ABOCADOR DE PINÓS 1

A començament de febrer l'alcalde de Pinós (Solsonès), Josep Maria Isanta, convoca els 320 veïns del municipi a una sessió, amb la voluntat de presentar-los la possibilitat d'instal·lar un abocador de residus urbans i industrials no perillosos. L'emplaçament escollit és a la finca de la Guilella, a 2 km del nucli d'Enfesta del terme de la Molsosa. L'oposició no es fa esperar ni per part dels veïns de Pinós ni especialment dels municipis limítrofes i els seus alcaldes i tampoc de les organitzacions ecologistes ni d'Unió de Pagesos. Aquesta negativa radical provoca que el 26 de febrer Isanta anunciï que descarta tirar endavant el projecte i lamenta la pèrdua d'1,2 MEUR en compensacions.

A final de gener de 2009 va transcendir que l'Ajuntament de Pinós (Solsonès), un municipi de 320 habitants, plantejava construir un abocador de residus industrials no perillosos i urbans a prop del nucli d'Enfesta (al terme de la Molsosa). L'empresa Intraval, filial del grup Tradebé, amb seu a Sant Joan Despí, era la promotora d'un projecte que disposava del beneplàcit de l'equip de govern de Convergència i Unió (CiU) i de l'Agència de Residus de Catalunya (ARC).

Les característiques del projecte

El consistori va convocar els veïns del municipi el dia 6 de febrer a una sessió informativa amb representants de l'ARC i de l'empresa. Tanmateix, la premsa havia publicat abans bona part dels detalls del projecte. La ubicació escollida era a la finca de la Guilella, de 180 ha, situada a 2 km d'Enfesta, i l'accés es faria a través de la carretera Torà-Calaf (C-1412). L'empresa promotora la compraria i la lliuraria al consistori, el qual, al seu torn, la cediria durant 25 anys per fer-la servir com a abocador controlat. La proposta preveia abocar 200.000 tones anuals de residus urbans i industrials no perillosos en una àrea d'unes 10 ha. A canvi, l'Ajuntament rebria una compensació que encara estava pendent de determinar.

Els primers que es van oposar a la iniciativa van ser alguns dels regidors del comú –a l'oposició a Pinós– i de la Candidatura d'Unitat Popular (CUP) de Torà que alertaven que "la vall del Llobregós es convertiria en l'abocador de Catalunya". Ràpidament també es van afegir a la negativa la Federació Ecologistes de Catalunya (EdC) i la Institució de Ponent per a la Conservació i l'Estudi de l'Entorn Natural (IPCENA) que van demanar a l'ARC que no n'autoritzés la instal·lació. "És inadmissible que es plantegi abocar les bales de rebuig dels ecoparcs de l'àrea metropolitana de Barcelona en una de les comarques menys poblades i que generen menys residus de Catalunya", consideraven.

Els veïns consultats per alguns mitjans expressaven la percepció que hi hauria més recels en els altres municipis que a Pinós, ja que la finca afectada quedava allunyada –a uns 5 km– del nucli urbà. Per la seva banda, l'alcalde Josep Maria Isanta (CiU) es mostrava convençut que tindria el suport veïnal i assegurava que representaria un "revulsiu per al municipi". El batlle destacava que la iniciativa suposaria la creació d'una trentena de llocs de treball els dos primers anys, que s'ampliarien posteriorment a 45, "el 25% de la població activa de Pinós", recordava.

Amb tot, no es tractava de la primera proposta per ubicar-hi una instal·lació d'aquestes característiques. L'any 2000 el consistori va fer marxa enrere a una proposta de la Generalitat per construir un abocador de residus industrials i urbans de 16 ha després de veure el resultat obtingut en la celebració d'un referèndum popular. Posteriorment, el 2007, també va rebutjar el projecte d'un veí de la localitat d'instal·lar un dipòsit de llots de depuradora.

Cap veí dóna suport públic a l'alcalde

Més de 300 veïns de Pinós, però també de la Molsosa (Solsonès), Calaf, Castellfollit de Riubregós, Calonge de Segarra (Anoia) i Torà (Segarra) entre altres municipis, es van aplegar a la sessió informativa dedicada a presentar el projecte. El director de l'àrea industrial de l'ARC, Ramon Oliva, va considerar "adequat" l'emplaçament de la Guilella perquè disposava de bons accessos i els residus no havien de travessar cap nucli habitat ni cap espai protegit.

Tanmateix, cap de les intervencions posteriors van donar suport a la proposta d'Isanta. La majoria de veïns van recordar que nou anys enrere ja havien rebutjat un abocador al territori. Per la seva banda, els alcaldes de la Molsosa i Torà, Marià Torra (CiU) i Domènech Oliva (CiU), van demanar a Isanta que retirés el projecte. Enmig d'una tensió creixent, molts dels presents van demanar la celebració d'un referèndum vinculant, una possibilitat que l'alcalde havia descartat temps enrere.

Dies després els municipis limítrofes oficialitzaven la negativa a l'abocador mitjançant un comunicat conjunt dels ajun-

Pintades contra l'abocador prop de Pinós Foto: Moisès Jordi

taments de la Molsosa, Torà, Calaf, Calonge de Segarra i Castellfollit de Riubregós.

L'endemà l'alcalde de Pinós no va voler valorar la posició dels seus homòlegs però va recordar que en cap cas els habitants d'aquests municipis podrien participar en un possible referèndum. Isanta va explicar que al llarg de les tres setmanes següents –abans del ple municipal de març– debatria amb els regidors del seu grup la possibilitat de fer una consulta popular. Tanmateix, advertia que no seria vinculant i afegia que l'havien trucat "gairebé la meitat d'habitants del poble" per mostrar la seva posició favorable al projecte.

El 19 de febrer Unió de Pagesos (UP) s'afegia als opositors a l'abocador. El sindicat pagès considerava la infraestructura com a "insostenible" pel seu gran impacte ambiental i paisatgístic.

Mentrestant, l'ARC no va voler fer més valoracions sobre la iniciativa, ja que afirmava "no tenir-ne cap petició formal". Així mateix recordava que si l'Ajuntament decidia tirar-lo endavant conjuntament amb l'empresa promotora seria necessari el vistiplau de fins a nou estaments, entre els quals l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA), la Direcció General de Medi Natural, el Departament de Salut i els bombers.

El 23 de febrer Josep Maria Isanta va emetre un comunicat per defensar l'abocador i va considerar que podia esdevenir "l'esperança per resoldre els greus problemes històrics de la zona". Així mateix reclamava responsabilitat en el debat i recordava que arreu del Principat hi havia 28 instal·lacions similars que funcionaven "amb total normalitat, compatibles amb el medi ambient i innòcues per a la salut de les persones".

Tot i així, l'oposició no cessava. Els alcaldes dels altres municipis tornaven a reiterar la seva postura i van afirmar que no participarien en cap tipus de negociació i que donaven suport a les possibles campanyes en contra de l'abocador. Així mateix assenyalaven que la instal·lació se situaria a prop de la capçalera del riu Llobregós, del qual s'abastaven 4.000 persones.

L'alcalde de Pinós ho deixa córrer

El 26 de febrer l'alcalde de Pinós, Josep Maria Isanta, va anunciar oficialment que havia pres la decisió de no tirar endavant la construcció de l'abocador. Segons el batlle, el motiu era la "radical oposició d'alguns alcaldes i veïns, que l'havien amenaçat d'organitzar manifestacions que portarien a una ruptura social". "No vull de cap manera que passi això" afegia Isanta. De fet, la negativa total dels municipis limítrofes havia estat determinant per descartar el projecte.

Així mateix va afirmar que la Generalitat estava disposada a proporcionar un pla director al conjunt dels municipis per sufragar part de les seves mancances en infraestructures i equipaments. Isanta xifrava en 1,2 MEUR les compensacions que hauria rebut Pinós. Finalment considerava que en poc temps "tots plegats ens penedirem de no haver-lo tirat endavant".

Malgrat l'anunci de l'alcalde, dos membres de la plataforma contrària a l'abocador –que funcionava tot i que no s'havia constituït oficialment– van presentar una moció en el ple de l'11 de març amb l'objectiu de fer constar al Govern la retirada del projecte. El grup de CiU la va rebutjar considerant que "no tenia ni cap ni peus" i que si s'hagués aprovat tal com estava redactada, els pagesos no hi haurien pogut entrar ni emmagatzemar cap tipus de residus com ara els purins.

Gemma Buscar i Mireia Noguerola, impulsores de la plataforma, van afirmar que la resposta d'Isanta donava peu a "dubtes" i sospitaven que un dia o altre el projecte podia tornar a veure la llum. "L'actitud d'Isanta no ens convenç", van concloure les dues activistes.

AUV

Més informació

www.llobregos.net
www.viladetora.net

ABOCADOR DE VACAMORTA (CRUÏLLES) 2

La polèmica per l'abocador de Vacamorta, al terme municipal de Cruïlles, Monells i Sant Sadurní de l'Heura (Baix Empordà) continua viva nou anys després de l'activitat de la instal·lació. El Tribunal Superior de Justícia de Catalunya (TSJC) ordena l'any 2003 tancar l'abocador, però aquest torna a obrir amb una nova autorització ambiental. L'any 2006 el TSJC clausura de nou l'abocador, però la Generalitat, l'empresa de l'abocador i una plataforma veïnal en contra de la instal·lació presenten sengles recursos al Tribunal Suprem. A l'espera de la sentència del Suprem, la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona (CTUG) aprova inicialment un pla especial per regularitzar l'abocador.

Antecedents | 2003:3; 2004:4

L'abocador de Cruïlles està situat al paratge de les Terreres de Vacamorta, a menys de 400 m de la urbanització Puigventós del municipi de Cruïlles, Monells i Sant Sadurní de l'Heura (Baix Empordà) i a menys d'un quilòmetre de la Bisbal d'Empordà i del nucli de Cruïlles.

El setembre de 2000 l'empresa Recuperació de Pedreres SL va rebre per part de l'Ajuntament de Cruïlles, Monells i Sant Sadurní de l'Heura el permís de condicionar una antiga zona d'extracció d'argiles per abocar-hi residus de tipus I (residus inerts, és a dir, que no experimenten cap transformació física, química o biològica significativa) i II (residus no especials). L'abocador pot arribar a tractar anualment gairebé 400.000 tones de residus de qualsevol procedència, i té una capacitat total de més de quatre milions de metres cúbics.

Els contraris a l'abocador

Els opositors a la instal·lació, fonamentalment veïns de la urbanització Puigventós (on viuen unes 800 persones), agrupats en la Plataforma Alternativa a l'Abocador de Cruïlles (PAAC), van organitzar des de l'any 2000 mobilitzacions populars per queixar-se de les olors i dels perjudicis que l'abocador comportava per a la població i el medi ambient, incidint especialment en l'impacte que tenia sobre els aqüífers i les zones humides. El juliol de 2002 la PAAC va denunciar la situació al Jutjat Contenciós Administratiu de Girona.

La plataforma reivindicava que l'abocador presentava un seguit d'irregularitats, tant des del punt de vista urbanístic com de la legislació sectorial. Segons la plataforma, l'abocador estava massa a prop dels nuclis habitats, es trobava en sòl no urbanitzable i en una zona catalogada dins l'Inventari de zones humides de la Generalitat. La PAAC també advertia que la instal·lació no respectava una distància de seguretat amb el bosc. De fet, el febrer de 2005 i el juliol de 2009 van tenir lloc incendis a l'abocador, sense conseqüències greus però que van provocar una alarma considerable entre els veïns. Els veïns també es queixaven de pudors molestes i del pas dels camions a tothora.

Un procés judicial complex i llarg

El maig de 2003 el Tribunal Superior de Justícia de Catalunya (TSJC) va dictaminar la clausura de la instal·lació perquè es trobava a menys de dos quilòmetres de la urbanització de Puigventós, incomplint el Reglament d'activitats molestes, insalubres, nocives i perilloses, de 1961, pel que fa a la distància d'aquestes activitats a nuclis habitats. En compliment de la sentència, el conseller de Medi Ambient del moment, Ramon Espadaler (Convergència i Unió, CiU), va ordenar el tancament de l'abocador, però va admetre que podria tornar a funcionar si s'adaptava a l'autorització ambiental regida per la Llei 3/1998, de la intervenció integral de l'Administració ambiental, que no estableix distàncies en aquesta mena d'instal·lacions respecte als nuclis poblats. L'empresa de l'abocador va presentar un nou projecte d'instal·lació, va obtenir la nova llicència i va reprendre l'activitat. Per la seva banda, la PAAC va tornar a interposar un recurs contenciós administratiu al TSJC en contra de l'autorització del Departament de Medi Ambient (DMA).

Un any més tard, el nou Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH), dirigit per Iniciativa per Catalunya-Verds, Esquerra Unida i Alternativa (ICV-EUIA) va practicar inspeccions en l'abocador per verificar si s'adequava a les exigències de l'autorització ambiental atorgada per l'anterior Govern. El DMAH va considerar que no hi havia afectacions als aqüífers i que per tant no hi havia motius per clausurar l'abocador. 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.

Segona sentència del TSJC, de tancament de l'abocador

El novembre de 2006 el TSJC va tornar a ordenar el tancament de l'abocador arran del recurs presentat per la plataforma. El TSJC va anul·lar l'autorització ambiental de 2003 argumentant que l'abocador de Vacamorta incomplia la legislació urbanística, ja que s'havia atorgat llicència en sòl qualificat com a no urbanitzable, quan es tractava d'una activitat industrial.

L'empresa Recuperació de Pedreres SL, la Generalitat de Catalunya i la PAAC van presentar sengles recursos de cassació al Tribunal Suprem contra la sentència del TSJC. D'una banda, segons la Generalitat, el tancament de l'abocador significaria perjudicis per a l'interès general. De l'altra, segons Benet Salellas, advocat de la PAAC, la plataforma va presentar el recurs perquè volia que el Tribunal Suprem es pronunciés sobre les qüestions ambientals relacionades amb l'abocador, i no només respecte de les qüestions urbanístiques. Segons Salellas, l'abocador seguia incomplint la normativa estatal d'activitats molestes de 1961, les disposicions de la qual no podien ser obviades per la Llei 3/1998, d'àmbit autonòmic. El Tribunal Suprem va admetre tots els recursos, però fins la seva decisió final, l'abocador podria restar obert i en funcionament.

Des de les eleccions municipals de 2003, que van comportar un canvi de govern, l'Ajuntament de Cruïlles, Monells i Sant Sadurní de l'Heura va mostrar un front comú en contra de l'abocador. Poc després de la segona sentència del TSJC, el consistori va aprovar una moció, consensuada entre tots els grups (Junts pel Municipi (JpM), Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) i CiU), on demanava a la Generalitat que fes complir la sentència del TSJC, i que per tant es tanqués l'abocador i es comprometés a restaurar el lloc a l'estat anterior a l'inici de les activitats.

Un nou pla especial per adequar l'abocador a la normativa urbanística

Durant el 2009 l'empresa Recuperació de Pedreres, SL va promoure el Pla especial urbanístic del dipòsit controlat del paratge de Vacamorta, per regularitzar l'activitat des d'un punt de vista urbanístic. El pla especial reclassificava els terrenys de rústec general a sistema general, i considerava l'abocador com a servei tècnic de caràcter supramunicipal. El Pla especial remarcava que l'abocador havia de donar servei a diversos municipis a tot Catalunya per a la deposició de residus industrials, i que per tant la necessitat de mantenir-lo estava plenament justificada. El 21 de setembre la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona (CTUG) va aprovar inicialment el document, obrint un període d'informació pública de 30 dies.

L'Ajuntament es va oposar en ferm al Pla especial urbanístic, i va assegurar que hi presentaria al·legacions. L'alcalde del municipi, Ramon Nadal (JpM), va denunciar que el Pla envaïa les competències de l'Ajuntament, i que només pretenia legalitzar urbanísticament l'abocador. Per la seva banda, el primer tinent d'alcalde, Salvi Casas (ERC), va reiterar l'exigència que la Generalitat complís la sentència que ordena el tancament de l'abocador i que en preveiés un emplaçament alternatiu. La plataforma, per la seva banda, es mantenia expectant la resolució del Tribunal Suprem, que podia confirmar la il·legalitat de la instal·lació per qüestions ambientals, i no només urbanístiques.

XSR-X3EA

Més informació

www.xtec.es/ieslabisbal/vacamorta
www.totbisbal.com/entitat/detallsentitat.php?nIdAssoc=349#
www.gencat.cat/diari/5478/09264097.htm
www10.gencat.net/ptop/AppJava/cat/informacio_publica/plans_urbanistics/documentacio_peu_vacamorta.jsp

AEROPORT CORPORATIU DE BARCELONA 3

La Generalitat obre el concurs per acollir l'aeroport corporatiu de Barcelona i n'especifica els requisits tècnics. El Consell Comarcal d'Osona i la Cambra de Comerç de Manresa busquen ajuntaments per liderar les respectives propostes, però la majoria de consistoris ho rebutgen o no compleixen els requisits. L'aeroport d'Òdena, que rep un important consens territorial de la comarca de l'Anoia, presenta una proposta molt treballada, tot i les dificultats per complir les exigències de la Generalitat. Finalment, l'aeròdrom anoienc, únic candidat, guanya el concurs i, amb algunes modificacions, pot acollir el futur aeroport corporatiu.

Antecedents | 2008:4

A final del 2007, la Generalitat va anunciar que obriria un concurs per rebre propostes dels municipis que volguessin acollir l'aeroport corporatiu que Fonollosa (Bages) havia rebutjat. L'aeroport corporatiu permetria l'aterratge i enlairament de jets privats, aerotaxis, missatgeria i aviació esportiva, de manera que actuaria com a aeroport complementari al del Prat de Llobregat. Per aquest motiu, era important que l'aeroport es localitzés a una distància no superior als 40 o 80 km de Barcelona i que hi estigués ben connectat.

Durant el 2008, diverses comarques s'havien anat posicionant com a possibles candidates a acollir l'aeroport. A Osona, el Consell Comarcal, alguns ajuntaments i empresaris s'hi havien mostrat partidaris, tot i el rebuig d'alguns partits polítics i sectors socials. L'aeròdrom d'Òdena sumava nombrosos suports de partits, empresaris i entitats de l'Anoia i de la resta del país, i enllestia la candidatura. A final d'any, alguns sectors empresarials i polítics del Bages manifestaven la seva voluntat de presentar una altra candidatura, per bé que amplis sectors s'hi oposaven. La competència per l'aeroport entre les tres comarques estava servida.

En començar el 2009, la Generalitat va aprovar el PLA D'AEROPORTS, AERÒDROMS I HELIPORTS DE CATALUNYA [2007:119] i el projecte de Llei d'aeroports i heliports, dos instruments que haurien de permetre impulsar la xarxa d'aeròdroms i d'aeroports comercials competència de la Generalitat, i dinamitzar la indústria aeronàutica catalana. Entre els nous aeroports comercials, el Pla recollia el d'ALGUAIRE [2008:6], el de la SEU D'URGELL [2008:5], el de les Terres de l'Ebre i l'aeroport corporatiu, encara pendent d'ubicar.

Ampli suport a l'aeroport d'Òdena

A mitjan febrer, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, afirmava que la decisió sobre la ubicació de l'aeroport corporatiu es basaria en el compliment de les bases del concurs, que s'obriria aviat, i no en la situació econòmica que poguessin patir les respectives comarques.

El 25 de febrer es va obrir el concurs, que s'allargava fins a final d'abril, i es van concretar els requisits, entre els quals destacava la necessitat que la pista d'aterratge fes 1.800 m de llarg, amb 240 m addicionals a cada extrem, i que tingués capacitat per ampliar-se fins a més de 2 km. També caldria disposar de 150 ha, no afectar cap espai natural protegit, que hi hagués més de 1.250 m de distància entre les capçaleres de la pista i les zones residencials, i que no hi hagués cap hospital ni escola en 2,5 km de radi. La Unió d'Empresaris de l'Anoia (UEA) va declarar que la llargada de la pista requerida era excessiva, que la majoria d'aeroports corporatius d'Europa tenien una llargada que oscil·lava entre 1.350 i 1.500 m, i que l'aeroport d'Òdena, amb 1.500 m, era suficient per oferir un "bon servei, operatiu, complert i competent". En la mateixa línia, el Partit Popular (PP) va formular una pregunta al Govern de la Generalitat per demana quins estudis tècnics justificaven els requeriments exigits pel DPTOP.

Al cap de pocs dies, l'alcalde d'Igualada, Francesc Aymamí, del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), va anunciar que s'havia encarregat un estudi tècnic per analitzar si la proposta anoienca podia ajustar-se a la convocatòria del DPTOP.

En resposta a les queixes dels partidaris de l'aeroport d'Òdena, el secretari per a la Mobiltiat, Manel Nadal (PSC), va negar que es volgués descartar l'Anoia, va defensar la necessitat dels 1.800 m de llargada de la pista per tal que l'aeroport fos competitiu i va remarcar que, desviant l'autopista A-2, l'aeroport empresarial "hi cabria".

A mitjan mes de març diversos representants polítics, socials i econòmics de l'Anoia es van reunir amb el conseller Joaquim Nadal per traslladar-li el consens que hi havia a la comarca per acollir l'aeroport. El conseller va confirmar que els requeriments tècnics del concurs eren de màxims i que no excloïen la candidatura anoienca, i reconeixia que el suport de tot el territori es tindria present. Els representants anoiencs van fer una valoració positiva de la reunió.

El consorci de l'aeròdrom Igualada-Òdena va aprovar l'estudi definitiu que presentarien al concurs per l'aeroport corporatiu. L'estudi determinava que la pista de l'aeroport odenenc tindria 1.500 m i que els aterratges i enlairaments s'haurien de fer pel sud de la pista per evitar els relleus de la banda nord. El responsable de l'estudi, Òscar Oliver, afirmava que, de les set aeronaus que solen fer vols corporatius, cinc podrien aterrar sense problemes i que les altres dues només s'utilitzen per a vols transoceànics, molt menys freqüents.

Els ajuntaments del Bages i d'Osona se'n desentenen

A final de gener, el Consell Comarcal d'Osona va encarregar un estudi tècnic sobre les possibilitats de cinc punts de la comarca per acollir l'aeroport. L'Ajuntament de Vic va aprovar una moció de suport a l'aeroport amb els vots de Convergència i Unió (CiU), el PSC, Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i Plataforma per Catalunya (PxC), mentre que la Candidatura d'Unitat Popular i també Iniciativa per Catalunya-Verds s'hi van oposar. Josep Burgaya (PSC) destacava la importància d'acollir l'aeroport "per inversió, ocupació i perquè lligaria amb el futur parc científic, la universitat i l'economia del coneixement".

A principi de març el Consell Comarcal d'Osona va desvetllar que l'indret de la comarca que proposarien per acollir l'aeroport seria als plans de Mont-rodon, a Taradell, entre la C-17 i la via del tren. Segons el president del Consell, Miquel Ari-

sa (PSC), la pista garantiria totes les garanties que exigia el govern. Tot i així, calia que l'Ajuntament de Taradell i els municipis veïns (Tona, Malla i Seva) s'estudiessin la proposta i hi donessin el vistiplau. El Grup de Defensa del Ter (GDT) es va mostrar obertament en contra de l'aeroport per les conseqüències negatives que comportaria per al medi ambient.

Pocs dies després, l'Ajuntament de Tona va aprovar una moció en contra de l'aeroport, que afectaria una part del seu terme i que, segons l'alcalde Josep Salom (CiU), era elitista i no responia a una demanda de la població de la comarca. També argumentava que la contaminació acústica podria provocar "greus molèsties" als veïns de la zona i que comportaria un fort impacte paisatgístic i seria contrari als objectius europeus de reducció d'emissions de CO_2. El batlle va explicar que els alcaldes dels quatre municipis veïns s'havien reunit amb el president del Consell Comarcal per expressar-li el seu malestar per la manera com s'havia anunciat l'emplaçament escollit.

Del mateix parer es mostrava una plataforma veïnal de Taradell contrària a l'aeroport. Per contra, el president de la delegació comarcal de la Cambra de Comerç, Oriol Guixà, opinava que s'estava exagerant l'impacte ambiental que tindria i que, segons ell, seria molt petit en comparació amb els beneficis que comportaria per a la comarca.

A Taradell, en una assemblea amb més de 600 assistents i múltiples intervencions contràries a l'aeroport –formulades, entre altres, per veïns i representants d'Unió de Pagesos i el Grup Naturalista d'Osona–, l'alcalde Lluís Verdaguer (CiU) va anunciar que l'Ajuntament renunciava a acollir l'aeroport. El batlle argumentava que, tot i que hauria comportat beneficis econòmics, les arques municipals no ho necessitaven i, a més, havia generat una gran oposició veïnal.

Al Bages, al llarg dels primers mesos de 2009, diversos representants d'institucions polítiques i empresarials es van mostrar a favor de l'aeroport. El president de la patronal Petita i Mitjana Empresa de Catalunya (PIMEC), Josep González, va animar el Bages a acollir l'aeroport pels beneficis que comportaria i que permetrien reduir a la comarca els efectes de la marxa de l'empresa Pirelli. El president de la Cambra de Comerç de Manresa, Manel Rossell, es mostrava ferm partidari d'acollir l'aeroport i considerava que era responsabilitat dels alcaldes que s'acabés ubicant al Bages.

Una de les opcions més fermes era aprofitar l'aeròdrom Pujol Muntalà, de Sant Fruitós de Bages, i l'alcalde Josep Rafart (CiU) va explicar que ho estudiaria. En canvi, els alcaldes de Sallent i d'Artés van explicar que els seus pobles no podrien acollir l'aeroport, ja que o bé tenien altres prioritats o bé manca d'espai, respectivament. A Manresa, el líder de l'oposició, Alexis Serra (CiU), va criticar que el govern local no fes res per aconseguir l'aeroport i va proposar que es fes un front comú per reclamar-lo. L'alcalde, Josep Camprubí (PSC), va contestar que l'Ajuntament hi estava disposat, però que calia trobar algun lloc adequat per acollir l'aeroport abans de llançar cap proposta.

Gairebé simultàniament a la renúncia de Taradell, el ple de Sant Fruitós de Bages acordava per unanimitat rebutjar l'aeroport corporatiu, perquè, segons l'alcalde Josep Rafart, no hi havia prou espai i molestaria veïns i centres escolars. Tot i així, la Cambra de Comerç de Manresa va afirmar que presentarien noves propostes.

Al cap de dues setmanes el Consell Comarcal del Bages rebutjava una proposta del grup de CiU per tal de liderar la candidatura bagenca a l'aeroport. Per contra, va aprovar una moció expressant que donaria suport a qualsevol municipi que pogués i volgués acollir l'aeroport, sempre que comptés amb la majoria absoluta del ple municipal. Durant les setmanes següents, només l'alcalde de Moià, Josep Montràs (CiU), va mostrar interès a acollir l'aeroport, però va explicar que l'aeròdrom del Prat de Moià no podia complir els requisits exigits i que no el presentarien al concurs. Ara bé, si el concurs es declarava desert i es reduïen les exigències, sí que presentarien la proposta.

L'aeroport d'Òdena, únic candidat

El dia 27 d'abril es va tancar el concurs, amb l'única proposta d'Òdena. Durant els 45 dies següents, el DPTOP s'estudiaria la proposta abans de prendre cap decisió.

Com ja havia fet l'alcalde de Moià, la Cambra de Comerç de Manresa va demanar que el concurs es declarés desert, ja que la llargada de la pista odenenca no complia els requisits.

Pocs dies després, l'alcalde de la Pobla de Claramunt, Santi Broch (CiU), va lamentar que no se n'hagués informat els municipis veïns (la Pobla, la Torre de Claramunt i Capellades) i va anunciar que, si es concedia l'aeroport a Òdena, hi presentaria al·legacions, per la perillositat i els sorolls que comportaria l'aeroport per al seu municipi, ja que tots els vols hi passarien per sobre. El grup local d'ERC va reclamar la constitució d'una comissió de seguiment de l'aeroport, formada pels partits polítics i les associacions veïnals. L'alcaldessa de Capellades, Anna Maria Sánchez (CiU), també es va queixar que no se'ls hagués informat fins després d'haver presentat el projecte, tot i que no hi estava en contra mentre no afectés el seu municipi.

El president de la UEA responia que havien d'estar tranquils ja que els controls de seguretat i de soroll serien constants i que, encara que pogués molestar a algú, la infraestructura seria molt positiva per al conjunt de la societat. Després de veure que alguns municipis trobaven a faltar informació respecte del projecte de l'aeroport corporatiu d'Òdena, a final de maig, el consorci de l'aeròdrom Igualada-Òdena va celebrar una reunió amb alcaldes, regidors, representants sindicals i diversos empresaris dels municipis anoiencs per detallar-los el projecte.

Pocs dies després, CiU entrava una proposta de resolució al Parlament per tal de donar suport a la candidatura anoienca i emprendre les accions necessàries per assolir aquest objectiu. El conseller d'Interior, Joan Saura (ICV), afegia que l'aeroport d'Òdena esdevindria un punt estratègic per controlar els incendis de la Catalunya interior.

I l'aeroport és per a l'Anoia

Finalment, el 18 de juny, el conseller Joaquim Nadal va anunciar el veredicte llargament esperat. Segons va assegurar Nadal, l'aeròdrom d'Igualada-Òdena, l'única candidatura presentada, complia els requisits i acolliria l'aeroport. Nadal va assegurar que la longitud de la pista no seria cap impediment ja que, desplaçant l'autovia A2, es podria allargar fins als 1.800 m. També va destacar la tradició aeronàutica com un valor afegit, així com el consens dels diferents agents socials, polítics i econòmics. L'anunci va ser rebut amb alegria per part dels líders empresarials i polítics de l'Anoia, que se'n van congratular.

PHE-X3EA

Més informació

www10.gencat.cat/ptop/AppJava/cat/plans/sectors/pla_aeroports.jsp

AEROPORT DE BARCELONA (EL PRAT DE LLOBREGAT) 4

Un vol de Spanair estrena el 17 de juny de 2009 la nova terminal de l'aeroport del Prat, rebatejada amb el nom de T1. La inauguració coincideix amb la caiguda del nombre de passatgers per la crisi econòmica i per la posada en marxa del FAV Barcelona-Madrid. AENA preveu que a final de 2009 la T1 absorbeixi el 80% dels vols del Prat, mentre es reformen les antigues terminals. Tanmateix, durant els primers anys de funcionament, la T1 no serà accessible ni en metro ni en tren. D'altra banda, el Govern de l'Estat planteja remodelar la gestió dels aeroports, donant entrada a la participació dels governs autonòmics i a la iniciativa privada, però reservant-se'n la major part.

Antecedents | 2003:7; 2004:7; 2005:5; 2006:6; 2007:5

Després de quatre anys de creixement ininterromput, l'aeroport de Barcelona, situat al Prat de Llobregat, afrontava un període crític, durant el qual havia de concretar el seu model de gestió, posar en funcionament la nova terminal, i contrarestar la competència del nou servei de Ferrocarril d'Alta Velocitat Barcelona-Madrid [2008:44].

El FAV i la crisi trenquen la ratxa de creixement del Prat

L'any 2008, l'aeroport de Barcelona va perdre gairebé 2,6 milions de passatgers i va tancar l'any amb poc més de 30 milions de passatgers, un 7,5% menys que els comptabilitzats l'any 2007. La pèrdua de passatgers va coincidir gairebé exactament amb la pèrdua enregistrada per Iberia i les seves filials Air Nostrum i Clickair a Barcelona. Aquest grup, l'aposta del qual era potenciar el *hub* –centre de vols de connexió– de Madrid (Barajas), va perdre 2,4 milions de passatgers. Iberia va cedir per primera vegada en la història el seu lideratge al Prat i va passar a la quarta posició amb prou feines 2,7 milions de passatgers, molt lluny dels 10 milions del 2005. L'exmonopoli només oferia tres destinacions des de Barcelona: Madrid, Londres i París. El seu replegament s'explicava en part per l'estratègia de substituir la seva oferta a Barcelona per la de Clickair, aerolínia de baix cost, que va guanyar més d'1,5 milions de passatgers i que va tancar el seu segon exercici complet amb gairebé cinc milions.

El Prat era un dels aeroports de tot l'Estat que perdia més vols i més passatgers, però tot i el descens, continuava sent el segon aeroport amb major volum d'operacions, darrere de Barajas i per davant de Son Sant Joan (Mallorca), que també van perdre passatgers al llarg de 2008 (un 2,4% i un 1,7%, respectivament). La caiguda en nombre de passatgers i vols en tots els aeroports s'explicava per la frenada econòmica de la segona meitat del 2008, així com per l'encariment dels preus dels bitllets derivat de la pujada del petroli.

No obstant això, el factor decisiu que va provocar que la caiguda de passatgers afectés especialment l'aeroport barceloní va ser la posada en funcionament del FAV Barcelona-Madrid el 20 de febrer de 2008. Després d'un any de funcionament, el FAV va aconseguir superar els dos milions d'usuaris, i l'any 2008 el pont aeri va perdre més d'un milió de passatgers respecte a l'any anterior, un 23,8% menys. El pont aeri, tanmateix, va aconseguir mantenir la primacia fins a final d'any, tot i que, el mes d'octubre, el FAV va copar el 47% d'aquest corredor.

"Hub" o aeroport per a vols domèstics i "low-cost"?

La pèrdua de passatgers ocasionada pel FAV va posar en evidència la dependència de l'aeroport del Prat respecte dels vols domèstics i regionals. L'informe de 2008 del Consell Internacional d'Aeroports-Europa (ACI Europe) mostrava que l'aeroport del Prat era el dinovè d'Europa quant a volum de passatgers amb origen o destinació fora del continent.

El professor de teoria econòmica de la Universitat de Barcelona (UB) Ramon Tremosa va afirmar a principi de 2008 que Barcelona desapareixeria del mapa mundial de fires i congressos de primer nivell en la propera dècada si el Prat no es convertia en un *hub*. Tremosa va advertir que el creixement de l'aeroport els darrers anys s'havia aconseguit gràcies a l'oferta de baix cost: des de 2004, les aerolínies de baix cost s'havien consolidat fins a significar prop del 40% de passatgers de l'aeroport. Segons Tremosa, si aquestes companyies creixien més que la resta, acabarien ofegant l'aeroport, que perdria la capacitat de captar congressos i fires internacionals. Segons l'economista, per mantenir el seu posicionament internacional, Barcelona hauria de tenir un aeroport de vols intercontinentals i els aeroports de Girona i Reus haurien de complementar l'oferta amb companyies de baix cost.

De fet, entre els cinquanta vols amb més passatgers de l'aeroport del Prat, no n'hi havia cap d'intercontinental. L'aeroport de Barcelona tancava el 2008 amb 12 destins transoceànics, davant dels 38 de Barajas. El vol intercontinental amb més passatgers era el de Nova York, amb quatre vols diaris. El president d'Iberia, Fernando Conte, va afirmar que la company-

Imatge externa de la nova terminal Foto: Néstor Cabañas

ia espanyola endegaria entre sis i deu vols intercontinentals abans del 2010, un cop la nova terminal fos operativa.

Spanair esdevé catalana

Spanair, amb més de 10 milions de clients l'any 2008, era la segona companyia aeronàutica d'Espanya. Durant l'any 2008 va planar el dubte sobre el futur de la companyia, vinculada al grup Star Alliance i propietat de Scandinavian Airlines (SAS). Tot i que una opció era que Iberia l'absorbís (la qual cosa era vista amb mals ulls per part de l'empresariat català), a final d'any les dues entitats públiques i privades Turisme de Barcelona (participat per la Cambra de Comerç en un 60% i l'Ajuntament de Barcelona en un 40%) i Catalana d'Iniciatives (societat de capital risc amb quinze empreses i un 27% de participació de l'Ajuntament i la Generalitat de Catalunya) van liderar una negociació amb SAS per adquirir Spanair, que va culminar el gener de 2009 amb la compra de la companyia pel preu simbòlic d'un euro, acompanyat d'un fort compromís d'inversió per rellançar la companyia.

Turisme de Barcelona i Catalana d'Iniciatives es quedarien un 25% de la companyia, mentre que un 20% restaria a les mans de SAS com a soci industrial. El 55% restant el van aportar altres socis capitalistes. En el rerefons d'aquesta compra hi havia el desig d'assegurar el futur de l'aeroport com a *hub* internacional. Els inversors catalans volien que Spanair es consolidés com una gran companyia, rendible i amb vocació d'expansió.

Vers un nou model de gestió dels aeroports

Una de les claus per evitar que l'aeroport del Prat perdés vols intercontinentals era, per a molts, el canvi del model de gestió dels aeroports per part d'AENA (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, l'ens públic que gestiona els aeroports estatals), i el pas a una gestió descentralitzada i amb marge per a la intervenció de capital privat. El març del 2007 l'empresariat català ja s'havia manifestat en aquest sentit i, un any després, amb la nova victòria del Partit Socialista Obrer Espanyol (PSOE) a les eleccions generals, es va reobrir el debat sobre el model de gestió.

L'estiu del 2008, el Consell de Ministres va anunciar un nou model de gestió aeroportuària que permetria una participació del 30% del capital privat i donaria entrada a les comunitats autònomes en aquells aeroports que la seva gestió fos complexa, com els de Barajas i el Prat. El nou model atorgaria a la Generalitat de Catalunya una participació de fins al 19% en la gestió del Prat, la qual cosa reservaria el 51% restant en mans de l'Estat. Segons la titular del Ministeri de Foment de llavors, Magdalena Álvarez, el govern espanyol mantindria una clara majoria a l'aeroport per garantir la qualitat del servei a través d'una gestió en xarxa. Per fer possible aquesta gestió compartida, caldria escindir AENA en dues entitats estatals: una que s'ocuparia de la navegació aèria i l'altra de la gestió aeroportuària. Aquesta segona entitat va rebre el nom provisional d'Egaesa, Empresa de Gestión de Aeropuertos del Estado, i s'esperava que tingués un capital social d'uns 50 MEUR. En tots els casos, l'Estat conservaria la titularitat dels aeroports, i la incorporació del capital privat en la gestió dels aeroports no tindria lloc fins a l'any 2011.

Aquesta remodelació no va plaure als diputats al Congrés Francesc Homs (Convergència i Unió, CiU), Joan Herrera (Iniciativa per Catalunya-Verds, ICV) i Joan Ridao

(Esquerra Republicana de Catalunya, ERC), que van considerar insuficient la proposta i la van veure com una operació de cosmètica per poder mantenir el model centralitzat d'AENA. Tampoc va agradar als representants dels treballadors d'AENA, que a mitjan març de 2009 van fer una aturada d'una hora en rebuig de l'entrada de capital privat en l'òrgan gestor dels aeroports. Per la seva banda, algunes empreses espanyoles amb interessos en aeroports, com Ferrovial o Abertis, es van mostrar reticents a posar diners en una societat en la qual sempre es trobarien en minoria.

La Cambra de Comerç de Barcelona (CCB), per la seva banda, va criticar que l'Estat es reservés el control del futur consorci aeroportuari. La Cambra advertia que la capacitat d'actuació de l'aeroport estaria hipotecada si l'Estat mantenia la majoria i va proposar que el Govern de l'estat cedís la capacitat d'actuació al consorci públic i privat. Finalment, l'Ajuntament de Barcelona també va demanar que es concretés la seva participació en la gestió de l'aeroport del Prat, tal com establia la Carta Municipal.

En tot cas, segons el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, el debat sobre l'entrada de la Generalitat en la gestió del Prat no s'abordaria fins que no es resolgués el nou model de finançament per a Catalunya, i descartava que la Generalitat assumís la cogestió de l'aeroport del Prat abans del final del mandat, el 2010.

Repartiment salomònic de la nova terminal, rebatejada com T1

Davant la imminència de la posada en marxa de la nova terminal, AENA va rebatejar les terminals de l'aeroport del Prat: la Terminal Sud passaria a anomenar-se T1, i les antigues terminals A, B i C, passarien a anomenar-se T2. El canvi havia de facilitar l'orientació dels passatgers de vols internacionals.

Malgrat que l'any 2007 AENA va assignar la T1 a les aliances d'aerolínies Oneworld (de la qual forma part Iberia) i Star Alliance (que inclou Spanair), a final del 2008 AENA va obrir les portes de la T1 a la tercera aliança que opera al Prat, Sky Team (on és Air Europa). Aquestes tres aliances representaven el 80% del trànsit aeri de l'aeroport del Prat. En l'assignació s'hi incloïen Vueling i setze altres companyies que feien vols intercontinentals i no estaven vinculades a cap aliança. Tot i així, els vols assignats a la T1 representarien només el 45% de la capacitat de la nova infraestructura. La reassignació pretenia adaptar-

Interior de la nova terminal Foto: Néstor Cabañas

se a la reestructuració de les principals aerolínies, algunes en ple procés de fusió. El nou repartiment també permetria aprofitar les sinergies generades amb la concentració de vols de connexió per part de les tres aliances i les companyies que exploten vols intercontinentals. A més, les aerolínies del pont aeri entre Madrid i Barcelona disposarien d'espais contigus a la nova terminal. De fet, els primers vols que s'operarien des de la T1 serien, precisament, els del servei regular entre Barcelona i Madrid.

El març de 2008 el Prat va estrenar una terminal específica de vols corporatius, al costat de la del pont aeri, que donaria servei a 10.000 vols corporatius anuals, a l'espera de la construcció de l'Aeroport Corporatiu de Barcelona [XXX] a Òdena (Anoia), que hauria de complementar-ne l'oferta. Tres mesos més tard, també van acabar les obres d'ampliació de la Terminal C, que havia d'afrontar la darrera temporada d'estiu abans de la posada en marxa de la nova terminal.

Inauguració de la T1

Després d'uns períodes de portes obertes els mesos d'abril i maig de 2009, el 16 de juny es va inaugurar oficialment la flamant T1 dissenyada per l'equip de l'arquitecte Ricardo Bofill. Un dia després de la inauguració, el primer vol operat des de la nova terminal estava carregat de simbolisme: un avió de Spanair volaria a Madrid. El vol, que va patir un retard de 15 minuts per la presència d'uns ocells a la pista d'enlairament, va omplir-se amb representants de Spanair, convidats i periodistes.

El president de Star Alliance, Jaan Albrecht, va explicar que a la nova terminal es donaven les condicions per crear un *hub*, ja que el temps d'interconnexió era molt baix gràcies al seu disseny. Les disset companyies de Star Alliance presents a la nova terminal oferien 30 vols internacionals, entre els quals n'hi havia tres de transoceànics: Nova York, Filadèlfia i Singapur. Es preveia que en els mesos subsegüents l'oferta de destinacions s'incrementés amb Tòquio i Hong Kong. Ferran Soriano, president de Spanair, va recalcar que la companyia no tenia vocació de baix cost, en al·lusió a Vueling, l'altra companyia amb una important presència a l'aeroport del Prat.

AENA desitjava obrir progressivament les instal·lacions per anar solucionant els problemes normals d'inici i evitar així el col·lapse que va patir la T4 de Barajas poc després de la seva inauguració. La nova terminal va iniciar la seva activitat a mig gas, i els primers mesos només hi operaria el grup Star Alliance, amb Spanair i Lufthansa al capdavant, que amb el 30% del trànsit eren el grup principal del Prat. Després de l'estiu, seria el torn de Oneworld, i a final d'any, el de Sky Team. A final d'any, la T1 hauria d'absorbir el 80% dels vols de l'aeroport, i l'antiga terminal es prepararia per a una reforma integral.

Amb 525.000 m^2, 100 portes d'embarcament, 168 taulells de facturació i 90 operacions per hora, la nova T1 hauria de permetre a l'aeroport barceloní arribar fins als 55 milions de passatgers anuals. La T1 disposaria de 11.000 places d'aparcament, 1.500 de taxi i un sistema ferroviari integrat (Renfe, Metro L-9 [2008:62] i FAV). La nova terminal donaria feina a uns 4.000 treballadors, sense comptar l'ocupació que generarien els 30 restaurants, els 50 comerços, les dues sales VIP i el centre de nego-

cis amb els quals s'havia equipat la terminal. Amb motiu de la inauguració de la T1, Juan Ignacio Lema Devesa, director general i president d'AENA, va afirmar que el Prat era un important focus d'activitat que generaria uns 2.500 MEUR a l'any, el 6,2% del PIB català. Lema Devesa calculava que a mitjà termini l'aeroport significaria 30.000 llocs de treball directes i gairebé 65.000 d'indirectes.

La T1 obre sense que hi arribin metro ni tren

La nova terminal del Prat va néixer sense connexions ferroviàries. Fins a mitjan 2012 no es preveia que hi arribés la línia 9 de metro, i l'accés amb Rodalies acumulava un fort endarreriment. L'accés a la T1 s'hauria de fer amb cotxe, taxi o bus durant anys. Durant aquest temps, la Generalitat, l'Entitat Metropolitana de Transport (EMT) i AENA desenvoluparien un pla alternatiu de transport per garantir l'accés a la T1 en transport públic, a través de 15 línies de bus i dues parades de taxis amb capacitat per a 750 cotxes. Estudis de la demanda del transport públic encarregats per la Generalitat mostraven que fins llavors, un 32% dels usuaris arribaven a l'aeroport en cotxe privat, un altre 32% en taxi, un 15% en bus públic i un altre 15% en Rodalies. Es preveia mantenir aquesta proporció durant els primers anys de funcionament de la T1 i que, un cop en marxa l'L9 i la línia de rodalies, el nombre d'usuaris de transport públic augmentés un 5%.

El nou ministre de foment, José Blanco, va anunciar el mes de maig de 2009 que a final d'any es licitarien els treballs per endegar el túnel entre les dues terminals, uns quatre quilòmetres de vies a 27 m de profunditat que requerien una inversió d'uns 166 MEUR. Aquest assumpte estava aturat des de feia un any i mig, a l'espera d'uns informes complementaris que havia sol·licitat Aena per garantir que les obres no afectarien el funcionament de la pista principal de l'aeroport. La T1 ja tenia reservat el calaix per allotjar l'estació de Rodalies, però encara no hi havia una data per a la posada en funcionament del servei. Mentrestant, van començar els treballs per construir l'estació intermodal que enllaçaria la T2 amb el metro, la futura línia de Rodalies i el FAV.

Pel que fa a l'L9 del metro, a mitjan d'abril de 2009 la tuneladora que construïa el tram entre el Prat de Llobregat i l'aeroport va arribar a l'aeroport després d'un any de perforació del subsòl. L'L9 tindria tres estacions vinculades a l'aeroport: la T1, la ciutat aeroportuària i la T2. Pel que fa al FAV, la Generalitat i l'Estat encara estaven en procés de negociar el seu traçat. El govern català pretenia que fos un traçat de pas i no un accés únic d'entrada i sortida, però això obligaria a prolongar en cercle el túnel que aleshores Foment només preveia amb estació terminal. Amb tot, aquest projecte no era prioritari, segons el conseller Nadal, ja que primer el FAV havia de connectar Catalunya amb França.

Tot i la incertesa sobre el futur del panorama aeronàutic mundial, la nova capacitat de l'aeroport, que creixeria fins als 70 milions de passatgers anuals un cop es construís una nova terminal satèl·lit connectada sota terra amb la T1, donava ales a les aspiracions de consolidar el Prat com un *hub* del sud-oest d'Europa.

XSR–X3EA

Més informació

www.aena.es
www.aci-europe.org

AEROPORT DE LLEIDA-ALGUAIRE 5

A finals de 2009 tot està a punt per la inauguració de l'aeroport de Lleida-Alguaire, el primer aeroport promogut per la Generalitat, que ha de contribuir al reequilibri territorial i al desenvolupament de les terres de Lleida i el Pirineu. Tot i així, encara queden pendents diversos aspectes que poden dificultar la consolidació de l'aeroport: adaptar els accessos per carretera, trobar una empresa concessionària que vulgui gestionar-lo, captar més companyies aèries i obrir la infraestructura al transport de mercaderies.

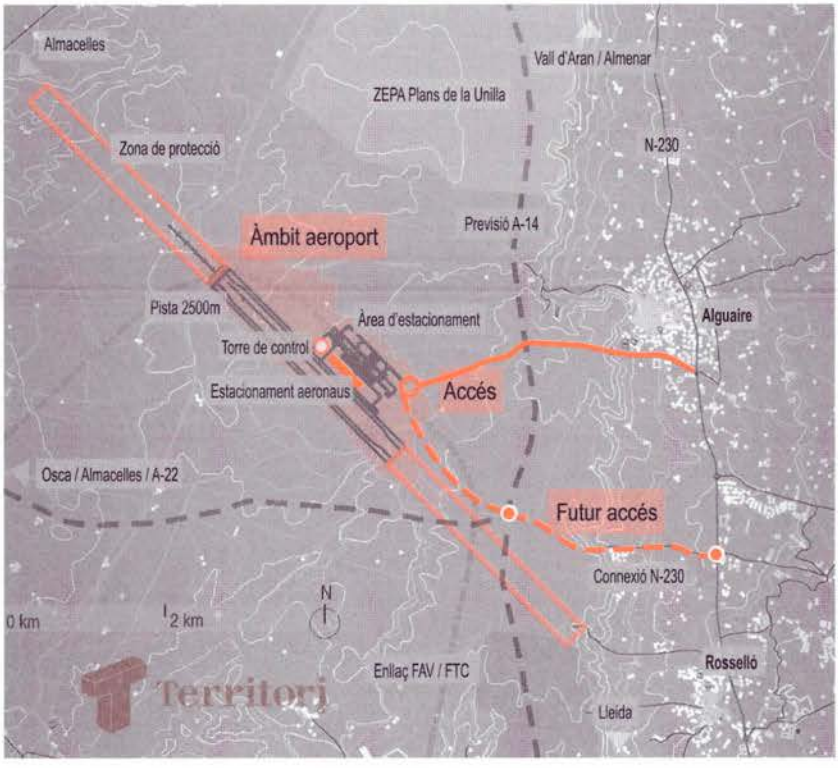
Antecedents | 2004:10; 2005:7; 2006:9; 2007:8; 2008:6

L'any 2004 el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va decidir ubicar un aeroport regional al municipi d'Alguaire, a tocar de Lleida (Segrià). Feia anys que les Terres de Ponent reclamaven un aeroport i durant molt temps s'havia apostat per ampliar l'aeròdrom d'Alfés, que havia estat recollit en el Pla d'aeroports de Catalunya de 2002. Però la pressió per protegir els valors naturals de la timoneda d'Alfés va obligar a buscar-ne un nou emplaçament.

Aquest seria el primer aeroport comercial promogut per la Generalitat de Catalunya, ja que tots els existents depenien d'AENA (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea). El 2006 es va aprovar el Pla director de l'aeroport de Lleida-Alguaire i a final de 2007 es va incloure l'aeroport ponentí en l'aprovació inicial del PLA D'AEROPORTS, AERÒDROMS I HELIPORTS DE CATALUNYA [2007:119]. L'any següent es van adjudicar i van començar les obres de construcció de la torre de control i de la primera terminal.

Per compensar-ne l'impacte ambiental, Aeroports de la Generalitat de Catalunya va encarregar a la fundació conservacionista Acciónatura portar a terme les mesures compensatòries, basades en el compromís de diversos propietaris per gestionar 367 ha (mitjançant la compra, arrendament o acords de custòdia) a l'altiplà dels plans d'Almenar-Alguaire. En aquestes finques es milloraria l'hàbitat estèpic per a ocells com la xurra, la terrerola vulgar, la calàndria, el xoriguer petit i el sisó.

El DPTOP preveia inaugurar la infraestructura el segon semestre de 2009 i es plantejava com a objectiu que entre 50.000 i 100.000 viatgers utilitzessin l'aeroport el primer any, una xifra que hauria de superar els 400.000 en un termini de deu anys. A mesura que passaven els mesos una trentena de companyies aèries es van interessar per operar en l'aeroport.



S'aprova el Pla d'aeroports i es van ultimant les obres

A principi de 2009, el Govern va aprovar el Projecte de llei d'aeroports i heliports i, a la vegada, aprovava definitivament el Pla d'aeroports, aeròdroms i heliports 2009-2015 (PAAH), dos anys després de la seva aprovació inicial. El PAAH preveia que l'aeroport d'Alguaire fos propietat de la Generalitat, mentre que la gestió aniria a càrrec de la iniciativa privada. El PAAH també recollia la inversió de 96 MEUR en l'aeroport ponentí, emportant-se així una quarta part del pressupost del Pla.

El febrer de 2009, la construcció de l'aeroport avançava a bon ritme i la pista (de 2.500 m de longitud i 61 d'amplada), l'edifici de la terminal i la torre de control estaven pràcticament acabats. A principi de març el president de la Generalitat, José Montilla (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), i el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal (PSC), van visitar l'aeroport i van explicar que les obres s'acabarien definitivament a final de maig i que aleshores podrien començar a fer els vols de prova necessaris per aconseguir les certificacions d'AENA.

A principi de juny, un avió britànic va realitzar les primeres proves d'aterratge i enlairament per calibrar els sistemes de navegació aèria, entre els quals un sistema que permetria l'aterratge dels avions en situacions de poca visibilitat per pluja o boira (molt freqüent a la plana de Lleida).

Usuaris, companyies i operadors interessats en l'aeroport

El març de 2009, el president de la companyia aèria Ryanair havia reclamat un

tracte preferent si el Govern volia que operés a l'aeroport lleidatà. Pocs dies després, els promotors de Gran Scala (un futur macrocomplex d'oci als Monegros, a l'estil de Las Vegas), van anunciar que estaven negociant amb diversos operadors europeus per transportar viatgers fins a l'aeroport de Lleida, ja que és l'aeroport que els queda més a prop (a uns 30 minuts per l'autopista AP-2).

El mes de juny, però, cap companyia havia confirmat que operés a l'aeroport. Com a mesura de promoció, el DPTOP va anunciar que, durant el primer any de funcionament, les aerolínies que operessin a Alguaire tindrien descomptes (com la gratuïtat de les tarifes terrestres) i ajudes econòmiques en funció de la quantitat de passatgers.

El mes d'octubre, Vueling havia confirmat dos vols setmanals a París i Palma a partir de febrer de 2010, i a mitjan desembre, Rayanair posava a la venda els primers bitllets per volar, a partir del mes d'abril, des de l'aeroport d'Alguaire a Milà-Bergam i a Frankfurt-Hahn. Així, des del mes d'abril, l'aeroport assumiria uns setze vols setmanals, amb dos vols per destinació (un per sentit) cada divendres i diumenge. S'esperava que, més tard, una tercera companyia oferís vols a una ciutat espanyola.

De moment, els vols haurien de fer-se dins l'espai Schengen, que inclou la majoria de països de la Unió Europea (UE) i alguns més, ja que no necessiten controls fronterers. La legislació espanyola només permetia als aeroports catalogats d'interès general tenir connexions fora de l'espai Schengen, tot i que el ministre espanyol de Foment, José Blanco, es va comprometre a final d'any a canviar la llei per posar fi a aquesta situació.

Últims detalls

Al novembre, la Generalitat va iniciar la licitació de la gestió de l'aeroport, que seria per a un període que oscil·laria entre els 25 i els 35 anys. L'empresa gestora podria explotar el desenvolupament logístic de la instal·lació (la gestió d'un parc industrial), però hauria de fer-se càrrec del manteniment i l'ampliació de les instal·lacions i pagar 2,2 MEUR a l'empresa pública Aeroports de Catalunya, que gestionaria l'aeroport des de la posada en marxa fins al segon trimestre del 2010.

Tot i que es preveia que l'aeroport s'inauguraés el mes de desembre, un retard d'AENA en la tramitació del permís de tramitació aèria va forçar l'ajornament de la inauguració fins al 17 de gener de 2010. Així, es van haver d'anular alguns vols xàrter previstos abans de Nadal.

Obres associades

D'altra banda, el mes de febrer de 2009 el Ministeri de Foment (MIFO) va iniciar el desdoblament de la carretera N-230, entre Lleida i Viella, per convertir-la en L'AUTOVIA A-14 [2007:13]. Aquesta nova autovia facilitaria l'accés a les pistes d'esquí de la Val d'Aran i l'Alta Ribagorça, i seria una de les principals vies d'accés a l'aeroport. Aquest tram de la carretera hauria d'estar enllestit el 2012. A l'abril, el ministeri va modificar el projecte d'autovia A22 entre LLEIDA I OSCA [24] per habilitar un accés a la carretera que portaria a l'aeroport.

L'alcalde d'Alguaire va reclamar la construcció d'un polígon logístic per tal d'aprofitar les oportunitats que portaria el nou aeroport, ja que es calculava que podrien passar-hi unes 3.500 tones de mercaderies cada any. Uns mesos després, la Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida (CTUL) va aprovar un POLIGON INDUSTRIAL DE 53 HA A ALMACELLES [133], a pocs quilòmetres de l'aeroport.

PHE-X3EA

Més informació

www.aeroportlleida.cat
www10.gencat.cat/ptop/AppJava/cat/plans/sectors/pla_aeroports.jsp

AEROPORT DE REUS 6

Durant l'any 2009 l'aeroport de Reus endega part de les obres previstes al Pla director: es reformen les pistes i els aparcaments i s'hi construeix una nova terminal, amb la qual cosa es dota el Camp de Tarragona d'una infraestructura renovada i apta per ampliar el trànsit aeri. Ryanair, la companyia irlandesa de baix cost, renova el seu compromís de mantenir-hi la base durant quatre anys més. I mentrestant, segueixen les negociacions per aconseguir el traspàs de competències de la gestió de l'aeroport.

Antecedents | 2003:9; 2004:11; 2005:8; 2006:10; 2007:9

L'aeroport de Reus està ubicat en els termes municipals de Reus i Constantí. Gestionat per AENA –empresa pública del Ministeri de Foment–, i d'ús exclusivament civil des de 1998, basa la seva activitat especialment en el trànsit de passatgers. L'any 2006 se n'aprova el nou Pla director on es tracen les línies d'acció per als propers anys fins al 2020, especialment en l'àmbit de renovació de la infraestructura, a fi de fer-la més competitiva. Aquest final de decenni, les comarques del Camp de Tarragona viuen una època daurada pel que fa a la renovació de les infraestructures, tant les que estan sota la responsabilitat del govern català com les que depenen de l'Estat espanyol.

Reformes i inversions

Del 2008 ençà, l'aeroport ha experimentat un període d'ampliacions i reformes importants.

El novembre del 2008 s'estrenava una terminal de facturació provisional, amb 23 taulells amb capacitat per absorbir 1.500 viatgers per hora i es duplicava la capacitat de l'aparcament.

El març del 2009 es començaven a executar les obres del CORREDOR FERROVIARI MEDITERRANI [2008:51], amb la previsió d'executar el tram Vandellòs-aeroport de Reus amb ample de via ibèrica però preparat amb travesses i catenària per a ample de via europeu. Al sud de l'aeroport es preveu construir-hi la nova estació central intermodal que connectarà el corredor ferroviari amb l'AVE i l'actual línia Reus-Tarragona. Disposarà, igualment, d'un intercanviador on trens d'ample ibèric es transformaran en ample de via europeu sense necessitat que el passatger hagi de baixar i on el canvi es farà en un temps reduït. L'estació també disposarà d'un edifici singular. Es tracta d'una gran coberta que s'estén des de les andanes fins al vestíbul i la zona d'accés als vehicles, i que redueix l'impacte visual de la zona d'aparcaments.

El maig del 2009, AENA iniciava les obres d'asfaltatge de dues plataformes entre les pistes i les terminals, per estacionar-hi set avions de passatgers, i l'obertura d'un nou vial per a avions privats, per a avions comercials i per situar-hi dos helicòpters antiincendis. Ambdues accions van significar una inversió de 400.000 €

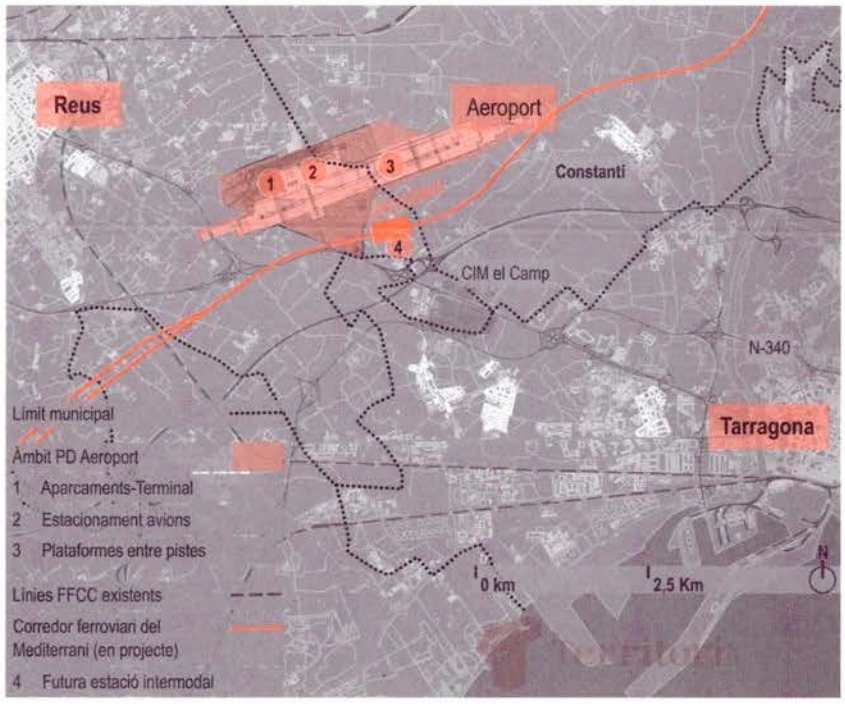
El 31 de juliol, el Consell de Ministres acordava declarar urgent l'ocupació dels terrenys necessaris per posar en pràctica el Pla director, concretament per edificar la nova terminal. Es tracta d'unes finques de 533.891 m² en total, de les quals 37 són del terme municipal de Constantí i 11 més del terme de Reus. Totes tenien classificació urbanística de sòl no urbanitzable.

El nom fa la cosa?

La denominació de l'aeroport és, des de fa temps, un element de disputa entre els ciutadans de Reus i Tarragona. Tant una ciutat com l'altra reclamen el seu topònim per a l'aeroport i per a l'estació central. Si bé l'Ajuntament de Reus argumentava la ubicació de les infraestructures dins del seu terme municipal com a raonament bàsic, l'Ajuntament i la Cambra de Comerç de Tarragona van sol·licitar a AENA el nom de Tarragona-Reus, com se sol fer a les capitals europees, on es posa al davant el nom de la capital al del terme municipal. El desembre de 2009, l'Ajuntament de Reus feia una declaració institucional on asseguraven que la denominació Aeroport de Reus era indiscutible, tant pel seu origen històric com per la seva ubicació, i reivindicaven la finalització de la polèmica per evitar distraccions de temes més importants.

Companyies

Des del 2004, operen a Reus companyies de baix cost i des del novembre del 2008 Ryanair hi té establerta la base permanent. El gener del 2010, la companyia irlandesa va exigir a la Generalitat negociar a l'alça el conveni que es va signar el



febrer del 2008 per mantenir-se a Reus. Ryanair reclamava a l'administració catalana 4,5 MEUR l'any, xifra que calculava que corresponia a les pèrdues que li ocasionava romandre al Baix Camp. L'oferta de la Generalitat i de les administracions territorials no arribaven a la quantitat exigida. Tanmateix, el 8 de febrer es va signar un nou conveni mitjançant el qual la companyia mantenia el seu compromís d'operar quatre anys més, amb quasi cent vols diaris durant la temporada d'estiu i trenta-nou durant la temporada d'hivern. La Generalitat, en contrapartida, realitzarà una aportació econòmica de 750.000 € l'any, que se sumaria a la quantitat del conveni anterior.

Unes competències que no arriben

Segons l'article 140 de l'Estatut d'Autonomia "correspon a la Generalitat la competència exclusiva sobre ports, aeroports, heliports i altres infraestructures de transport al territori de Catalunya que no tinguin la qualificació d'interès general". Tot i ser llargament i àmpliament reclamada la gestió de l'aeroport des de Catalunya, les negociacions es mantenen estancades.

CiU ha estat la formació que s'ha mostrat més activa en aquest tema. L'abril del 2008 presentava una proposició de llei al Congrés de Diputats per assolir les competències exclusives, la qual va ser rebutjada pel ple del Congrés En aquesta proposició, els aeroports de Girona, Reus i Sabadell deixaven de ser d'interès general.

El gener de 2009, el Govern aprovava definitivament el Pla d'aeroports, aeròdroms i heliports de Catalunya 2009-2015, el qual marcava com una de les prioritats "la creació d'un ens gestor de manera immediata per accelerar i reforçar l'acció de Govern en aquest àmbit, poder assumir els traspassos dels aeroports de Girona, Reus i Sabadell...". Tanmateix, ni el pla ni la Llei 14/2009, d'aeroports, heliports i altres infraestructures aeroportuàries, aprovada el juliol del mateix any, van aconseguir accelerar el procés que està pendent des de l'acord de decisió de la Comissió de Traspassos de l'abril del 2007.

L'abril del 2009, el diputat Josep Rull, portaveu d'Infraestructures de CiU al Parlament va demanar que el ministre de Fomento, José Blanco, compareguès a la Cambra per donar explicacions sobre els aeroports catalans i senyalava que la nova normativa catalana vinculada a aquesta matèria no tenia gaire sentit si no s'aconseguia efectuar el traspàs de competències.

El 25 de maig de 2009, els presidents de les cambres de Comerç de Reus, Girona i Sabadell van signar una declaració on sol·licitaven que les negociacions del traspàs de competències dels tres aeroports no s'alentissin per les negociacions de l'aeroport del Prat, que són més complexes.

El grup municipal de CiU a Reus ha presentat en reiterades ocasions mocions al ple de l'Ajuntament on es demanava el compromís del consistori a demanar el traspàs de competències. Tot i així, les negociacions no sembla que s'hagin desencallat.

Estadístiques

Pel que fa a l'explotació de l'aeroport, cal precisar que el nombre de passatgers, operacions i càrrega que l'aeroport va gestionar del 2007 al 2009 (segons dades d'AENA) experimenten progressions diferents. Mentre que l'any 2007 i 2008 el nombre de passatgers anava en descens, l'any 2009 va registrar un increment del 33,5%, que es correspondria amb l'establiment de la base permanent de Ryanair.

ESTADISTICA D'ÚS DE L'AEROPORT DE REUS

	2007	% creix.	2008	% creix.	2009	% creix.
Passatgers	1.306.785	-5,30%	1.278.074	-2,20%	1,706,609	33,50%
Operacions	25.701	3,20%	26.676	3,8%	30.948	16,00%
Càrrega	11.213	89,10%	119.848	968,80%	9.602	-92,005

Font: AENA

Pel que fa al moviment de transport de mercaderies, l'any 2008 va experimentar un pic espectacular, per tornar l'any següent, al ritme habitual. Amb això, l'aeroport es consolida com una infraestructura de transport de viatgers, malgrat que una de les prioritats del Pla d'aeroports sigui la consolidació d'una oferta que "reforci els usos turístics i industrials de les comarques de Tarragona".

Previsions de futur

Per a l'any 2010, es preveia l'eixamplament de les pistes, amb totes les modificacions que comporten, així com una millora del sistema elèctric per donar compliment a la majoria d'obres i modificacions previstes al Pla director.

NTB

Més informació

www.aena.es

ÀREES RESIDENCIALS ESTRATÈGIQUES 2008-2011. INTRODUCCIÓ 7

La Generalitat enllesteix en el termini d'un any i mig la tramitació dels plans directors urbanístics de les àrees residencials estratègiques. En el document d'objectius i propòsits de febrer de 2008 i en l'aprovació inicial d'octubre de 2008 es preveuen entorn d'uns 90.000 nous habitatges per construir en les diferents ARE, però la xifra es redueix a menys de 70.000 en l'aprovació definitiva, on el nombre de plans directors baixa també de dotze a deu.

Les àrees residencials estratègiques (ARE) tenen com a finalitat principal posar a disposició dels ciutadans habitatges assequibles en zones habilitades per acollir el creixement residencial proposat. Seguint les estratègies de creixement marcades pel planejament territorial parcial vigent en cada àmbit, la major part del sectors s'ubiquen en nuclis on es pretén potenciar el creixement residencial, però tenint en compte que aquest creixement s'acompanyi d'una bona dotació de serveis i d'un adequada accessibilitat, tant de transport públic com privat.

Mesures urgents per a la creació d'habitatge assequible

Les ARE són un instrument creat pel Govern de la Generalitat a partir de l'aprovació el 16 d'octubre de 2007 del DECRET LLEI 1/2007, DE MESURES URGENTS EN MATÈRIA URBANÍSTICA [2007:50], que tenia com a principal objectiu dotar l'administració dels mitjans necessaris per tramitar de forma urgent sòl per a la construcció d'habitatge assequible. Seguint aquesta finalitat, i amb la intenció de donar compliment als objectius del PACTE NACIONAL PER A L'HABITATGE [2007:103] –que preveia la construcció de 160.000 habitatges nous de protecció oficial per al 2016–, es van establir les ARE com a un nou procediment per qualificar de manera expedita sòl per a usos residencials. El decret preveia l'elaboració d'un conjunt de plans directors urbanístics (PDU) que havien de permetre desenvolupar ARE a bona part de les principals localitats catalanes.

El decret també establia les principals característiques que havien de tenir les ARE, com una densitat mitjana mínima de 50 habitatges per hectàrea, l'equilibri entre l'habitatge lliure i el protegit (s'establia un mínim del 50% de protecció sobre el total d'unitats), la seva integració en la ciutat preexistent, una dotació adequada de serveis i la connexió amb transport públic.

El procés de tramitació establert consistia en l'elaboració de PDU de les diferents ARE per part de la Generalitat, prèvia consulta als ajuntaments, i d'acord amb les necessitats definides en el Pacte nacional per a l'habitatge, signat el 8 d'octubre de 2007, i en coherència amb les determinacions del planejament territorial vigent. Es preveia que en un termini màxim de 16 mesos, a comptar des de l'entrada en vigor del decret llei, es disposaria del planejament aprovat que permetés, com a mínim, la construcció de la meitat dels habitatges previstos.

El decret també preveia que els ajuntaments rebrien els sectors que formaven les ARE amb l'obra d'urbanització finalitzada i els equipaments necessaris construïts, i situaven els drets de cessió als consistoris en el 15 % de l'aprofitament urbanístic.

El desenvolupament d'aquests sectors es duria a terme a través de consorcis integrats per l'Institut Català del Sòl (INCASOL) i els mateixos ajuntaments.

S'aprova el document d'objectius i propòsits

El 15 de febrer de 2008, la Comissió d'Urbanisme de Catalunya (CUC) va aprovar el document d'objectius i propòsits per al desenvolupament de les ARE, on s'establia que el Govern tiraria endavant la redacció de dotze plans directors urbanístics (Alt Penedès-Garraf, Baix Llobregat, Barcelonès, Maresme, Vallès Occidental, Vallès Oriental, Alt Pirineu i Aran, Camp de Tarragona, Comarques Centrals, Comarques Gironines, Ponent i Terres de l'Ebre), l'aprovació definitiva dels quals es preveia per al primer trimestre de 2009. En aquest primer document es preveia desenvolupar 101 ARE en un total de 86 municipis catalans, que en conjunt aportaven unes 1.599 ha de sòl on es construirien un total de 90.157 nous habitatges. El tres àmbits de més dimensió, amb més de 175 ha de superfície i més de 10.000 habitatges previstos, eren els del CAMP DE TARRAGONA [16], EL BAIX LLOBREGAT 14] i PONENT [13].

La intenció del Govern amb la redacció de plans directors urbanístics d'abast supramunicipal era possibilitar l'ordenació dels creixements urbans d'acord amb les recomanacions en matèria d'habitatge previstes en el planejament territorial establert pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), en un procés que assegurava la participació dels ajuntaments afectats i feia més àgil el procediment previ per a la transformació urbanística del sòl.

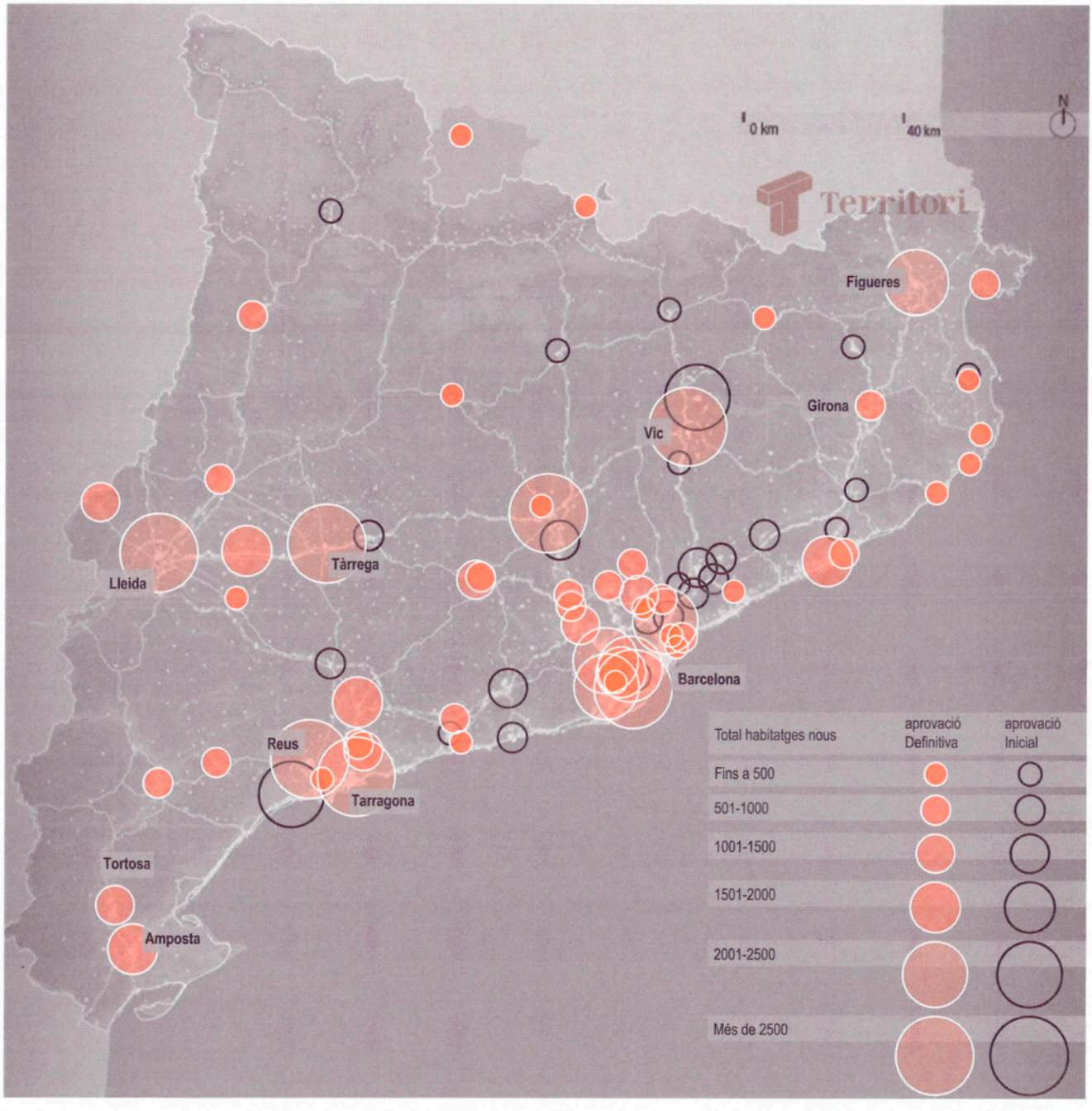
El delegat del Govern a Tarragona, Xavier Sabaté, va assegurar el mateix dia de l'aprovació del document que el desenvolupament de les ARE demostrava que el Govern pensava en el reequilibri territorial.

Sabaté va explicar que la nova figura urbanística donava resposta a les necessitats de sòl per a habitatge a un preu assequible, i va destacar el fet que permetés una major celeritat en la transformació urbanística del sòl.

El delegat va afirmar que la iniciativa complementava les actuacions derivades del PROGRAMA DE BARRIS I ÀREES URBANES D'ATENCIÓ ESPECIAL [2008:63] que s'estaven portant a terme a Valls, Cambrils, Tarragona (Campclar i Part Alta), Reus, el Vendrell i Montblanc. Segons el seu parer, els dos programes del Govern enfortien la cohesió social, permetien transformar els barris urbanísticament i afavorien l'accés a l'habitatge.

Els PDU reben aprovació inicial

Les comissions d'urbanisme competents en cada zona van anar aprovant de forma inicial els PDU redactats pel DPTOP al llarg del setembre i la primeria d'octubre de 2008, data a partir de la qual es va obrir un període d'informació pública, on els ajuntaments afectats i les entitats interessades podien formular al·legacions.



Els PDU aprovats inicialment disposaven d'estudis justificatius del nou sector a urbanitzar, plànols d'ordenació, normes reguladores dels paràmetres d'ús i d'edificació, avaluació econòmica i financera que en justificava la viabilitat, pla d'etapes, justificació de les determinacions de mobilitat, projecte de les obres bàsiques d'urbanització i informes de sostenibilitat ambiental de cada sector.

Respecte del document d'objectius i propòsits, el nombre d'ARE previstes s'havia reduït en set sectors per diversos motius (ja fos per la fusió de dos ARE en una de sola, per demanda expressa dels ajuntaments afectats d'aturar o ajornar el projecte, o per tenir ja en marxa tràmits urbanístics per al seu desenvolupament).

Aquesta reducció de sectors va ser compensada en part per l'ampliació i sobretot la densificació de bona part de les ARE. El conjunt dels 12 PDU aprovats inicialment preveia el desenvolupament de 94 ARE (un 6,9% menys que en el document d'objectius i propòsits) en 80 municipis, que totalitzaven una superfície de 1.524 ha de sòl (amb una reducció de 75 ha, un 4,7% menys), on es pensaven construir 90.097 habitatges nous (amb una mínima reducció de 60 pisos, inferior al 0,1%), dels quals 48.860 (el 54,23%) corresponien a alguna de les tipologies pròpies de l'habitatge protegit.

La crisi afecta el projecte

A final d'octubre, l'Associació de Promotors Immobiliaris de Tarragona (APIT) va demanar a la Generalitat la retirada de les ARE, que consideraven intervencionistes i acusaven de crear una situació de discriminació per a la promoció privada. Diego Reyes, president de l'APIT, es queixava de la lentitud dels tràmits que havien de sofrir els promotors privats, davant de la celeritat de la tramitació que disposava l'Administració amb els de nova legislació, fet que s'agreujava per la situació de crisi.

Miquel Bonilla, director de l'INCASÒL, admetia a principi de novembre que els habitatges previstos en les ARE s'haurien de

construir per fases i a ritmes diferents segons les disponibilitats financeres de les administracions i els promotors, afectats per la crisi financera global i immobiliària en particular. Bonilla destacava, però, que les ARE permetrien sobretot mobilitzar sòl per a habitatge, cosa que havia de permetre reactivar la construcció i el mercat immobiliari en el moment en què es recuperés l'economia.

El secretari de Planificació Territorial de la Generalitat, Oriol Nel·lo, fixava per al 2012 el termini mínim per a la posada en venta del primer dels habitatges construïts a les ARE, data per a la qual es pressuposava que la crisi ja hauria passat i el programa hauria permès de posar ràpidament al mercat nous habitatges. En el mateix sentit s'expressava el tinent d'alcalde d'Urbanisme de Reus, Jordi Bergadà, que considerava les ARE com a projectes estructurals de creixement urbà més enllà de la crisi conjuntural del moment.

Joan Llort, director general d'Actuacions Estratègiques i Política de Sòl de la Generalitat, admetia pocs dies després que en el procés que restava fins a l'aprovació definitiva dels PDU i en els posteriors de reparcel·lació i concurs públic d'obra, podia ser que el volum d'habitatges previstos es reduís en unes 20.000 unitats i que l'actuació es quedés entorn dels 70.000 pisos nous. Llort negava que aquest nou sòl suposés un problema per l'excedent actual d'habitatge, atès que tot i la rapidesa de tràmits de les ARE, els primers habitatges tardarien un mínim de tres anys i mig. Pel que fa al finançament, Llort afirmava que tant el DPTOP com el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) buscarien recursos financers per a promotors i compradors.

Diverses consultes populars acaben en un NO a les ARE

Dues consultes populars celebrades a final de gener de 2009 a Ripoll i Sant Celoni es van saldar amb la negativa dels ciutadans a les ARE previstes en el seus municipis. En el cas de Sant Celoni es va rebutjar el projecte que pretenia urbanitzar can Riera de l'Aigua, uns terrenys situats entre la riera de Pertegàs i el Parc Natural del Montseny. En un referèndum on van votar 4.118 santcelonins (el 30% del cens), l'ARE va ser rebutjada amb un 69,1% dels vots. En el cas de Ripoll, la consulta va tenir una participació menor (875 votants, el 10,1% del cens), però també es va produir una clara majoria (70,6%) del no a l'ARE del Pla.

L'1 de març tenia lloc una altra consulta a Tordera, on l'ARE de Sant Pere fou rebutjada amb un 88% de vots contraris i una participació de 1.590 persones (el 12,6% del cens).

Oposició política a les ARE

El projecte va rebre el suport, dins el govern i a nivell local, dels grups polítics del tripartit –Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV) –, mentre que Convergència i Unió (CiU) va mostrar la seva oposició a nivell local en alguns municipis en els quals es trobava en l'oposició, i va mantenir una crítica moderada al Parlament de Catalunya, on el juliol de 2009 van presentar una bateria de 1.730 preguntes específiques per tal de conèixer el desenvolupament i els acords sobre les ARE i obtenir informació sobre la política en matèria d'habitatge del Govern.

La formació, però, que es va significar més clarament en contra de les ARE fou la Candidatura d'Unitat Popular (CUP) –sense representació al Parlament però sí en diversos ajuntaments catalans– que des d'un primer moment va mostrar el seu rebuig frontal a la iniciativa. Argumentava que permetia edificar massivament i ràpida; permetia desenvolupar terrenys no urbanitzables, prescindint del planejament vigent; creava barris inexistents; reduïa al màxim tots els tràmits, terminis, controls i normativa exigits per poder urbanitzar; i donava sortida al mercat als terrenys que durant dècades l'INCASÒL havia anat comprant arreu de Catalunya. A més, consideraven el procés una vulneració dels drets dels ciutadans, atès que les ARE no seguien processos de participació ciutadana obligatoris en altres instruments de planejament, que permetien implicar tots els agents socials i polítics del municipi en la definició del creixement urbà.

La CUP va presentar al·legacions durant desembre de 2008 a tots els PDU de les ARE, i després d'uns mesos d'actes reivindicatius, la Generalitat de Catalunya va admetre a tràmit el 13 d'agost de 2009 un recurs de la CUP de Lleida contra l'aprovació definitiva del PDU de les ARE de Ponent, que s'havia de resoldre en el termini d'un mes.

Les ARE reben aprovació definitiva

Entre final de febrer i principi de març de 2009 les diferents comissions territorials d'urbanisme competents van anar aprovant de forma provisional els PDU de les ARE. Després de rebre l'informe favorable del CUC, el conseller del DPTOP, Joaquim Nadal, va aprovar definitivament el planejament de deu plans directors (els de l'Alt Penedès-Garraf i el Vallès Oriental van quedar en suspens fins que les comissions d'urbanisme en tinguessin els informes necessaris).

Per demanda expressa dels ajuntaments implicats, també es van desestimar deu ARE incloses anteriorment als PDU aprovats.

L'aprovació afectava finalment a 68 ARE ubicades en 62 municipis catalans, que ocupaven una superfície de 1.164 ha (un 23,4% menys que en l'aprovació inicial), on es preveien construir 69.523 nous habitatges (un 22,8% menys), 37.670 dels quals (el 54,18% de total) eren de protecció oficial.

La mesura suposava complir amb escreix amb els mínims establerts pel Decret llei 1/2007, que fixaven un mínim de 45.000 habitatges.

Al llarg del 2009 els ajuntaments van anar aprovant en ple els estatuts que havien de regir els consorcis urbanístics, integrats per l'ajuntament corresponent i l'INCASÒL. Es datava per al 2010 l'inici dels treballs d'urbanització dels sectors aprovats, i per al 2011 la construcció dels primers habitatges.

JRMR

Més informació

www.gencat.cat/ares

8 ÀREES RESIDENCIALS ESTRATÈGIQUES DE LA CATALUNYA CENTRAL

El DPTOP proposa el mes de febrer de 2008 la construcció d'onze ARE a la Catalunya Central. Si bé en bona part dels municipis els respectius equips de govern valoren positivament la proposta, les principals reticències se centren a Berga, Manlleu i Tona. L'aprovació definitiva exclou aquests tres projectes així com el de Sant Vicenç de Castellet, que té un informe sectorial desfavorable. D'aquesta manera, finalment es planifica la construcció de 8.245 habitatges –pràcticament 4.000 menys que l'aprovació inicial-, dels quals un 53% gaudeixen d'algun tipus de protecció. La superfície dels desenvolupaments també disminueix de 216 a 124 ha.

En un escenari d'increment continu del preu de l'habitatge, la Generalitat de Catalunya va aprovar el mes d'octubre del 2008 un decret llei de mesures urbanístiques urgents per permetre obtenir de manera ràpida sòl per construir habitatge protegit. Entre les figures previstes destaca les denominades ÀREES RESIDENCIALS ESTRATÈGIQUES (ARE) [7], noves promocions amb un mínim d'un 50% d'habitatge protegit.

El febrer de 2008 la Comissió d'Urbanisme de Catalunya (CUC) va aprovar el document d'objectius i propòsits de les ARE. Arreu del Principat es redactarien dotze plans directors, dels quals un abraçaria les comarques de la Catalunya Central (Anoia, Bages, Berguedà, Osona i Solsonès).

En el document d'objectius es definia que aquest àmbit tindria onze ARE en deu municipis –només a Vic (Osona) se'n preveien dues tot i que contigües–. Havien d'ocupar una superfície de 202 ha i sumarien 10.460 habitatges, la meitat de protecció oficial.

En la majoria de projectes el règim del sòl previst en la planificació urbanística era de caràcter urbanitzable delimitat (Manresa, Vic, Sant Joan de Vilatorrada, Berga, Tona i Solsona); a Sant Vicenç de Castellet era urbanitzable no delimitat; mentre que només a Igualada i Santa Margarida de Montbui (Anoia) es tractava d'espais no urbanitzables. Finalment, l'ARE prevista a les Teuleres de Manlleu (Osona) tenia una part de sòl urbanitzable i una altra de no urbanitzable.

L'aprovació de les ARE de la Catalunya Central

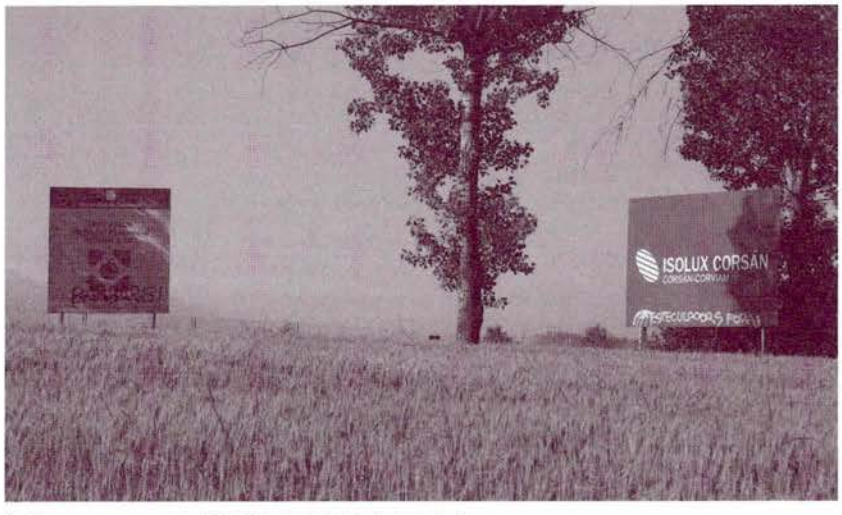
El setembre de 2008 la Comissió Territorial d'Urbanisme de la Catalunya Central (CTUCC) va aprovar inicialment el Pla director de les ARE de l'àmbit, un tràmit que va suposar augmentar pràcticament 2.000 habitatges respecte del document d'objectius i propostes. D'aquesta manera es planificaven fins a 12.227 pisos, 5.380 de renda lliure i 6.847 de protecció oficial (56%). També augmentava lleugerament, de 202 a 216 ha, la superfície dels desenvolupaments urbanístics.

Els principals canvis es van produir a Manlleu i Solsona on es va multiplicar per tres el nombre d'habitatges previstos i a Igualada i Sant Joan de Vilatorrada que es va dividir a la meitat. També van tenir increments significatius Manresa i Sant Vicenç de Castellet.

En el cas de Berga, on es preveia construir 369 habitatges al Canal Industrial, l'alcalde Juli Gendrau (Convergència i Unió, CiU) va acollir amb prudència la proposta. En aquest sentit, tot i que valorava positivament el percentatge d'habitatge protegit i d'equipaments, recordava que era prioritari finalitzar els diversos desenvolupaments en execució. El principal rebuig al projecte va venir per part del grup municipal de la Candidatura d'Unitat Popular (CUP), a l'oposició a l'Ajuntament, que considerava el parc d'habitatges del municipi absolutament "sobredimensionat". En el ple del mes de desembre van presentar una moció per demanar al Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) que descartés el projecte. La proposta va rebre els vots de l'equip de govern de CiU i va tirar endavant.

En el cas de Tona (Osona) el projecte per construir l'ARE a la zona de la Canal també va rebre la contestació de l'equip de govern de CiU i del principal grup a l'oposició, els independents de Tona Futur (TF). El mes de juliol l'alcalde Josep Salom (CiU) va enviar una carta al DPTOP per demanar la retirada del projecte. Tot i que en l'aprovació inicial es va mantenir, el batlle tonenc va afirmar que de cap manera tiraria endavant. Tanmateix, des de l'oposició es va acusar l'equip de govern de tenir una postura ambigua i d'haver-se plantejat acceptar l'ARE a canvi de compensacions.

L'aprovació provisional de les ARE, el març de 2009, va suposar eliminar els projectes de Tona i Sant Vicenç de Castellet, amb un informe desfavorable de la Direcció General de Ferrocarrils. En canvi, es van aprovar les de Manlleu i Berga que tenien l'oposició dels respectius municipis, ja que, tal com va afirmar el director general d'Urbanisme, Pere Solà



Àmbit on es preveu construir l'ARE el Graell de Vic Foto: Arxiu Territori

(Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), no tenien informes desfavorables de cap organisme sectorial. Posteriorment, l'aprovació definitiva a càrrec del conseller Joaquim Nadal (PSC) sí que va descartar ambdós projectes.

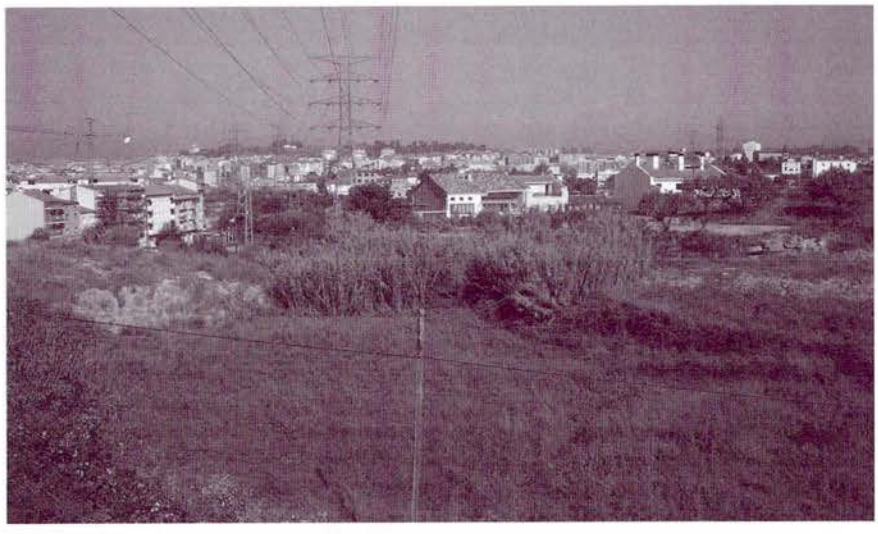
L'aprovació definitiva suposava planificar la construcció de 8.245 habitatges –pràcticament 4.000 menys que l'aprovació inicial–, dels quals un 53% tindrien diverses tipologies de protecció oficial. La superfície dels desenvolupaments també havia disminuït de manera molt significativa, de 216 a 124 ha.

Ja amb les ARE aprovades, CiU va presentar una moció a l'Ajuntament de Solsona per demanar-ne la paralització ja que la considerava "innecessària". Els convergents, a l'oposició, que ja s'havien mostrat contraris al projecte, van esgrimir que la crisi econòmica feia aturar molts dels projectes que la Generalitat havia intentat "imposar". L'equip de govern, format per Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), PSC i el Comú, va tombar la proposta.

La reconversió del polèmic projecte del Graell

El DPTOP va planificar dues ARE per a la capital d'Osona. Es tractava de les zones del Graell i la Bòbila, situats a l'oest de Vic, entre el nucli urbà i la Guixa (municipi agregat l'any 1936). La gènesi del desenvolupament urbanístic es remunta al maig de 2006 quan l'Ajuntament de Vic va aprovar EL PLA PARCIAL DEL GRAELL [2007:142] promogut per l'Institut Català del Sòl (INCASÒL) que suposava urbanitzar 20,11 ha i construir 1.308 habitatges, 529 dels quals de protecció oficial. A part d'altres quatres plans urbanístics a la zona, el Programa d'actuació urbanística municipal (PAUM) de 2004 preveia aprovar quatre anys més tard el desenvolupament de la zona de la bòbila amb 800 habitatges més.

A la primavera de 2007 es va crear la plataforma Preservem la Guixa-Sentfores per oposar-se a la multiplicació per sis del nucli i la seva annexió física amb Vic. L'agost d'aquell any van començar les obres del Pla del Graell –el major dels cinc previstos–, però les mobilitzacions ciutadanes no van aturar-se. Tanmateix, la troballa de restes arqueològiques va provocar que l'Ajuntament de Vic ordenés l'aturada dels treballs –a diferència de l'anterior equip de govern encapçalat per Jacint Codina (CiU), el nou alcalde Josep Maria Vila d'Abadal (CiU) es mostrava contrari al projecte– i es va originar un conflicte institucional amb el DPTOP.



Sectors est de Manresa, on es preveu edificar l'ARE Foto: Moisès Jordi

Després de la desavinença –amb plantada de Nadal a Vila d'Abadal inclosa–, una reunió a Barcelona va desencallar la situació amb el compromís de "reubicar" el bloc de vuit pisos que s'havia d'alçar sobre el molí de Sant Llorenç i replantejar amb menor o major mesura el projecte.

Precisament amb l'aprovació del document d'objectius i propostes, el febrer de 2008, es reprenia la voluntat del DPTOP d'urbanitzar el Graell. L'ARE que s'hi preveia mantenia el nombre d'habitatges respecte del pla parcial (1.308), mentre que augmentava les previsions per a la bòbila fins a 1.046. Globalment, la superfície afectada era de 41 ha.

Al llarg de la tramitació de les ARE el nombre de pisos va variar. Mentre que en l'aprovació inicial van ser 2.310 (1.170 a la bòbila i 1.140 al Graell), en la definitiva el nombre va augmentar fins a 2.828 (1.502 i 1.326) dels quals un 50,4% gaudien d'algun tipus de protecció oficial. La proposta la va veure amb bons ulls l'equip de govern vigatà, format per CiU, PSC i ERC. Entre els equipaments que es projectaven a les ARE de Vic, destacava la construcció del nou Palau de Justícia, tal com ho va anunciar la consellera Montserrat Tura (PSC) en una visita a la capital osonenca.

El juny de 2009 l'Ajuntament de Vic va aprovar la constitució del consorci urbanístic per desenvolupar les ARE, amb representació paritària del consistori i de l'INCASÒL. Hi van votar a favor tots els partits amb representació municipal (l'equip de govern més ICV i la Plataforma per Catalunya, PxC) excepte la CUP que considerava que "la ciutat no requeria aquest tipus de desenvolupament". En canvi, un mes després, la formació independentista se sumava a l'equip de govern en la segona aprovació inicial del Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) –després de modificar-ne part del contingut–, que va incorporar els desenvolupaments previstos pel DPTOP.

L'ARE a Manresa: "accelerar" el creixement per l'est de la ciutat

El document d'objectius i propostes marcava per a Manresa el desenvolupament de l'ARE de més magnitud –tant en superfície com en habitatges– de l'àmbit de la Catalunya Central. Concretament 50 ha i fins a 2.480 pisos. Es tractava dels denominats sectors est de la ciutat, un espai de conreus i horts de futur creixement residencial, tal com assenyalaven els documents de planificació urbanística de referència com el Pla territorial parcial (PTP) de la Catalunya Central, el PLA DIRECTOR URBANÍSTIC (PDU) DEL PLA DE BAGES [2006:124] i el mateix POUM que considerava "prioritari" el desenvolupament de la ciutat per llevant.

L'aprovació inicial va augmentar el nombre d'habitatges previstos fins als 2.796. Així mateix, l'augment de densitat prevista va reduir la superfície afectada pel desenvolupament urbanístic fins a les 38,7 ha. L'Ajuntament de Manresa acceptava de bon grat la proposta del DPTOP. En aquest sentit, l'alcalde, Josep Camprubí (PSC), explicava el novembre de 2008 que el consistori ja havia fet una "aposta" per créixer pel sector est de la capital del Bages. En aquest sentit, l'ARE els permetia, afegia el batlle, "fer més ràpid" el creixement. Camprubí valorava especialment la reserva important d'espais per al sector terciari per evitar que el nou sector esdevingués "un barri dormitori".

L'aprovació inicial preveia que exactament la meitat d'habitatges gaudissin d'algun tipus de protecció oficial. Així mateix, en l'espai comprès entre la ronda est, l'avinguda dels Països Catalans, el Pla parcial de la Sagrada Família i la plaça Prat de la Riba, s'hi planificava la construcció d'una escola, un institut i un pioner equipament "integral", que inclouria una biblioteca, una pista poliesportiva i una piscina. La superfície destinada a equipaments era de 62.000 m^2.

Els treballs per urbanitzar el sector tindrien un cost, segons l'Ajuntament de Manresa, d'uns 38 MEUR i havien d'incloure el trasllat de línies elèctriques d'alta tensió. Les previsions del consistori i del DPTOP, a l'espera de l'aprovació definitiva, era poder iniciar les obres de reparcel·lació i urbanització l'any 2010.

Mentre l'equip de govern comptava amb el suport de CiU, el principal grup a l'oposició de l'Ajuntament de Manresa, la CUP de la capital del Bages mostrava –tal com feia arreu del Principat– la seva oposició a les ARE. A banda d'impugnar i presentar al·legacions a tots els PDU, va engegar a nivell local una campanya de denúncia d'un projecte que consideraven "innecessari" i que "arribava tard". En aquest sentit, els independentistes assenyalaven que mentre es projectaven vora 2.800 pisos l'Ajuntament havia reconegut que n'hi havia 6.000 de buits. Per al portaveu de la CUP, Adam Majó, la iniciativa haguria pogut ser positiva si hagués arrencat deu anys abans com una estratègia per reduir els desorbitats preus de l'habitatge.

El 10 de març de 2009, la CTUCC va fer l'aprovació inicial de l'ARE de Manresa, amb una molt lleugera disminució d'habitatges i de superfície. Finalment són 2.778 els pisos previstos, dels quals 1.398 de protecció oficial.

Manlleu rebutja l'ARE

El DPTOP va incloure Manlleu (Osona) en el document d'objectius i propostes amb una ARE de 840 habitatges. El projecte, però, es va multiplicar pràcticament per tres en l'aprovació inicial i havia d'ocupar els sectors de les Teuleres, el Benet, el Serrallo i el Poquí. Amb una superfície de 45 ha s'hi preveien construir 2.273 habitatges, dels quals 1.171 serien de protecció oficial. Es tracta d'una extensió de terrenys agrícoles al nord-oest del nucli urbà, classificada en part com a sòl urbanitzable i com a sòl no urbanitzable en el Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) que va entrar en vigor el juliol de 2008.

L'Ajuntament de Manlleu va considerar l'aprovació inicial com una manca de "respecte institucional", ja que malgrat ser "coneixedor" de les negociacions entre equip redactor i propietaris no havia rebut la documentació ni van poder assistir al debat sobre un tema de "tanta transcendència" per al municipi. Així mateix va recordar que ja s'havia posicionat en contra de la proposta que preveia el document d'objectius i propostes.

Setmanes després, l'oposició al municipi osonenc creixia i a mitjan mes de desembre es va constituir la plataforma Encara hi som a temps, formada per entitats culturals, sindicats agraris i partits (CiU, CUP i Iniciativa per Catalunya-Verds, ICV). Amb aquest escenari l'equip de govern encapçalat per Pere Prat (ERC) va amenaçar en roda de premsa de "dimitir en bloc" si es tirava endavant el projecte. L'Ajuntament va presentar-hi al·legacions considerant que l'ARE ni era adequada ni necessària per al municipi.

El 28 de desembre més de 500 persones convocades per Encara hi som a temps es van concentrar contra un projecte que qualificaven de "disbarat". Una representació dels manifestants van entregar a l'alcalde un plec de signatures. L'endemà també es mostrava contrària a l'ARE,la secció local de la PxC, que vinculava el nou barri a la immigració. D'aquesta manera, tots els partits amb representació municipal –també ho havia fet el PSC– demanaven la retirada de l'ARE.

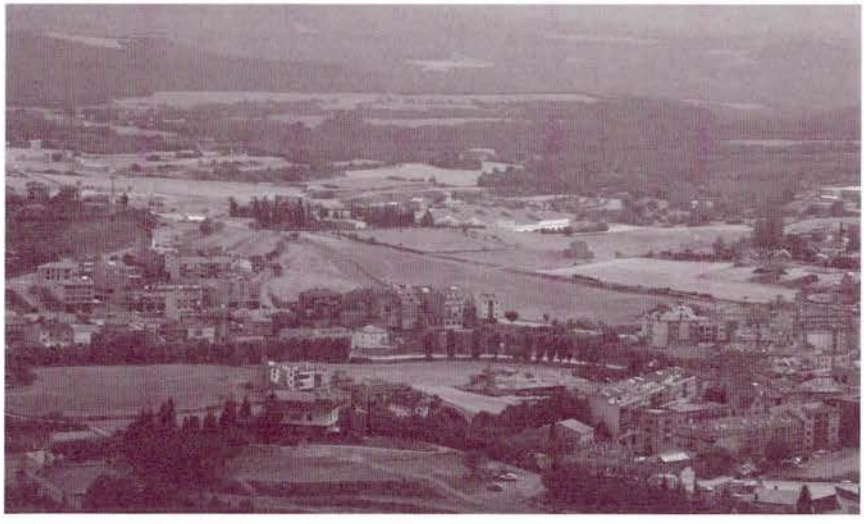
A començament de febrer l'Ajuntament de Manlleu va comunicar al DPTOP que tampoc acceptava una contraproposta per construir 631 habitatges als paratges del Poquí i Camporat –en una zona on el POUM en proposava 269–. El grup parlamentari de CiU, per la seva banda, va instar el Govern a "desprogramar" l'ARE de Manlleu com a mostra de respecte per la voluntat expressada pels diversos grups municipals. Finalment, el conseller Joaquim Nadal va expressar que "no li sobtava especialment" la negativa de Manlleu, però va alertar que en diversos municipis s'havia atiat de manera interessada la demagògia per provocar pors. Malgrat que el projecte es va mantenir a l'aprovació provisional, Nadal la va excloure en la definitiva.

Santa Margarida de Montbui: el major creixement relatiu de població

El document d'objectius i propostes va dibuixar l'ARE més gran de l'Anoia, en nombre de pisos i superfície, al municipi de Santa Margarida de Montbui. Mentre que a la capital, Igualada, li corresponien segons el DPTOP 1.025 pisos a Fàtima Nord, al municipi montbuienc la xifra ascendia fins a 1.303, en una superfície de 26 ha.

El desenvolupament urbanístic, amb la denominació genèrica de nou sector residencial, s'ubicava en una extensió de terrenys agrícoles situada al sud-est del nucli urbà entre el barri de Sant Maure i la muntanya del Pi, i amb sortida al barri Tibidabo. Juntament amb Igualada compartien el fet de ser les dues úniques ARE de la Catalunya Central íntegrament ubicades en sòl no urbanitzable segons les normes subsidiàries de 1994. Tanmateix, el Pla director de la conca d'Òdena [2008:93] qualifica l'espai com a àmbit de desenvolupament urbanístic condicionat, al sud d'Igualada, separat del nucli pel riu Anoia, i a l'est del nucli de Santa Margarida.

L'alcalde de la població, Teo Romero (PSC), va definir el projecte –que valorava positivament– com el "nou Montbui". I és



Sector de Cabana Màrtir, ARE prevista a Solsona Foto: Arxiu Territori

		Aprovació definitiva			
Municipi	**Nom del sector**	**Règim del sòl original**	**Hectàrees**	**Habitatges totals**	**% Habitatge protegit**
Berga	Canal Industrial	SUD	0,0	0	0,0%
Igualada	Fàtima nord	SNU	10,4	570	59,3%
Manlleu	Teuleres	SUD i SNU	0,0	0	0,0%
Manresa	Sectors est	SUD	38,3	2778	50,3%
Sant Joan de Vilatorrada	Collbaix	SUD	6,0	338	51,2%
Sant Vicenç de Castellet	Residencial nord	SUND	0,0	0	0,0%
Santa Margarida de Montbui	Nou sector residencial	SNU	19,4	1239	64,4%
Solsona	Cabana Màrtir	SUD	8,1	492	50,2%
Tona	La Canal	SUD	0,0	0	0,0%
Vic	La Bòbila	SUD	22,1	1502	50,1%
Vic	El Graell	SUD	20,1	1326	50,5%
TOTAL			**124,4**	**8245**	**53,0%**

SUD: Sòl urbanitzable delimitat

SUND: Sòl urbanitzable no delimitat

SNU: Sòl no urbanitzable

que si s'executa en la seva totalitat acabarà suposant un increment del 38% respecte de la població empadronada l'any 2008 (3.717 habitants). De fet, del conjunt d'ARE que van rebre l'aprovació definitiva és el municipi amb un increment relatiu més elevat i el tercer en nombres absoluts, només per darrera de Vic i Manresa.

Després de l'aprovació final del PDU de les ARE per part del conseller Joaquim Nadal, el projecte de Santa Margarida de Montbui preveia 1.239 habitatges distribuïts en una superfície de 19,35 ha. Hi destacava el fet de ser l'ARE amb un percentatge major de pisos protegits (64,4%). En canvi, a Igualada, el nombre de llars (570) s'havia reduït a la meitat respecte a la primera proposta.

Sant Vicenç de Castellet: ARE amb l'oposició del PSC

A Sant Vicenç de Castellet (el Bages) la primera proposta del DPTOP plantejava construir 846 habitatges en un sector situat al nord del nucli urbà. Es tractava d'una àrea de 17 ha que el planejament considerava sòl no urbanitzable no delimitat –excepte una petita parcel·la no urbanitzable– i que el PDU de les ARE reclassificava com a urbanitzable delimitat.

L'aprovació inicial va suposar augmentar significativament el nombre de pisos previstos fins a 1.342, dels quals un 67,1% havien de gaudir d'algun tipus de protecció –la xifra més alta de totes les ARE de la Catalunya Central.

L'equip de govern, format per CiU i ERC, es mostrava favorable al projecte que, en canvi, aixecava els recels del PSC. En aquest sentit, els socialistes es van abstenir en una moció en la qual demanaven que l'ARE "fos una realitat com més aviat millor". Per a la portaveu del PSC i exalcaldessa, Glòria Torner, era necessari "aclarir a tot el poble la conveniència del projecte", i assenyalava els dubtes que tenien, ja que al municipi "hi havia molts pisos per vendre i llogar i moltes promocions aturades". El primer tinent d'alcalde, Joan Torres (CiU), va considerar que el PSC feia demagògia i va lamentar el "sorprenent oportunisme" d'un partit que a la Generalitat impulsava les ARE. En aquest sentit, era dels pocs municipis en què els socialistes s'hi mostraven desfavorables.

Tanmateix, l'argument que va esgrimir la Direcció General d'Urbanisme per desprogramar l'ARE de Sant Vicenç de Castellet va ser l'existència d'un informe desfavorable per part de la Direcció General de Ferrocarrils. D'aquesta manera, juntament amb Tona se'ls va excloure de l'aprovació provisional. A la definitiva, també van caure les ARE de Berga i Manlleu.

AUV

Més informació

www.gencat.cat/ares

9 ÀREES RESIDENCIALS ESTRATÈGIQUES DE L'ALT PENEDÈS I EL GARRAF

La Generalitat proposa el febrer de 2008 construir quatre àrees residencials estratègiques a les comarques de l'Alt Penedès i el Garraf, repartides per Vilanova i la Geltrú, Sitges i dues a Vilafranca del Penedès. En conjunt, ocuparien 59 ha i permetrien construir 3.286 habitatges. L'Ajuntament de Sitges rebutja l'ARE de seguida i Vilafranca, en un primer moment, n'accepta només una. Després de l'aprovació inicial, els plens de Vilafranca i de Vilanova celebren debats sobre les ARE i s'hi acaben posant en contra. Pendents de l'aprovació definitiva, la voluntat dels ajuntaments afectats és que l'Alt Penedès i el Garraf no acullin cap ARE.

En un context d'augment desmesurat dels preus de l'habitatge en els darrers anys, el Govern català va aprovar l'octubre de 2007 un decret llei de mesures urbanístiques urgents per dotar les administracions catalanes d'instruments que permetessin obtenir de manera immediata sòl per a la construcció d'habitatge assequible. El decret definia un seguit d'instruments, entre els quals, les anomenades ÀREES RESIDENCIALS ESTRATÈGIQUES (ARE) [7], sectors a urbanitzar situats en diversos municipis de Catalunya i on la meitat, com a mínim, dels seus habitatges serien de protecció.

A mitjan febrer 2008 la Comissió d'Urbanisme de Catalunya (CUC) va aprovar el document d'objectius i propòsits que donava llum verd al desenvolupament de les àrees residencials estratègiques (ARE). Segons el document, les ARE s'establirien a partir de la redacció de dotze plans directors urbanístics (PDU), un per a cadascun dels àmbits del planejament territorial i sis per a la regió metropolitana de Barcelona.

Les ARE de l'Alt Penedès i el Garraf

Un d'aquests PDU era el de les comarques de l'Alt Penedès i el Garraf, que, segons la primera proposta, havia d'incloure quatre ARE. Aquestes, en conjunt, ocuparien 59,11 ha i acollirien 3.286 habitatges, un 3,6% dels previstos en el conjunt de les ARE catalanes. Dues de les quatre ARE es construirien a Vilafranca del Penedès, una a Vilanova i la Geltrú i la darrera a Sitges. Quan es va publicar el document d'objectius i criteris, només una de les ARE de Vilafranca, la de les Bassetes, tenia una localització clara.

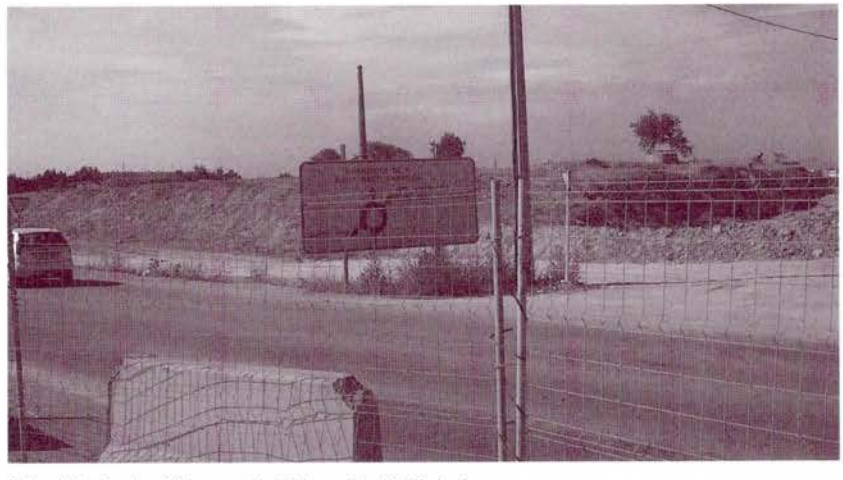
Durant les setmanes següents, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques va contactar els diversos ajuntaments per concretar la proposta. Així, a Sitges es preveia construir l'ARE a l'àmbit de la plana Est, al nord-oest del nucli urbà, en una zona classificada com a sòl urbanitzable delimitat (SUD). Pocs dies després, tots els partits polítics locals van rebutjar l'ARE, ja que, segons el regidor d'Urbanisme, Armand Paco (del Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), el pla general del municipi, que s'havia aprovat el 2005 després de llargues negociacions amb representants de tota la societat local, ja reservava més de vuit-cents habitatges de protecció oficial i no necessitaven els nous pisos de l'ARE. En l'aprovació inicial, el setembre següent, l'ARE de Sitges ja havia estat descartada.

Les ARE de Vilafranca del Penedès

A Vilafranca, a part de l'ARE que s'havia de construir a les Bassetes, també es preveia construir-ne una a la Pelegrina, ambdues zones al nord de la localitat, en uns terrenys classificats com a SUD. Però aquesta segona ARE va ser rebutjada ben aviat per la unanimitat dels partits locals, que reclamaven que només es construís la de les Bassetes, tal com va quedar recollit en l'aprovació inicial. Aquesta ARE havia de permetre la construcció de 1.124 habitatges en 17,3 ha ocupades per erms, camps i vinyes, situades entre la riera de l'Adoberia al nord, les línies de Rodalies i del Ferrocarril d'Alta Velocitat a l'est, i la carretera C-244, que va en direcció Igualada, a l'oest.

Des de l'Ajuntament, el regidor d'Urbanisme, Francisco Romero (PSC), valorava positivament la construcció de l'ARE, si bé considerava que caldria seguir de prop la tramitació i el desenvolupament que en fes la Generalitat. El govern de Vilafranca també va reclamar que l'ARE es construís en paral·lel als equipaments que necessitava el barri de l'Espirall, com un institut i una llar d'infants. El regidor va voler desvincular l'agenda urbanística local de la construcció de l'ARE, però l'oposició no hi estava d'acord: la Candidatura d'Unitat Popular (CUP) considerava que s'havien de replantejar els objectius i reduir el nombre d'habitatges previstos, Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) argumentava que no s'havia de preveure cap nova actuació fins que s'hagués construït l'ARE, i Convergència i Unió (CiU) es queixava que el pla d'actuació arribava tard i posava en perill algunes inversions ja previstes.

Al novembre l'Ajuntament va presentar al·legacions recordant a la Generalitat que la programació d'habitatge assequible s'havia d'impulsar a través del Pla local d'habitatge i que el 15% d'aprofitament



Sector de les Bassetes, ARE proposada a Vilafranca Foto: Moisès Jordi

mitjà havia de revertir en el finançament d'equipaments de competència local.

A final de febrer de 2009, en un ple de l'Ajuntament, la CUP va presentar una moció per tal que l'Ajuntament rebutgés el projecte d'ARE de les Bassetes. Després d'un llarg debat es va aprovar una esmena presentada per Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV), en la qual es considerava prioritari saber quina era la necessitat de pisos socials del municipi en el moment de crisi corrent, i es demanava que la Generalitat suspengués la tramitació de l'ARE fins que l'Ajuntament aprovés l'Agenda urbanística del Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) i el Pla local de l'habitatge, i que l'ARE s'ajustés a aquests instruments. L'esmena es va aprovar amb el suport de CiU i la CUP, l'abstenció de PSC i ERC i el vot negatiu del Partit Popular (PP), que argumentava que si es bloquejava l'ARE, l'INCASÒL igualment podria desenvolupar la zona com a pla parcial però sense l'obligació de desenvolupar-hi els equipaments.

A mitjan març l'alcalde Marcel Esteve (PSC) va dimitir i va ser substituït pel seu company de partit i, fins aleshores, regidor d'Urbanisme, Francisco Romero, ferm defensor de l'ARE. Al cap de poques setmanes, una moció de censura presentada per CiU, la CUP i ERC l'obligava a deixar el càrrec i Pere Regull (CiU) era investit nou alcalde de Vilafranca.

El mateix mes de març s'aprovaven definitivament la majoria de PDU de les ARE de Catalunya, excepte el del Vallès Oriental i el de l'Alt Penedès-Garraf. Segons el DPTOP, l'ajornament en l'aprovació del PDU es devia a la manca d'alguns informes tècnics, però continuarien tramitant-los. Així, tot i que encara no es descartava construir l'ARE, la CUP de Vilafranca ho celebrava i defensava que hi havia alternatives al projecte de l'ARE, com apostar decididament per l'habitatge social, la rehabilitació d'habitatges, la recuperació de pisos buits i la compra de pisos en construcció abandonats per les promotores.

A Vilanova l'ARE s'hauria d'ubicar al nord del nucli urbà, a Entre Torrents Foto: Moisès Jordi

L'ARE de Vilanova i la Geltrú

Quan es va fer públic que Vilanova acolliria una ARE, l'alcalde, Joan Ignasi Elena (PSC), va valorar que l'ARE era un bon instrument si el consistori en podia decidir la ubicació definitiva i aquesta s'ajustava al planejament previst. El líder de l'oposició, Esteve Orriols (CiU), discrepava del procés i es queixava que la Generalitat pogués impulsar una ARE amb l'oposició del municipi.

Poc després es va saber que l'ARE d'Entre Torrents, que ocuparia 20 ha i acolliria 1.000 habitatges, es construiria al nord de la ciutat i a l'oest del barri d'Armanyà, en un zona també classificada com a SUD. Tal com indica el nom de l'ARE, els terrenys en qüestió es troben entre el torrent de la Pastera, a l'oest, i el Llimonet, a l'est, en una àrea ocupada per camps, hortes, un aparcament de cotxes, unes quantes cases unifamiliars, algunes naus industrials i agrícoles i petites zones de vegetació associades als torrents.

Tal com va recollir l'aprovació inicial, el govern municipal va reclamar que l'ARE inclogués diferents equipaments, com una escola de primària de dues línies i un centre de salut, i que es rebaixés la superfície total i el nombre d'habitatges fins a 16,5 ha i 885 pisos. L'Ajuntament valorava positivament l'ARE perquè, a part d'aquests equipaments i els habitatges protegits, permetria diverses millores urbanístiques com una part del transvasament de torrents. A més, l'ARE permetria assumir una part de l'edificabilitat que s'havia perdut amb la preservació de l'espai natural de la platja Llarga, a la desembocadura del Foix, davant de Cubelles.

En canvi, el PP de Vilanova es va mostrar contrari al desenvolupament de l'ARE, perquè, segons el regidor Òscar Carretero, l'elevada densitat d'habitatges desequilibraria la ciutat. La CUP de Vilanova va manifestar que no tenia sentit crear tants habitatges mentre Vilanova estigués "plena de pisos buits" i quan la crisi econòmica havia aturat la construcció de les obres de l'eixample de Mar i la dels sectors de la Carrerada i de Sant Jordi l'activitat constructora era escassa. A més, considerava que la inversió pública s'havia de dirigir a actuacions més urgents, com la construcció de l'hospital comarcal.

En un ple celebrat a mitjan desembre, la unanimitat dels partits polítics va acordar

			Aprovació inicial		
Municipi	**Nom del sector**	**Règim del sòl original**	**Hectàrees**	**Habitatges totals**	**% Habitatge protegit**
Sitges	La Plana	SUD	0	0	0
Vilafranca del Penedès	La Pelegrina	SUD	0	0	0
Vilafranca del Penedès	Les Bassetes	SUD	17,3	1.124	50,0
Vilanova i la Geltrú	Entre Torrents	SUD	16,5	885	53,0
TOTAL			**33,8**	**2.009**	**51,0**

SUD: Sòl urbanitzable delimitat

SUND: Sòl urbanitzable no delimitat

SNU: Sòl no urbanitzable

instar el govern de la Generalitat a retirar el projecte d'ARE a Vilanova. Joan Martorell (PSC), regidor d'Urbanisme i Planejament, va argumentar el canvi d'opinió per l'oposició dels veïns dels terrenys afectats, presents al ple, i per l'estudi a fons del document, que presentava "massa irregularitats per ser executat". Tant la CUP com el PP es van queixar que se'ls havia exclòs de les negociacions prèvies a l'acord, i l'associació de veïns també va criticar la manca de participació en el procés. L'alcalde Joan Ignasi Elena (PSC) va remarcar que el Govern de la Generalitat no tiraria endavant una ARE si l'Ajuntament hi estava en contra.

El de 2009, l'Ajuntament va aprovar el Pla de millora urbana del nucli antic que, entre altres actuacions, preveia la creació d'un parc de 20.000 m^2 entre la ronda Ibèrica i el torrent de la Pastera, uns terrenys que, en part, havien d'acollir l'ARE. Per aquests terrenys també es preveia que en els anys següents hi passés el futur tren orbital.

Pendents de la retirada definitiva

Així, el PDU de les ARE de l'Alt Penedès-Garraf ha tingut molt poca acceptació per part dels ajuntaments implicats. En l'aprovació inicial, el setembre de 2008, ja es va descartar l'ARE de Sitges i la de la Peregrina, a Vilafranca, i també es va reduir el nombre d'habitatges a l'ARE de Vilanova. Així, la superfície construïda es reduïa gairebé a la meitat i el nombre d'habitatges es limitava a poc més de dos mil0. Encara pendents de l'aprovació definitiva del PDU i de la decisió del DPTOP, les dues ARE que continuaven en peu havien estat rebutjades pels dos ajuntaments i, si DPTOP els tingués en compte, les ARE de l'Alt Penedès-Garraf haurien quedat totalment anul·lades.

PHE-X3EA

Més informació

www10.gencat.cat/ptop/AppJava/cat/home/ares.jsp

ÀREES RESIDENCIALS ESTRATÈGIQUES DE L'ALT PIRINEU I ARAN 10

La Generalitat aprova el Pla director urbanístic de les àrees residencials estratègiques de l'Alt Pirineu i Aran, que afecta els nuclis de Les, Puigcerdà, Sort i Tremp. El febrer de 2008 s'aprova el document d'objectius i criteris, al setembre se'n fa l'aprovació inicial i al març de 2009 s'arriba a l'aprovació definitiva del Pla, que descarta l'àrea de Sort. A Les la principal dificultat del projecte rau en la ubicació de l'obra dins una zona inundable, mentre que a Puigcerdà i Tremp els problemes més importants es deriven de la situació de les àrees residencials darrere la via del tren i les dificultats de comunicació amb el nucli urbà.

Les àrees residencials estratègiques (ARE) tenen com a finalitat principal posar a disposició dels ciutadans habitatges assequibles en zones habilitades per acollir el creixement residencial proposat. En el cas de l'àmbit de l'Alt Pirineu i Aran, les ciutats triades en un primer moment pel Govern són tres capitals comarcals –Puigcerdà (Cerdanya), Sort (Pallars Sobirà) i Tremp (Pallars Jussà)–, que el PLA TERRITORIAL PARCIAL DE L'ALT PIRINEU I ARAN [2006:127] (PTPAPA) situa entre els nuclis amb estratègia de creixement potenciat, i el nucli de Les (Val d'Aran), que disposa d'una estratègia de creixement mitjà. No es va preveure cap ARE a les comarques de l'Alta Ribagorça i l'Alt Urgell. Els quatre municipis junts no arribaven als 19.000 habitants el 2008, i representen el 25% de la població de l'àmbit territorial.

Una tramitació feta a mida

El 16 d'octubre de 2007, el Govern va aprovar EL DECRET LLEI 1/2007, DE MESURES URGENTS EN MATÈRIA URBANISTICA [2007:50], amb la finalitat de dotar-se dels instruments necessaris per tramitar de forma urgent sòl per a la construcció d'habitatge assequible.

El 15 de febrer de 2008, la Comissió d'Urbanisme de Catalunya (CUC) va aprovar el document d'objectius i propòsits per al desenvolupament de les ÀREES RESIDENCIALS ESTRATÈGIQUES 2008-2011 [7], on ja figuraven els principis fonamentals de les ARE (una densitat mínima de 50 habitatges per hectàrea, un 50% com a mínim d'habitatge protegit, ubicar els creixements en continuïtat amb la trama urbana ja existent i una adequada dotació d'equipaments i serveis, fent un esment especial al transport públic).

L'àmbit del Pla director urbanístic (PDU) de les ARE de l'Alt Pirineu i Aran (APA) estava format per sòls que pertanyien a més d'una demarcació territorial –Lleida, Girona i l'específica de la Val d'Aran–, fet que motivava una variació de la dinàmica de tramitació habitual. L'entitat encarregada de l'elaboració dels informes sobre els documents era la CUC, i el conseller del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) era l'encarregat de fer les aprovacions corresponents del Pla.

El document també diferia dels altre PDU redactats, atès que no només respectava els mínims d'habitatge protegit, sinó també les recomanacions sobre els paràmetres mínims d'habitatge dotacional –l'1'5% de la superfície total del sector –, fet que no es produïa de forma tan generalitzada en la resta d'àmbits.

En el document d'objectius i propòsits, les quatre ARE previstes a l'APA afectaven 36,09 ha de sòl i preveien la construcció de 1.869 habitatges nous, la meitat dels quals eren protegits. La densitat proposada per als sectors era de 50 habitatges/ha, tret del cas de Sort, que en preveia fins a 80.

Només l'ARE de Sort es trobava íntegrament ubicada en sòl urbanitzable delimitat (SUD) en el planejament vigent. En el cas de Les, el sector s'ubicava majoritàriament sobre SUD, encara que també disposava d'un espai sobre sòl urbà no consolidat (SUNC). A Puigcerdà, part del sector era SUD i una altra part, sòl no urbanitzable (SNU), mentre que a Tremp, la major part era SNU, encara que hi havia també SUD i SUNC.

La CUC va aprovar inicialment el PDU de les ARE de l'Alt Pirineu i Aran el 22 de setembre de 2008. El document proposava una retallada d'un 20% de la dimensió de les ARE, que en conjunt ocupaven 20,79 ha. El manteniment de les densitats d'edificació (tret del cas de Puigcerdà, que ascendia fins a 61 habitatges/ha) es va traduir també en una reducció del volum d'habitatges previstos (1.514). El percentatge d'habitatges protegits, però, va créixer, i se situà en el 53,4% en el conjunt de l'àmbit.

El 28 d'octubre se'n va fer la publicació de l'acord d'aprovació inicial al *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya* (DGOC), que obria un període d'informació pública fins al 29 de desembre de 2008.

El 13 de març 2009, el conseller del DPTOP, Joaquim Nadal, va aprovar defi-

Àmbit on es preveia l'ARE de Sort, finalment desestimada Foto: Arxiu Territori

			Aprovació definitiva		
Municipi	**Nom del sector**	**Règim del sòl original**	**Hectàrees**	**Habitatges totals**	**% habitatge protegit**
Les	PP Gua I i II	SUD i SUNC	4,0	180	51,7
Puigcerdà	Camí de les Fàbriques	SUD i SNU	7,3	445	50,6
Sort	Escorxador	SUD	0,0	0	0
Tremp	Nou sector residencial	SUNC, SUD I SNU	15,4	702	56,1
Total			**26,8**	**1.327**	**53,7**

SUNC: Sòl urbà no consolidat

SUD: Sòl urbanitzable delimitat

SNU: Sòl no urbanitzable

nitivament el Pla, un cop rebut l'informe favorable de la CUC. El document definitiu a l'Alt Pirineu i Aran incorporava la renúncia a desenvolupar l'ARE de Sort, seguint la petició expressa de l'Ajuntament. El PDU preveia finalment una extensió entre les quatre ARE de 26,76 ha i un total 1.327 habitatges nous, dels quals el 53,7% eren de protecció oficial.

Tot i que l'àmbit pirinenc disposava d'una elevada extensió d'espais naturals protegits, les ARE previstes no n'afectaven cap, i majoritàriament s'ubicaven en espais agraris, generalment en desús, i amb una afectació mínima sobre edificacions preexistents.

Les ARE pirinenques

L'ARE del Pla parcial (PP) la Gua I i II de Les estava situada a la dreta de l'Arriu Garona, a la part central d'un tram pràcticament consolidat del nucli urbà. Les edificacions residencials més properes a l'ARE eren relativament noves, amb tipologia plurifamiliar aïllada. El nucli històric se situava a l'altra banda de l'Arriu Garona. El projecte havia de servir per consolidar i cosir els nous creixements residencials de la dreta del Garona amb el centre històric i el riu. En el document d'objectius i propostes es va delimitar una superfície de 2,24 ha, amb un total de 112 habitatges previstos, la meitat protegits. En el document d'aprovació inicial l'àmbit es va reduir lleugerament (2,01 ha i 98 habitatges), encara que augmentava el percentatge d'habitatges protegits (51%). En l'aprovació definitiva l'àmbit gairebé va duplicar la seva superfície (4 ha) i volum d'habitatges (180, dels quals el 51,7 % protegits).

A Puigcerdà l'ARE de Camí de les Fàbriques estava situada al sud-oest del nucli urbà, a l'altra banda de les vies del tren i del polígon industrial. L'àmbit estava rodejat d'edificacions principalment industrials. El sector disposava en un primer moment de 14,54 ha i 727 habitatges previstos, la meitat amb protecció oficial. En el document d'aprovació inicial l'àmbit es va reduir (9,26 ha i 562 habitatges nous), encara que hi va augmentar la densitat (61 habitatges/ha) i la proporció d'habitatge protegit (51,1%). En el document definitiu hi va haver una nova retallada en extensió (7,32 ha) i nombre d'habitatges (445), i el percentatge de protecció oficial quedava en el 50,6%.

Pla parcial Gua a Les Foto: Arxiu Territori

L'ARE de Sort, ubicada en el sector de l'Escorxador, se situava a l'esquerra del riu Noguera Pallaresa, al sud del nucli antic. L'àmbit estava rodejat de tota mena d'edificacions: magatzems, un equipament (casal d'avis), uns establiments turístics (fonda) i habitatges plurifamiliars aïllats. L'ARE havia de servir per consolidar i cosir les noves actuacions de l'esquerra de la Noguera Pallaresa al centre històric i el riu. L'ARE ocupava només 2,15 ha en el document d'objectius i propòsits, però era el sector amb una major densitat, fet que permetia un volum important d'habitatges nous (172, la meitat de protegits). En el document d'aprovació inicial es va produir un lleuger descens en l'extensió (2,08 ha) i el nombre d'habitatges previstos (152) en el sector, que augmentava la proporció del pisos protegits fins al 51,3%. El Govern va ajornar de moment, de comú acord amb el consistori, la realització de l'ARE de Sort en l'aprovació definitiva del PDU, perquè els costos d'urbanització feien inviable el projecte.

A Tremp l'ARE anomenada Nou sector residencial s'ubicava a l'oest del nucli urbà, a l'altra banda de les vies del tren, en una zona actualment ocupada per conreus de regadiu. Les úniques edificacions que limitaven amb l'àmbit pertanyien a un polígon industrial situat a la part sud i connectaven amb el nucli urbà a través d'un pas soterrat per salvar les vies de tren. El torrent de la Fontvella travessava l'àmbit de l'ARE per la part central d'oest a est. Els forts pendents que el caracteritzen constituïen una important discontinuïtat dins de l'àmbit. En el document de propostes l'ARE tenia atribuïdes 17,16 ha (gairebé la meitat de tot el PDU) i 858 nous habitatges, dels quals el 50% eren protegits. En el document aprovat inicialment el sector es va reduir (15,44 ha i 702 habitatges), però el percentatge d'habitatges amb protecció va patir un increment considerable (56,1%). La de Tremp va ser l'única ARE que no va patir modificacions entre l'aprovació inicial i la definitiva.

L'ARE de Les

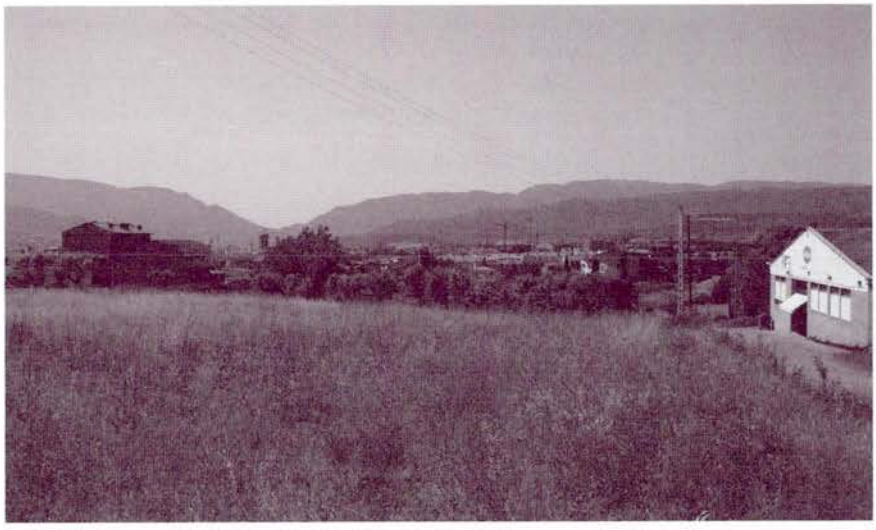
A la Val d'Aran l'ARE estava ubicada al terme municipal de Les, a la zona denominada del Matacabòs, situada a la banda oest del riu Garona. Seguint els objectius del PDU, aquest àmbit estava totalment integrat dins de la trama urbana existent, permetia donar coherència al nucli i millorar les connexions amb la riba dreta de l'Arriu Garona, on hi havia el nucli històric, i l'esquerra, on majoritàriament dominaven els creixements moderns. L'accés a l'espai era fàcil, la mobilitat òptima, la sostenibilitat favorable i atès el nombre reduït d'habitatges, no presentava impactes ambientals importants.

Amb la tria de Les, un nucli que no arribava al miler d'habitants, es volia fomentar el creixement cap al Baix Aran i reduir la pressió urbanística sobre Vielha i l'Alt Aran, que ja estaven prou saturades, a la vegada que es pretenia potenciar la comunicació amb França i engegar un procés de reequilibri territorial dins la Val d'Aran, tal com quedava recollit en el PTPAPA.

El principal problema que presentava l'ARE, segons l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA), era que pràcticament la totalitat de l'àmbit es trobava dins l'àrea inundable en un període de retorn de deu anys, per la qual cosa era necessari considerar la viabilitat de fer obres de canalització del Garona per tal d'assegurar la zona contra les riuades, tot i que es tenia en compte que el cost d'aquestes obres no era assumible pel procés mateix d'urbanització. L'ordenació del sector delimitava els usos residencials a la zona més segura i deixava la més exposada com a zona verda.

L'ARE de Les era l'única que no preveia espai per a equipaments comunitaris, i la superfície dedicada a habitatge dotacional hi era també escassa comparativament a la resta d'ARE pirinenques (1,52% del total de la superfície del sector i només 9 habitatges). Per contra, preveia un volum important d'espai lliure públic (39%) dedicat a zones verdes, per bé que s'ubicava a la zona més propera al riu, en un espai difícilment urbanitzable i on era més elevat el risc d'inundacions.

Cal destacar que l'ARE que no havia generat pràcticament debat a nivell local representava un creixement potencial de nous habitants del 56% respecte de la població actual, i per tant superava la resta de sectors del PDU.



ARE prevista a Tremp Foto: Arxiu Territori

L'ARE de Tremp

Tremp, capital del Pallars Jussà, amb 6.190 habitants, era el tercer nucli de població més gran de l'APA, només superat per la Seu d'Urgell i Puigcerdà. El nou sector residencial previst al PDU, el més gran dels previstos al Pirineu, s'ubicava sobre uns terrenys situats a l'altra banda de la via del tren que limitaven amb el polígon industrial de la Colomina. El sector tenia una forma allargada que s'aprimava pel nord, seguint la via fèrria.

L'ARE de Tremp, que es preveia que es desenvoluparia en dues fases, incorporava sòls classificats com a urbanitzables industrials i de sistemes d'espais lliures, procedents del PP la Colomina 1. També s'hi incorporaven sòls destinat als sistemes ferroviari i viari. La resta era sòl rústec, és a dir, no urbanitzable. També hi havia unes afectacions mínimes en sòl urbà no consolidat.

Atesa la seva posició (que presentava força similituds amb el cas de Puigcerdà), presentava com a problemes més importants la dificultat de superar la barrera del tren i l'estació i també una difícil connexió amb el nucli urbà, que s'havia de fer forçosament pels dos extrems del sector. Així i tot, el procés ja endegat de redacció del PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL DE TREMP [2008:123] possibilitava la recerca de solucions per millorar la relació de l'àmbit amb la resta del teixit urbà. L'altre trencament topogràfic important al qual s'havia de fer front era l'existència del torrent de la Fontvella, que partia per la meitat l'àmbit.

El PDU preveia com a possibilitat més realista per solucionar els problemes de connexió l'aprofitament del vial que donava accés al polígon industrial i fer-ne una perllongació per donar servei a la zona residencial. També s'estudiava la possibilitat de crear un accés per la part nord, connectant directament amb la carretera C-13. La zona ja disposava d'un pas per a vianants, sota la via, que aprofitava el pont del tren sobre el torrent de la Fontvella. La presència d'aquest torrent obligava també a preveure un pont que connectés les dues bandes de l'ARE.

L'ARE de Tremp era el que tenia una major incidència de superfície dedicada a equipaments (11%), entre els quals destacava la construcció d'una escola que es preveia de desenvolupar en la primera fase del projecte, a banda d'altres equipaments pendents de determinar, per a la segona fase. L'habitatge dotacional representava el 1,75% de l'extensió del sector i permetia la construcció de gairebé 50 habitatges, més de la meitat de tot el PDU. Per contra, el sector era el que disposava de menys espai destinat a zones verdes, amb un 21% del total.

La Generalitat preveia que durant l'any 2010 ja es podria executar la urbanització dels sectors aprovats, i que durant el 2011 es podria iniciar la construcció d'habitatges.

JRMR

Més informació

www.gencat.cat/ares

11 ÀREES RESIDENCIALS ESTRATÈGIQUES DE LES COMARQUES GIRONINES

El document d'objectius i propostes de les ARE planifica la redacció d'un PDU per al conjunt de les comarques gironines amb setze actuacions en dotze municipis i un total de 6.740 habitatges en 123 ha. L'aprovació inicial del document augmenta lleugerament les xifres, fins a 7.320 pisos –el 50,2% protegits– i afegeix un projecte a Torroella de Montgrí mentre que elimina el de Celrà. Altres municipis es mostren contraris a les seves ARE (Banyoles, l'Estartit, Ripoll i Vidreres) i també es retiren o bé en l'aprovació provisional o en la final. El PDU es tanca finalment amb 5.794 pisos –1.500 menys que l'aprovació inicial– i una superfície de 102,5 ha.

El Govern va aprovar l'octubre de 2008 el Decret llei de mesures urbanístiques urgents. Pretenia obtenir de manera ràpida sòl que permetés la construcció d'habitatge protegit i contrarestar l'increment sostingut dels preus dels darrers anys. Una de les figures de major abast eren les ÀREES RESIDENCIALS ESTRATÈGIQUES (ARE) [7], nous desenvolupaments urbanístics que havien d'oferir, com a mínim, amb un 50% de pisos amb alguna modalitat de protecció oficial.

El febrer de 2008 la Comissió d'Urbanisme de Catalunya (CUC) va aprovar el document d'objectius i propòsits de les ARE. Arreu del Principat s'havien de redactar dotze plans directors dels quals un era per a les comarques gironines.

En el document d'objectius es va definir que l'àmbit tindria un total de setze ARE en dotze municipis –tant a Girona com a Palafrugell se'n preveien tres–. Globalment, els desenvolupament havien d'ocupar 123 ha i contindrien 6.740 habitatges, dels quals com a mínim la meitat serien protegits.

La majoria de projectes havien d'ocupar sòl urbanitzable, mentre que en casos com el de l'Avellaneda-Aragó de Girona, Pi Margall de Palafrugell, Palamós i Torroella de Montgrí eren sòl urbà no consolidat.

L'aprovació de les ARE de les comarques gironines

L'1 d'octubre de 2008 la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona (CUTG) va aprovar inicialment el PDU de les ARE. El tràmit suposava incrementar lleugerament el nombre de pisos previstos fins a 7.320, dels quals un 50,2% serien protegits. La superfície afectada pels desenvolupaments augmentava fins a les 128 ha.

Les principals modificacions respecte del document d'objectius i propostes era dividir l'ARE de Figueres en dues –carretera de Llers i Horta Capallera-Cendrassos– i augmentar-ne significativament el nombre de pisos previstos (de 1.420 a 2.257). En el cas de Girona, en canvi, es deixava sense efecte l'actuació de can Turon. També es va eliminar la de Celrà, ja que el govern municipal l'havia rebutjat en considerar que era massa gran (350 habitatges) per a les necessitats del poble. Així mateix, s'incorporava un segon projecte al terme de Torroella de Montgrí –concretament al nucli de l'Estartit– i l'ARE de Vidreres canviava d'ubicació i reduïa el nombre de pisos previstos de 427 a 296. En el cas de Banyoles, s'havia reduït el nombre d'habitatges i de superfície a la meitat, tot i que la nova proposta tampoc va comptar amb el vistiplau de l'Ajuntament.

En el cas de Vidreres (el Baix Empordà) el consistori encapçalat per Ruth Rosique (Partit dels Socialistes de Catalunya) va veure inicialment la proposta amb bons ulls, però considerava que la densitat proposada era massa elevada. En canvi, l'oposició, Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i Convergència i Unió (CiU), rebutjava de ple el projecte, ja que considerava que el poble no podia assumir mil nous habitants. Aquest fet va suposar que el consistori reclamés al Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) que canviés la proposta de blocs de sis pisos per cases de dues plantes. Malgrat que l'aprovació inicial va reduir el nombre d'habitatges fins a 296, la negativa del consistori va suposar que fos una de les ARE que no formés part de l'aprovació final.

En aquest darrer tràmit, signat pel conseller Joaquim Nadal (PSC), van "caure", a més de Vidreres, les ARE de l'Estartit, Ripoll i Banyoles –a diferència de la resta ja no va formar part de l'aprovació provisional per part de la CUCT–. El director general d'Urbanisme, Pere Solà

Àrea residencial estratègica de Torroella de Montgrí Foto: Moisès Jordi

(PSC), va lamentar les "lectures esbiaixades i malintencionades per generar oposició", però va deixar la porta oberta a recuperar-les en un futur si els consistoris canviaven d'opinió.

D'aquesta manera el PDU de les ARE de la demarcació es va tancar amb dotze projectes en vuit municipis. Finalment van ser 5.794 pisos –1.500 menys que l'aprovació inicial–, un 50,1% dels quals gaudia d'algun tipus de protecció oficial. La principal modificació entre els projectes que tiraven endavant era a la carretera de Llers de Figueres on es rebaixava la superfície de 9,4 a 6,5 ha i el nombre de pisos de 472 a 328.

Més de dos mil nous habitatges a Figueres

El DPTOP va situar a Figueres l'ARE de més magnitud de la demarcació, amb 1.410 pisos en una superfície de 28 ha. Malgrat ser un sol projecte, contenia tres sectors de sòl discontinu, dos al nord-est (l'Horta d'en Capellera i Cendrassos nord) i un a l'oest (carretera de Llers).

L'aprovació inicial del PDU va suposar segregar l'ARE en dos –l'Horta d'en Capellera-Cendrassos i carretera de Llers– i augmentar-ne la superfície fins a 33 ha. Així mateix, el nombre de pisos proposats superava els dos milers. El govern municipal de CiU veia amb bons ulls els projectes i en el cas del que era situat a l'oest de la ciutat considerava que podria afavorir el seu objectiu de regeneració urbanística i social del barri del Bon Pastor. Ja en l'etapa de l'anterior l'equip de govern (PSC) pretenia dispersar la comunitat gitana que hi habitava amb actuacions derivades de l'arribada del Ferrocarril d'Alta Velocitat (FAV) i la instal·lació d'equipaments (comissaria i jutjats). Per a l'Ajuntament, l'ARE de la carretera de Llers podia ajudar a "revalorar el barri" i afavorir la "dispersió progressiva" d'aquest col·lectiu.

El novembre de 2008 el Ministeri espanyol de l'Habitatge i el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) van fer pública una tercera gran actuació d'habitatge protegit a la capital de l'Alt Empordà. Es tractava d'una promoció de 528 pisos –la meitat protegits– a la futura prolongació de l'avinguda Costa Brava (PLANS URBANÍSTICS DE FIGUERES [2007:145]). El desenvolupament limitaria amb les ARE de Cendrassos i l'Horta d'en Capellera, així com amb un barri que executava l'Institut Català del Sòl (INCASÒL) (329 habitatges) i la futura ronda nord de Figueres. L'Estat aportaria a la promoció 1,3 MEUR, el 18% del cost de les obres.

A l'ARE de l'Avellaneda (Girona) es preveien 388 habitatges Foto: Moisès Jordi

A diferència de les ARE, l'actuació del Ministeri d'Habitatge –que també es feia en cinc municipis més del Principat– no tenia una tramitació urgent, ni una cessió especial per a equipaments, ni una densitat mínima d'habitatges. La suma dels tres projectes suposava construir 1.393 pisos de protecció oficial d'un total de 2.785.

L'aprovació definitiva de les ARE va suposar reduir significativament l'àmbit del projecte de la carretera de Llers (de 9,4 a 6,6 ha i de 472 a 328 pisos). L'Ajuntament de Figueres acceptava el seu desenvolupament –així com el de l'Horta d'en Capellera-Cendrassos– i pretenia que formés part del consorci que gestionés les transformacions urbanístiques derivades de l'arribada del TAV. Es tractava d'un ens que havia de comptar amb la representació del DPTOP, el consistori figuerenc i l'Ajuntament de Vilafant, tal com recollia el conveni signat el desembre de 2005. Tanmateix, a la primavera de 2009 no s'havia avançat en la constitució i mentre Figueres considerava que calia incloure l'ARE, l'Ajuntament de Vilafant no ho veia clar ja que "superava les seves possibilitats com a municipi".

Roses: cap habitatge de protecció en set anys

El document d'objectius i propostes dibuixava a Roses (Alt Empordà) la segona actuació de més magnitud amb l'ARE del rec Fondo, de 1.126 habitatges en una superfície de 23 ha. Se situava al nord de la població, en una zona de conreus entre les urbanitzacions del mas Mates i el mas Oliva. L'espai formava part segons el Pla general d'ordenació urbanística (PGOU) del sector de sòl urbanitzable SUD-1, tot i que amb ampliacions al nord i a l'est en sòl no urbanitzable.

L'aprovació inicial del PDU va suposar disminuir lleugerament les previsions i determinava que la zona del rec Fondo tindria 1.005 habitatges –503 de protecció– en una superfície de 20,45 ha. L'alcaldessa de la població, Magda Casamitjana (PSC), valorava molt positivament el projecte, ja que entre el 2000 i el 2007 tot i la construcció de 3.000 habitatges al municipi, cap no era protegit. Per aquest motiu, Urbanisme havia suspès l'aprovació inicial del POUM DE ROSES [2007:169], un fet que es podia solucionar amb la inclusió de l'ARE a la tramitació del planejament.

El novembre de 2008 el grup municipal de CiU va presentar una moció per reclamar a la Generalitat que es tornessin a fer els estudis de viabilitat de l'ARE. Segons els convergents ja feia dos anys que s'havien fet i en canvi la situació econòmica s'havia capgirat. Així mateix, considerava que calia programar les necessitats socials que suposarien l'arribada de mil famílies noves. També ERC, a l'oposició, s'hi mostrava desfavorable.

El febrer de 2009 l'Ajuntament va presentar la proposta d'equipaments que considerava necessaris en els 45.000 m² previstos en el projecte: un tanatori, un centre cívic, la comissaria de la policia local, així com una escola. Segons Magda Casamitjana caldria un mínim de cinc anys per desenvolupar l'ARE i en aquest sentit demanava a la Generalitat poder-ho fer per fases.

Mentre continuaven les negociacions entre equip de govern i oposició pel POUM –el regidor d'ERC havia acordat un termini de tres mesos per intentar negociar una retirada de l'ARE–, CiU refermava la seva oposició al projecte. Per a l'exalcalde Carles Pàramo es tractaria d'un "barri marginal" per la manca de connexió amb la resta de zones urbanes.

L'aprovació final va rebaixar el nombre d'habitatges fins a 995 –la meitat protegits– per permetre una accessibilitat millor a la zona. L'alcaldessa, en presentar el projecte definitiu, va explicar que s'urbanitzaria en dos anys, tot i que la construcció dels edificis s'allargaria durant una dècada. Així mateix, la previsió d'instal·lar-hi el tanatori quedaria condicionada al vistiplau dels veïns. A final de juliol el plenari va aprovar la constitució del consorci que havia de desenvolupar l'ARE.

Els grups municipals de Banyoles no accepten l'ARE

El DPTOP pretenia ubicar una promoció de 658 pisos a Banyoles, en una zona entre els barris de la Farga i Can Puig, arran de la carretera de Vilavenut, a les UP-5 i la UP-8. El desenvolupament d'ambdues àrees –per a usos residencials i d'activitats econòmiques, respectivament–, amb una superfície total de 13 ha, s'havia aturat pocs anys abans, en un cas per l'oposició veïnal i en l'altra per part d'Urbanisme pel fet que no es protegia la riera Canaleta.

L'entitat ecologista Limnos fou la primera a manifestar el seu desacord, i van demanar a l'Ajuntament que rebutgés el projecte. Basaven la seva negativa en la gran densitat d'edificació i l'afectació d'elements patrimonials com el molí fariner de Can Boada (segle XVII), ponts i parets de travertí, diversos recs de desguàs de l'estany de Banyoles i sectors d'hortes. El maig de 2008 el regidor d'Urbanisme, Jordi Bosch "Barraca" (PSC), afirmava que només "tiraria endavant si resultava viable des d'un punt de vista global". Per al portaveu municipal d'ERC, Joan Julià, construir quasi 660 habitatges era "excessiu" i podria convertir Banyoles en un barri de Girona. També va lamentar que el consistori anés a remolc de la Generalitat i que "l'ARE passés per davant del POUM".

El mes de setembre va transcendir que l'aprovació inicial del PDU suposaria reduir l'afectació a Banyoles a la UP-8, a la carretera de Vilavenut, amb 357 habitatges. Tant l'alcalde, Miquel Noguer (CiU), com el tinent d'alcalde d'Urbanisme, Jordi Bosch "Barraca", van deixar clar que tot i que s'acabés fent l'aprovació inicial, "ja es veuria" si finalment tiraria endavant el projecte.

De fet, dos dies abans de l'aprovació inicial del PDU, la junta de portaveus de l'Ajuntament de Banyoles va aprovar per unanimitat –CiU, PSC, ERC i ICV– demanar la retirada de l'ARE. Malgrat que Urbanisme la va mantenir, els representants del consistori van treure importància a la decisió, ja que ho van entendre com una qüestió tècnica. En aquest sentit van anunciar que tant l'Ajuntament com els propietaris hi presentarien al·legacions bastant-se en els informes dels tècnics municipals que consideraven molt elevat el nombre de pisos buits a la ciutat, la dificultat de tirar endavant un projecte que afectava 37 propietaris i els elevats costos d'urbanització (5,9 MEUR).

El 2 de gener de 2009 el ple de Banyoles va aprovar les al·legacions contra l'ARE que no van comptar amb el vot favorable d'ICV. Els ecosocialistes van argumentar la seva abstenció pel fet que no s'explicités l'impacte de l'ARE a la zona d'hortes. "Fa mala espina que no s'esmentin, potser és perquè s'hi pensa edificar", va afirmar la regidora d'ICV, Núria Langa. Tenint en compte la posició del consistori, la CTUG va desestimar el projecte de Banyoles en l'aprovació provisional.

El projecte de Torroella endavant, el de l'Estartit no

El document d'objectius i propostes dibuixava al terme de Torroella de Montgrí (el Baix Empordà) una ARE al nucli de l'Estartit. Concretament es tractava d'una peça de 5 ha de superfície i 233 pisos a la zona de Casanova.

En canvi, Urbanisme no preveia cap actuació per al nucli de Torroella. L'equip de govern, format per Unió i Progrés Municipal (UPM), ERC i L'Estartit Independent (LEI), va explicar l'agost de 2008 que una ARE podia ser una bona manera de desenvolupar la denominada façana sud de Torroella, una zona d'hortes i fruiters així com espais periurbans degradats propers a la riba esquerra del Ter. Preveien que s'hi construís uns 188 habitatges, una vintena més que les previsions del POUM aprovat per l'anterior govern de CiU. Precisament el grup convergent va criticar l'augment de la superfície edificable, la densitat i el baix cost dels habitatges. Així mateix, lamentava que no es tingués en compte tota l'àrea prevista en el POUM, fet que podia deixar sense executar un col·lector pendent per al barri antic.

La CTUG va incloure la proposta de l'Ajuntament de Torroella en l'aprovació inicial de les ARE amb un projecte que havia d'ocupar 2,88 ha. El 7 de desembre, el ple municipal va fer l'aprovació inicial de la modificació del POUM per incloure l'ARE prevista amb els vots de l'equip de govern i l'oposició de CiU. "Hi ha altres indrets on enquibir-ho" va explicar el regidor convergent, Joan Ribas.

Tanmateix, tant el govern municipal com l'oposició no eren favorables al projecte de Casanova de l'Estartit. En un ple extraordinari el febrer de 2009, UPM, ERC i LEI van aprovar una moció per demanar-ne la retirada, ja que consideraven la densitat i l'edificabilitat "excessiva" –el doble que el POUM–; que no s'adaptava a l'entorn pel nombre de pisos; que no hi havia consens amb els propietaris; i l'existència d'un informe negatiu de la Direcció General de Costes per la proximitat a l'àrea protegida del Ter Vell. Per la seva banda, CiU, malgrat mostrar-s'hi en contra, no va votar la moció –va abandonar la sala– per protestar per la manera com s'havia convocat: "sense transparència ni informació". Malgrat que la CTUG va mantenir el projecte en l'aprovació provisional, el conseller Nadal la va descartar en la definitiva. En canvi, la de la façana sud de Torroella va tirar endavant amb un increment de la seva densitat. En aquest sentit, es va passar de 184 a 222 pisos, la meitat dels quals protegits.

Una consulta popular rebutja l'ARE de Ripoll

A mitjans gener de 2008 el PSC de Ripoll va proposar que la devesa del Pla, els terrenys que fins al 2005 havia ocupat l'empresa Preparación Textil, acollís una ARE. Per al portaveu socialista i segon tinent d'alcalde, Enric Pérez, la proposta podia permetre assolir un consens en la tramitació del POUM [2008:119]. Precisament, el futur de la devesa del Pla era un dels

			Aprovació definitiva		
Municipi	**Nom del sector**	**Règim del sòl original**	**Hectàrees**	**Habitatges totals**	**% habitatge protegit**
Banyoles	UP-8	SUD	0,0	0	0
Figueres	Horta Capallera-Cendrassos	SUD	29,0	1738	50,0
Figueres	Carretera de Llers	SUD	6,6	328	50,0
Girona	L'Avellaneda-Aragó	SUND	7,8	522	50,0
Girona	Mas Marroc	SUD	7,7	388	50,6
Girona	Can Turon	SUNC	0,0	0	0,0
Olot	Mas Bosser	SUD	8,6	431	50,1
Palafrugell	Piverd SUD 1.1	SUD	2,4	122	50,0
Palafrugell	Pi Maragall PMU 1.7-1.9	SUNC	1,2	116	54,3
Palafrugell	SUD 1.4 – El Terme	SUD	2,9	144	50,0
Palamós	Sector Roquetes SMU 09	SUNC	5,8	322	50,0
Ripoll	La Fàbrica Vella	SUD	0,0	0	0,0
Roses	SUD-1	SUD	20,3	995	50,1
Sant Feliu de Guíxols	SUD-07 Gaziel	SUD	7,4	466	50,0
Torroella de Montgrí	Sector Casanova	SUNC	0,0	0	0,0
Torroella de Montgrí	Façana Sud	SUNC	2,9	222	50,0
Vidreres	SUS-3 IES Est	SUD	0,0	0	0,0
Total			**102,51**	**5794**	**50,0%**

SUNC: Sòl urbà no consolidat

SUD: Sòl urbanitzable delimitat

SUND: Sòl urbanitzable no delimitat

SNU: Sòl no urbanitzable

punts de desacord tant entre l'equip de govern –format per ERC, PSC i ICV– com amb CiU a l'oposició. Els republicans van rebre la proposta amb cautela i van recordar que el 2006 s'havia firmat amb la propietat un conveni que preveia la construcció de 420 habitatges a la zona.

El document d'objectius i propostes va incloure una ARE a la zona de la devesa del Pla, una peça de 5,5 ha situada al nucli urbà entre el riu Ter i el barri de la carretera de Barcelona, amb el mateix nombre de pisos previstos al conveni. L'alcaldessa Teresa Jordà (ERC) ho va valorar positivament però va lamentar la manca d'informació rebuda. El 26 de febrer es va aprovar inicialment el POUM; de nou el futur de la Preparación Textil generava desavinences. Mentre el portaveu de l'oposició, Jordi Munell (CiU), considerava que "esdevindria el monopoli del mercat immobiliari local", el regidor d'Urbanisme, Eudald Casas (ERC), li responia que es crearia un consorci per vetllar per al seu desenvolupament.

L'aprovació inicial del PDU va suposar augmentar el nombre de pisos previstos fins a 489. A començament de novembre CiU de Ripoll tornava a manifestar el seu desacord i va demanar "un procés de debat real". Segons Jordi Munell, l'ARE tenia un nombre excessiu de pisos i una densitat exagerada en un barri com el de la carretera de Barcelona, i, per tant, "no era el que necessitava Ripoll". En aquest sentit, apostava per un projecte alternatiu amb una major mixtura d'usos.

A final de novembre el director general d'Urbanisme, Pere Solà, va presentar el projecte a Ripoll. Va explicar que caldria un mínim de quinze anys per executar el sector i que les obres d'urbanització podrien començar el 2010. Així mateix va admetre els "elevadíssims costos d'urbanització" –estimats en 9 MEUR– fruit d'actuar en una peça de tan sols 5 ha, amb elements patrimonials a mantenir i integrar i la necessitat de desenvolupar obres per mitigar la inundabilitat d'un espai situat a prop de l'aiguabarreig del Ter i el Freser.

Les explicacions no van satisfer el grup municipal de CiU, que el 12 de desembre va iniciar una campanya per exigir una consultar popular sobre l'ARE. Segons Jordi Munell la "requalificació urbanística més gran de la història" no es podia continuar tramitant "d'amagatotis". Així mateix van advertir que si el consistori no la convocava l'organitzarien des de CiU.

Finalment el 14 de gener de 2009 els tres grups amb representació municipal (ERC, CiU i PSC) van anunciar la celebració d'una "consulta oberta" sobre el projecte. Els ciutadans podrien decantar-se per dos opcions: mantenir les directrius de planejament del POUM –i per tant demanar la retirada de l'ARE– o bé referendar les al·legacions consensuades pels tres partits. En destacava el fet de reduir el nombre d'habitatges de 489 a 420; augmentar l'aprofitament mitjà del 10 al 15% com en la resta d'ARE de la demarcació; i mantenir els habitatges de protecció però concentrant-los en el règim ordinari. "El recolzament de les urnes ens donaria més força per defensar aquestes al·legacions davant la Generalitat", va explicar el regidor d'Urbanisme, Eudald Casas.

El resultat de la consulta del 24 de gener va ser clarament contrari a l'ARE. Un 70,6% dels 875 votants es van pronunciar pel "no", mentre que només un 27,8% van votar-hi a favor. La participació va ser del 10,1% del padró i es va superar el llindar de 450 vots fixat per tal que fos vàlida. Tres dies més tard el ple de l'Ajuntament va demanar la retirada del projecte després del "no rotund" de la ciutadania. Malgrat que en l'aprovació provisional es va mantenir l'ARE de la devesa del Pla –fet que va molestar al consistori ripollès–, l'aprovació definitiva per part del conseller Nadal la va descartar.

Dues ARE per a Girona

El document de propostes i objectius delimitava fins a tres àrees residencials estratègiques a la ciutat de Girona. Globalment sumaven 21 ha i 1.271 pisos, una xifra només per darrere de les previsions per a Figueres. Es tractava dels sectors d'Avellaneda, can Turon i Mas Marroc –aquest darrer era el de més magnitud, amb 10 ha i 488 habitatges–, tots al sud de la capital del Gironès.

L'aprovació inicial del PDU va descartar l'actuació a can Turon. En canvi va augmentar les previsions per a 'ARE de l'Avellaneda-Aragó fins a 7,79 ha i 522 pisos. La zona se situa entre la carretera de Barcelona, la C-65 i el club de tennis de Palau. Per altra banda el projecte de Mas Marroc –7,73 ha i 388 pisos– se situa en una peça de terreny al límit amb els termes municipals de Salt i Vilablareix, a prop del mas Xirgu.

L'Ajuntament de Girona veia amb bons ulls ambdues actuacions que havien de permetre construir 457 habitatges de protecció oficial. En el ple del mes de gener de 2009 va aprovar les al·legacions referents a l'ARE de l'Avellaneda. El regidor d'Urbanisme, Joan Pluma (PSC), va explicar que volien demanar la revisió de la distribució dels habitatges i de les zones verdes.

L'aprovació definitiva del PDU va mantenir els paràmetres d'ambdós projectes en un total de 910 habitatges i una superfície de 15,52 ha.

AUV

Més informació

www.gencat.cat/ares

ÀREES RESIDENCIALS ESTRATÈGIES DE LES TERRES DE L'EBRE 12

El febrer de 2008, la Generalitat aprova el document d'objectius i propòsits generals dels plans directors urbanístics (PDU) de les àrees residencials estratègiques (ARE). Aquest document proposa el desenvolupament de tres sectors residencials, amb un mínim de 2.495 habitatges, dels quals 1.248 amb protecció, per al quadrienni 2008-2011 a l'àmbit de les Terres de l'Ebre. L'aprovació definitiva del PDU, el març de 2009, determina que es construiran 2.936 habitatges, dels quals 1.710 seran habitatges amb protecció.

Durant els últims anys el preu de l'habitatge a Catalunya ha tingut un fort creixement i la dificultat d'accés a un habitatge digne ha esdevingut un dels principals problemes de les llars catalanes. Per tal de donar resposta a aquesta necessitat, el 8 d'octubre del 2007, el Govern de Catalunya, juntament amb 33 organitzacions, van signar EL PACTE NACIONAL PER A L'HABITATGE 2007-2016 [2007:103].

Segons els estudis duts a terme, s'estableixen unes necessitats de 440.000 habitatges amb protecció per al període 2007-2016, dels quals 200.000 corresponien a la demanada actual no satisfeta i 240.000 a la de nova aparició. El Pacte proposa com a primer repte millorar l'accés a l'habitatge, especialment dels joves. Una de les mesures que planteja per aconseguir-ho és mobilitzar sòl apte per construir habitatge amb protecció oficial per a 250.000 habitatges nous.

El Decret llei 1/2007, de 16 d'octubre, de MESURES URGENTS EN MATÈRIA URBANÍSTICA [2007:50], crea la figura de les àrees residencials estratègiques (ARE). Mitjançant aquesta figura, l'Administració de la Generalitat assumeix part de la tasca de creació de sòl residencial per a la construcció de 93.182 habitatges nous en 86 municipis de Catalunya, la meitat dels quals son de protecció oficial.

El febrer de 2008, la Comissió d'Urbanisme de Catalunya (CUC) aprova el document d'objectius i propòsits generals dels plans directors urbanístics (PDU) de les ARE. Segons el document, les ARE s'havien de desenvolupar mitjançant la redacció de tretze PDU. Per a l'àmbit de les Terres de l'Ebre, s'establia un mínim de 2.495 habitatges, dels quals 1.248 amb protecció, per al quadrienni 2008-2011. De les quatre comarques de l'àmbit, el PDU desenvolupa sectors a les tres capitals de comarca amb mes dinamisme demogràfic: Amposta, Móra d'Ebre i Tortosa, i no planteja cap sector per a la Terra Alta.

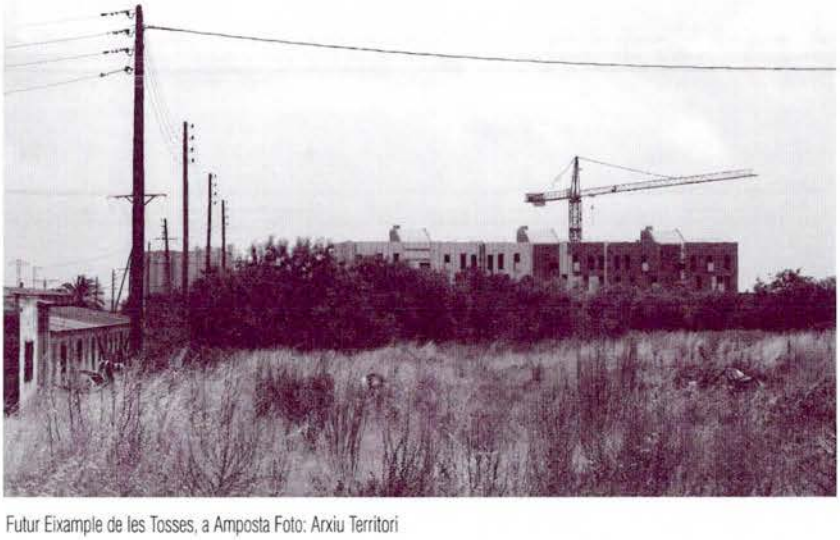
El procés d'aprovació

El mes de setembre la Comissió Territorial d'Urbanisme de les Terres de l'Ebre (CTUTE) va aprovar inicialment el PDU de les ARE de les Terres de l'Ebre. El nombre d'habitatges proposats pel PDU era de 3.078 unitats, 582 més dels que preveia el document inicial del febrer, dels quals 1.769 unitats eren habitatges amb protecció oficial. El març de 2009 la Comissió d'Urbanisme de Catalunya va aprovar definitivament el conjunt dels PDU de les ARE de tot Catalunya. Per al PDU de les Terres de l'Ebre, es mantenia la superfície de sòl de 45,94 ha de la aprovació inicial, mentre que el nombre total d'habitatges disminuïa en 142. Així, doncs, el total d'habitatges del PDU era de 2.936 unitats. Aquesta reducció era deguda a la disminució d'habitatges de l'ARE de Tortosa, que es reduïa en 147 unitats, mentre que la de Móra d'Ebre augmentava en 5 unitats. Al llarg del procés d'aprovació, al subsector sud de l'ARE de Tortosa, que incorporava 105 habitatges unifamiliars, es va modificar l'emplaçament i tipologia dels habitatges i se'n va reduir el nombre.

L'ARE d'Amposta, eixample de les Tosses

Amposta, situada al marge dret del riu Ebre i capital de la comarca del Montsià, té una població de 20.652 habitants. El teixit urbà del municipi és força compacte i s'hi distingeix fàcilment el nucli antic, els primers eixamples i els creixements moderns. El POUM del municipi proposa nous creixements, completant els teixits urbans, des de l'espai consolidat fins a la ronda de l'eix de l'Ebre. La zona prevista per al desenvolupament de l'ARE se situa dins aquesta zona d'expansió de la ciutat, a l'oest del nucli urbà i sobre sòl urbanitzable delimitat (SUD). La superfície de l'àmbit és de 216.406 m² amb una densitat de 75 habitatges/hectàrea. El pla preveu 1.615 habitatges, dels quals 959, un 60%, són habitatges amb diferents règims de protecció, també es preveu la destinació de 1.751 m² de sòl per habitatge dotacional. L'ARE proposa la construcció d'una escola oficial d'idiomes, una escola de formació d'adults, un centre cívic, un edifici de serveis administratius i equipaments esportius.

El sector, ordenat en blocs que formen illes obertes, planteja una estructura urbana densa i compacta que s'integra amb la trama urbana existent com un eixample



Futur Eixample de les Tosses, a Amposta Foto: Arxiu Territori

			Aprovació definitiva		
Municipi	**Nom del sector**	**Règim del sòl original**	**Hectàrees**	**Habitatge total**	**% habitatge protegit**
Amposta	Eixample de les Tosses	SUD	21,5	1.615	59,4
Móra d'Ebre	Los Colomers	SUD i SNU	10,7	647	60,6
Tortosa	Raval de la llet	SUND i SNU	13,7	674	53,3
Total			**45,9**	**2.936**	**57,9**

SUD: Sòl urbanitzable delimitat

SNU: Sòl no urbanitzable

SUND: Sòl urbanitzable no delimitat

del municipi, limitat a l'oest per l'eix de l'Ebre. L'espai lliure estructura la zona mitjançant corredors verds, que uneixen un nou parc urbà amb el teixit urbà existent.

L'ARE de Móra d'Ebre, los Colomers

Móra d'Ebre, situada a la riba dreta de l'Ebre, és la capital de la comarca de la Ribera d'Ebre i compta amb 5.500 habitants. El sector ARE està localitzat al sud del nucli urbà i limita amb el torrent de lo Barranquet. Es tracta d'un sòl agrícola, la major part del qual està classificat en les normes subsidiàries del municipi com a sòl urbanitzable, excepte la zona al sud del barranc, que està classificada com a sòl no urbanitzable (SNU). L'ordenació proposada s'integra en la trama urbana existent i dona continuïtat als vials.

La superfície de l'àmbit és de 107.227 m² amb una densitat de 60 habitatges/hectàrea, preveu 647 habitatges, dels quals 959, un 60%, són habitatges amb diferents règims de protecció. També es preveu la destinació de 2.108 m² de sòl per a habitatge dotacional. L'ARE preveu la construcció d'equipaments de caràcter representatiu que reforcin l'actuació i compleixin el paper de porta de la ciutat.

L'ARE de Tortosa, el raval de la Llet

Tortosa, capital de la comarca del Baix Ebre, se situa al marge dret del riu Ebre. L'any 2008 s'hi comptaven 35.734 habitants. El sector ARE se situa al raval de la Llet, al sud del nucli urbà i al nord del polígon industrial de Campredó. Amb una superfície de 135.177 m² es divideix en dos subàmbits, un al nord, de 51.200 m², i l'altre al sud, de 83.900 m², al llarg de la carretera Vella de Barcelona. El subàmbit nord esta classificat pel Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) de Tortosa com a sòl urbanitzable no delimitat (SUND), mentre que el subàmbit sud està com a SNU.

El sector, amb una densitat de 50 habitatges/hectàrea, preveu 676 habitatges, dels quals 360, un 53%, són habitatges amb diferents règims de protecció. També es preveu la destinació de 1.020 m² de sòl per a habitatge dotacional.

L'ordenació de l'àmbit nord proposa una estructura d'habitatge plurifamiliar en bloc lineal perpendicular als vials principals que dóna continuïtat al teixit urbà existent, mentre que per l'àmbit sud, situat a una zona amb fort pendent, l'edificació es desenvolupa en terrasses amb una zona verda i un equipament a l'extrem sud.

Respostes de promotors i oposició

A la tardor de 2008, els promotors tarragonins van declarar que no era el moment de tirar endavant les ARE, quan hi ha un munt d'obres aturades i pisos per vendre. Segons dades de promotors i oposició, el planejament vigent actual a les Terres de l'Ebre disposa de reserves per al desenvolupament de més de 10.000 habitatges amb protecció oficial. Promotors i oposició demanen al govern que centri els esforços a urbanitzar el que esta començat o planejat, abans de posar mes sòl al mercat. Fonts del Departament de Política Territorial recordaven que la mesura era necessària per frenar l'escalada de preus del sòl.

El grup municipal de Convergència i Unió de l'Ajuntament de Móra d'Ebre va presentar el novembre de 2008 un seguit d'al·legacions al projecte de l'ARE los Colomers. Les al·legacions remarquen que el model urbanístic no s'ha consensuat amb les forces polítiques del municipi. El grup considera desmesurada la construcció de més de 600 habitatges nous, ja que sumats al parc d'habitatge disponible actualment al municipi, hi haurà més de 1.500 habitatges nous que el mercat local no podrà absorbir.

PPG

Més informació

www.gencat.cat/ares

ÀREES RESIDENCIALS ESTRATÈGIQUES DE PONENT (TERRES DE LLEIDA) 13

El procés de tramitació del Pla director urbanístic de les àrees estratègiques de Ponent, que afecta les ciutats d'Almacelles, Balaguer, les Borges Blanques, Cervera, Lleida, Mollerussa i Tàrrega, i que preveu més de 10.000 habitatges nous, avança ràpidament. El febrer de 2008 s'aprova el document d'objectius i criteris del Pla, durant l'octubre se'n produeix l'aprovació inicial i el març de 2009 s'arriba a l'aprovació definitiva, que descarta l'àrea de Cervera. La Candidatura d'Unitat Popular, i els grups municipals de Convergència i Unió a Lleida i les Borges Blanques s'oposen al Pla i hi presenten al·legacions.

Les àrees residencials estratègiques (ARE) són un instrument creat per posar a l'abast dels ciutadans habitatges més barats en zones ben preparades per acollir aquest creixement. En el cas de l'àmbit de les Terres de Lleida, les ciutats triades inicialment pel Govern per al desenvolupament de les ARE són les sis capitals comarcals –Lleida, Balaguer, les Borges Blanques, Cervera, Mollerussa i Tàrrega (capitals del Segrià, la Noguera, les Garrigues, la Segarra, el Pla d'Urgell i l'Urgell, respectivament) – i la vila d'Almacelles (Segrià), poblacions que sumades voregen els 200.000 habitants, el 57% de la població de l'àmbit territorial.

Una tramitació per via urgent

El Govern va aprovar el Decret llei 1/2007, de 16 d'octubre, de mesures urgents en matèria urbanística, amb la finalitat de dotar les administracions catalanes d'instruments per tal d'obtenir de manera immediata sòl per a la construcció d'habitatge assequible.

En un temps rècord, la Comissió d'Urbanisme de Catalunya (CUC) va aprovar el 15 de febrer de 2008 el primer dels instruments derivats d'aquest decret, el document d'objectius i propòsits per al desenvolupament de les ÀREES RESIDENCIALS ESTRATÈGIQUES 2008-2011 [7]. Les premisses bàsiques de les ARE eren una densitat mínima de 50 habitatges per hectàrea, un 50% com a mínim d'habitatges protegits, el desenvolupament de forma integrada amb la trama urbana preexistent, una adequada dotació d'equipaments i serveis i la previsió d'una bona prestació de transport públic.

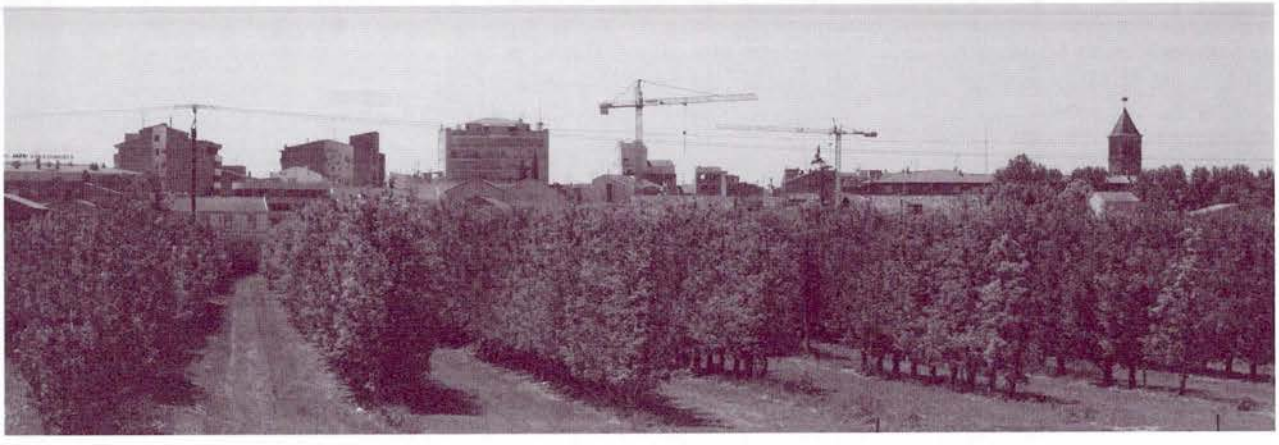
En el cas de l'àmbit de Ponent, les set ARE que preveia el document suposaven una superfície de sòl afectada de 177,15 ha de sòl, amb una volum de sostre edificable d'1.264.182 m² i la previsió de construir-hi 10.184 habitatges nous, la meitat de protegits i la meitat lliures. La major part del sòl afectat (168,41 ha) estava classificat pel planejament municipal vigent com a sòl urbanitzable delimitat (SUD). L'ARE de Balaguer, en canvi, s'ubicava en sòl no urbanitzable.

Les densitats proposades variaven entre els 50 habitatges per hectàrea dels sectors de les Borges Blanques, Cervera i Mollerussa i els 85 de Balaguer. Els índexs d'edificabilitat se situaven entre els 0,85 m² de sostre per metre quadrat de sòl (m²st/m²s) de Lleida i els 0,50 de Mollerussa.

El sòl total qualificat per a habitatge dotacional en el document d'aprovació inicial era de 25.730 m², l'1,53% del total dels sòls inclosos dins del conjunt de sectors ARE. Entre les diferents propostes, la de Cervera presentava una incidència major, amb un 2,4% del sòl dedicat a habitatge dotacional.

El paper dels espais lliures públics i dels equipaments comunitaris tenien també un pes important en els diferents projectes d'ARE, ja que representaven el 19% i el 15%, respectivament, del conjunt de la superfície dels sectors. En el cas de les zones verdes, destacava l'ARE de Balaguer, amb un 26% del sòl de l'ARE destinat a potenciar els espais lliures equipats com a elements de transició per tal de garantir una adequada integració paisatgística i constituir una façana permeable entre la ciutat i el camp. Pel que fa a la presència d'equipaments a les ARE, el cas més important es donava a la ciutat de Lleida, amb un 21,4% de sòl, del qual una part important (uns 47.000 m²) es destinaven a l'ampliació del recinte firal.

Durant la primavera de 2008 aquest document va ser analitzat pels diversos consistoris afectats, i fruit de les al·legacions i documentació presentada per aquests, es va confegir un document d'avanç del Pla director urbanístic (PDU) de les ARE de Ponent amb data de maig i



Camps de fruiters on es projecta l'ARE de Mollerussa Foto: Arxiu Territori

una addenda del document d'avanç de juliol de 2008, que incorporaven modificacions significatives als projectes presentats.

La Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida (CTUL) va aprovar inicialment el PDU de les ARE de Ponent el 10 de setembre de 2008, que mantenia a grans trets les característiques dels documents d'avanç, encara que en alguns casos es donava un increment del pes de l'habitatge protegit. El document preveia per a les set ARE un total de 167,7 ha de sòl (10 menys que en el document de propostes i objectius) i un volum d'habitatges de 11.071 (gairebé un miler més respecte del document de febrer). El 2 d'octubre, amb la publicació de l'acord al *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya* (DGOC), s'obria un període d'informació pública del document que acabava el 5 de desembre de 2008.

La CTUL va aprovar provisionalment el 26 de febrer de 2009 el PDU de les ARE de l'àmbit de Ponent, que presentava com a principal novetat la renúncia de Cervera al projecte a l'espera de tenir enllestida la seva planificació urbanística municipal.

El 13 de març 2009, el conseller de Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), Joaquim Nadal, va aprovar definitivament 10 dels 12 PDU de les ARE previstos a Catalunya, entre els quals el de Ponent, un cop rebut l'informe favorable de la CUC. El document definitiu a Ponent suposava la delimitació de sis ARE, que sumaven conjuntament 152,2 ha i 10.170 habitatges nous, dels quals el 52,2% eren de protecció oficial.

Evolució de les ARE

En el cas d'Almacelles, l'ARE afectava els antics sectors de SUD 2, 21 i 23, situats a l'oest del nucli urbà i en continuïtat amb aquest. La superfície de l'ARE en el document d'objectius i propostes era de 31,63 ha, amb una densitat de 60 habitatges per hectàrea. El volum d'habitatges previstos era de 1.898 (en una població que tot just superava els sis mil habitants), repartits a parts iguals entre habitatge lliure i habitatge protegit. En el document d'avanç es va mantenir la proposta inicial com a primera alternativa, però se'n preveia una segona, en els sectors 1, 2 i 5 de sòl urbanitzable, de menor dimensió en superfície (21,1 ha) i volum d'habitatges nous (1.268). En el document d'addenda de juliol s'optava per la primera alternativa, però reduint la superfície, l'edificabilitat i el volum d'habitatges. En el PDU aprovat inicialment l'ARE d'Almacelles va experimentar un lleuger creixement en superfície i nombre d'habitatges previstos, i un increment significatiu en el percentatge d'habitatge protegit, que passava a ser del 57%. En el document definitiu, es va tornar a reduir la superfície (23,4 ha) i el volum d'habitatges previstos (1.404).

L'ARE de Lleida es preveu prop de la Bordeta Foto Àlex Tarroja

A Balaguer, l'ARE Erals-el Secà ocupava en un principi 8,74 ha de sòl no urbanitzable a l'oest de la ciutat. La densitat (85 habitatges/hectàrea) hi era molt elevada. El volum d'habitatges previstos era 742, el 50% dels quals eren protegits. En el document d'avanç s'ampliava l'ARE fins a les 11,9 ha, encara que es mantenia el nombre d'habitatges en reduir-se la densitat i l'edificabilitat de la zona. L'aprovació inicial va comportar un descens en superfície i volum d'habitatges, tot i l'increment de la densitat i l'edificabilitat. L'aprovació definitiva del PDU delimitava l'ARE de Balaguer en 9,33 ha i hi preveia 584 habitatges, la meitat de protecció oficial.

A les Borges Blanques, l'ARE ocupava en un primer moment els sectors 4 i 5 de SUD emplaçats al sud-est del nucli, amb una superfície de 5,95 ha. La densitat (50 habitatges/hectàrea) i l'edificabilitat bruta s'acostaven als barems mínims. El volum d'habitatges previstos era de 298, la meitat de protegits. El document d'avanç corregia la superfície del sector (10,3 ha), i el volum d'habitatges previstos (514), que estaven malament en el document anterior. En l'addenda, però, es proposava un canvi d'àmbit (el nou emplaçament es situava en el PP1 de SUD, al sud-oest del nucli urbà), i una reducció de la superfície (6,2 ha), de l'edificabilitat i del volum d'habitatges (308). En el document d'aprovació inicial la superfície es mantenia a grans trets, però s'incrementava una mica la densitat i l'edificabilitat, fet que permetia un augment del volum d'habitatges previstos. El percentatge de protecció oficial sobre aquest nou parc d'habitatges pujava fins a un 64%. El document definitiu reduïa mínimament l'àmbit (6,1 ha) i el nombre d'habitatges (366), però mantenia la proporció d'habitatge protegit.

A la vila de Cervera, l'ARE es desenvolupava al sector del Retomb de Saulons, de 8,61 ha, situat al nord de la ciutat i pròxim a l'autovia A-2. La densitat era de 50 habitatges/hectàrea i s'hi preveien 430 nous habitatges, 215 de lliures i 215 de protegits. En el document d'addenda a l'avanç del PDU es va produir una modificació considerable de l'ARE, que va augmentar en superfície (11,4 ha) i volum d'habitatges previstos (570). El document d'aprovació inicial no va portar canvis a Cervera, però posteriorment, ja en l'aprovació provisional, es va renunciar a tirar endavant aquesta ARE perquè el consistori preferia enllestir primer el seu planejament urbanístic municipal (POUM DE CERVERA [2006:159]).

A Lleida ciutat, es proposava desenvolupar l'ARE en els sector 8, 9 i 23 de SUD, ubicats al sud-est del nucli urbà, i que ocupaven unes 55 ha. La densitat era de 60 habitatges/hectàrea i constituïa l'ARE més gran i la que aportava més previsió de nous habitatges (1.650 lliures i 1.650 protegits) de tot l'àmbit i el segon de Catalunya, només superat per l'ARE de la ronda Nord a Reus. En el document d'avanç s'augmentava la superfície i el volum d'habitatges previstos, seguint la proposta municipal. En l'addenda, però, es tornava a

retallar la superfície i el nombre d'habitatges a nivells lleugerament superiors als de la proposta inicial. En l'aprovació inicial no es van produir modificacions, i el document definitiu només va comportar una reducció mínima de la superfície (61,4 ha) i del nombre d'habitatges previstos (3.673), mantenint la proporció d'habitatge protegit en el 50%.

A Mollerussa, l'ARE es desenvolupava en el sector SUB 16 Ferrocarril, al nord de la ciutat, separada d'aquesta per la via del ferrocarril, i que ocupava 19,9 hectàrees entre sòl urbà i sòl urbanitzable. La densitat i l'edificabilitat hi eren baixes (50 habitatges/hectàrea i 0,5 m^2st/m^2s), i preveia un total de 994 habitatges nous, el 50 % amb protecció oficial. En el document d'avanç l'àmbit canviava de nom a sector SUBd 04, també seguint la proposta municipal, guiada pel procés de redacció del POUM DE MOLLERUSSA [2007:167], i s'augmentava lleugerament la superfície de l'àmbit, i de forma significativa la densitat i l'edificabilitat, a la vegada que el volum d'habitatges previstos creixia fins els 1.515. Amb l'aprovació inicial l'ARE va variar molt poc, amb un lleuger increment de superfície i de volum d'habitatges. El document definitiu va comportar l'increment en la superfície (21,6 hectàrees), en el volum d'habitatges (1.617) i en el percentatge d'habitatges protegits (52,6%).

Per la seva dimensió (47,6 ha) i volum d'habitatges previstos (2.522), l'ARE de Tàrrega era el segon en dimensió dins l'àmbit de Ponent. La zona que es volia desenvolupar en un primer moment, formada pels sectors 11 i 12 de SUD, estava situada al sud-oest del nucli urbà, i preveia una densitat de 53 habitatges/hectàrea. Seguint les propostes de l'Ajuntament, en el document d'avanç es va modificar l'àmbit de l'ARE, substituint la proposta inicial per una altra ubicada en el sector SUD-3 (els Prats 1), situat al nord de la ciutat. La nova proposta ocupava menys superfície (30,4 ha), però comptava amb una alta densitat (0,83 habitatges/hectàrea) i edificabilitat, fet que li permetia mantenir el volum d'habitatges previstos (2.525). Aquesta ARE no va patir modificacions importants en els documents aprovats posteriorment. Només el nombre d'habitatges va pujar mínimament, fins a 2.526.

L'ARE de Lleida

La ciutat de Lleida, capital de la comarca del Segrià i de la província que porta el seu nom, tenia el 2008 una població de 131.731 habitants en un terme de 212 km^2.

ARE d'Almacelles on es preveuen 1.400 habitatges Foto: Arxiu Territori

L'arquitecte Manuel de Solà-Morales va dur a terme la redacció de la memòria, dels plànols d'informació i redacció i dels estudis de mobilitat i d'inundabilitat de l'ARE de Lleida, mentre que el projecte d'urbanització fou redactat per l'enginyer Xavier Frigola Mercader.

El febrer de 2008 l'Ajuntament de Lleida destacava que l'ARE que s'estava tramitant seria el sector urbanitzable més gran i amb més habitatges de la ciutat, i afirmava que seria també el que disposaria d'un major percentatge d'habitatge protegit, distribuït en quatre categories (règim especial, règim general, concertat i concertat català). El consistori va valorar positivament la fórmula de desenvolupament del projecte, mitjançant un consorci entre la Paeria i la Generalitat.

Des de la Paeria es destacava també que la zona seria com una petita ciutat, ja que es planificaven els comerços i serveis necessaris, i s'obligava per llei a la realització de part dels equipaments bàsics (escoles, centres sanitaris, logístics...), així com a fer que el consistori cedís el 15% de l'aprofitament mitjà del sector.

L'ARE s'ubicava entre el canal de Seròs, la línia de ferrocarril Lleida-Barcelona i l'antiga N-II, i era la suma dels sectors SUR8, SUR9 i SUR23, que estaven qualificats com a sòl terciari i logístic.

L'Ajuntament donava suport a la iniciativa per la seva aposta per l'habitatge social, però també destacava l'oportunitat de potenciar l'eix situat entre el canal de Seròs i l'N-II per apropar els barris de Bordeta i Magraners al centre urbà. També considerava que es reforçava la futura expansió de la Fira i es millorava l'articulació entre el barris de Bordeta i Cappont. Es projectava que la nova àrea residencial disposaria de nous accessos gràcies a la construcció del pont de Príncep de Viana, actualment en execució, i el futur vial que havia d'enllaçar el viaducte amb l'N-II i que creuava l'ARE.

L'alcalde de Lleida, Àngel Ros, del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), va afirmar també que l'ARE permetria disposar de la trama urbana consolidada que demanava la Generalitat per a donar el seu vistiplau a un gran centre comercial prop de l'antiga N-II.

ARE de Tàrrega

Tàrrega és la capital de la comarca de l'Urgell, i el seu terme municipal (que inclou els nuclis d'Altet, Claravalls, la Figuerosa, el Talladell, Riudovelles i Santa Maria de Montmagastrell) disposava d'una superfície de 88 km^2 i d'una població de 16.149 habitants el 2008.

La memòria, el projecte d'urbanització i els plànols d'informació i ordenació de l'ARE de Tàrrega foren redactats per l'arquitecte Joan Güell i Roca, mentre que la consultora Agrigest Consulting en va fer l'estudi ambiental, i l'estudi de mobilitat fou redactat per Spora Serveis Ambientals.

En el document d'objectius i propòsits de febrer de 2008 es proposava com a àmbit de l'ARE de Tàrrega els sectors 11 i 12 de SUD situats al sud-oest del nucli urbà, però a proposta del consistori targarí ja es va canviar l'àmbit d'actuació en els document d'avanç del PDU. El nou ARE tenia com a àmbit d'actuació el PPU els Prats 1-SUD 3 aprovat inicialment per l'Ajunta-

			Aprovació definitiva		
Municipi	**Nom del sector**	**Règim del sòl original**	**Hectàrees**	**Habitatges totals**	**% habitatge protegit**
Almacelles	Sectors 2, 21 i 23	SUD	23,4	1.404	57,0
Balaguer	Els Erals - El Secà	SUD	9,3	584	50,0
Borges Blanques, les	Sectors 4 i 5	SUD	6,1	366	64,5
Cervera	Sector Retomb dels Saulons	SUD	0,0	0	0,0
Lleida	Sectors 8, 9 i 23	SUD	61,4	3.673	50,8
Mollerussa	Sector SUb-16 Ferrocarril	SUNC i SUD	21,6	1.617	52,6
Tàrrega	Sectors 11 i 12	SUD	30,4	2.526	50,0
Total			**152,2**	**10.170**	**52,2**

SUNC: Sòl urbà no consolidat

SUD: Sòl urbanitzable delimitat

SUND: Sòl urbanitzable no delimitat

SNU: Sòl no urbanitzable

ment de Tàrrega en data 24 d'abril de 2007. Aquest sector de planejament es troba situat al nord del nucli urbà de Tàrrega, limitat a l'oest pel carrer de Sant Pelegrí, a l'est per la via del ferrocarril, al nord per l'autovia A-2 i part del SUD 4 previst al POUM de Tàrrega, i al sud amb la carretera d'accés a Rimbau. Formaven també part de l'àmbit de l'ARE els terrenys que limitaven amb el cementiri situats a l'est de la via del tren i també dues finques situades al nucli urbà a l'efecte de la seva transformació en equipament públic.

Tot i que el canvi d'ubicació va suposar una reducció important de la superfície de l'ARE (es van passar de les 47,6 ha inicials a les 30,4), es va mantenir el nombre d'habitatges previstos (2.526), fet que la situava com el segon ARE de Ponent en termes de superfície, volum d'habitatges i increment potencial de la població (entorn del 47%).

El col·lectiu Perquè Vull! qüestionava el gener de 2009 l'ARE de Tàrrega pel que consideraven un creixement desproporcionat del parc d'habitatges i de població

En un acte organitzat a la biblioteca comarcal de Tàrrega el 24 de gener, el col·lectiu criticava el projecte de creació de les ARE perquè atemptava contra l'autonomia dels ajuntaments i, a la vegada, denunciava la connivència del consistori targarí, a qui acusava de no tenir en compte l'opinió de la ciutadania.

El col·lectiu no estava d'acord amb el model de creixement, que qualificava d'insostenible i indefinit, i considerava que el creixement de població previst podia implicar problemes a nivell de serveis públics i teixit associatiu. Des de l'entitat també es criticava que, tot i la presència d'un percentatge important d'habitatge de protecció oficial a l'ARE, no s'havien tingut en compte altres mesures, com el foment de la rehabilitació i la utilització de pisos buits.

ARE d'Almacelles

El municipi d'Almacelles, a la comarca del Segrià, situat al nord-est de la ciutat de Lleida, limitant amb la frontera amb Aragó, comptava amb una extensió de 48,91 km² i una població de 6.295 habitants el 2008, fet que la situava com el segon nucli més gran de la comarca i el més gran entre els nuclis de Ponent que no eren capital comarcal.

En el procés de redacció del PDU es va encarregar a RGA Arquitectes l'elaboració de la memòria i dels plànols d'informació i ordenació, mentre que l'estudi de mobilitat fou redactat per Assessoria d'Infraestructures de Mobilitat, i l'empresa Enginyeria i Gestió d'Infraestructures SL es va encarregar del projecte d'urbanització.

L'àmbit de l'àrea residencial estratègica se situava al nord-oest de la població. Al document d'objectius i propòsits generals dels PDU de les ARE, de febrer de 2008, es feia previsió d'una superfície de 31,63 ha, i 1.898 habitatges. Atenent a la demanda de l'Ajuntament de reduir-ne l'extensió, es va establir una nova delimitació de 27,71 ha i 1.662 habitatges al document d'aprovació inicial, que fou finalment reduïda a 23,41 ha i 1.404 habitatges en l'aprovació definitiva del PDU. Tot i les successives retallades, l'ARE era força extensa, amb una superfície equivalent a gairebé una quart part del nucli actual i amb un increment potencial de la població del 67%, el més elevat dins les ARE de Ponent.

L'ARE limitava al nord-est amb el camí d'Esplugues, a l'est amb el carrer de Melcior de Guàrdia i la carretera de Sucs, al sud amb la prolongació de l'avinguda dels Esports, la del carrer de Binèfar i el camí de Ventafarines, i amb un antic canal de rec a l'oest. L'encaix de l'àrea amb la trama urbana limítrof garantia la desitjable continuïtat amb el nucli consolidat, d'alt valor urbanístic, atès que la vil·la és un dels escassos exemples d'urbanisme il·lustrat a Catalunya.

Amb anterioritat a l'aprovació del POUM D'ALMACELLES [2006:156] vigent, s'havia iniciat el desenvolupament urbanístic d'un polígon industrial mitjançant un pla parcial (PP Era del Comte) que abraçava gran part de l'àmbit. Per tal d'agilitar la gestió, es va preveure la inclusió a l'ARE de totes les propietats que ja s'havien constituït en junta de compensació.

Oposició política a les ARE a Ponent

A final de març de 2008, la Candidatura d'Unitat Popular (CUP) de Lleida va mostrar el seu rebuig al projecte de les ARE de Ponent. Des de la CUP es denunciava que hi havia una saturació del mercat immobiliari, es criticava la vulneració de l'autonomia municipal en matèria de planejament, la manca de participació ciutadana en l'elaboració del projecte, i defensaven mesures alternatives per garantir el dret a un habitatge digne, com l'increment de l'impost de béns immobles (IBI) per als habitatges vacants.

Convergència i Unió (CiU) de les Borges Blanques també va mostrar a final de novembre de 2008 el seu desacord amb l'ARE prevista al municipi, i va demanar al grup de govern de l'Ajuntament la retirada del projecte. El regidor Enric Mir va explicar que consideraven improcedent que es projectessin tants pisos quan ja hi havia un excés d'oferta al municipi. Des de l'equip de govern va mantenir el suport al projecte argumentant que era una opor-

tunitat de dinamitzar l'economia municipal, en particular el sector immobiliari, i que en el municipi feia falta l'habitatge social previst a l'ARE.

A començament de desembre, el grup municipal de CiU a l'Ajuntament de Lleida també va demanar en el ple municipal la retirada del projecte d'ARE a la ciutat. El regidor Isidre Gavín va afirmar que davant la crisi actual i la manca de demanda per la impossibilitat d'obtenir crèdits d'habitatge, no s'entenia la pressa del Govern per tirar endavant les ARE.

Gavín considerava que en el cas de Lleida ciutat Govern i Paeria confonien prioritats, atès que en la memòria de l'ARE de Lleida s'establien com a finalitats del projecte la creació d'un gran bulevard que uneixi l'N-II amb l'estació i la Fira de Lleida, així com la creació de sòl comercial, per davant de la creació d'habitatge assequible, que en teoria havia de ser la motivació principal de les ARE. L'alcalde, Àngel Ros, defensava per la seva banda el projecte en considerar que aportaria un gruix important d'habitatge assequible per a la gent jove.

La CUP va presentar a principi de desembre de 2008 cinc al·legacions per demanar la nul·litat del PDU de les ARE de Ponent. La CUP considerava que aquestes ARE incomplien l'autonomia dels municipis i vulneraven el dret dels ciutadans a participar en les decisions urbanístiques, i definia el model de creixement del Govern com a "indefinit i oposat als principis de sostenibilitat i preservació del territori". La formació valorava la possibilitat d'actuar judicialment si no s'atenia a les seves reclamacions.

El representant de la CUP, Pau Juvillà, considerava que calia evitar el creixement desmesurat d'habitatges nous en un context on sobren pisos i solars buits als nuclis de les poblacions.

A final de gener de 2009 l'Assemblea de la CUP de Ponent va presentar una campanya contra les ARE mitjançant material gràfic, documental i amb diverses xerrades arreu del territori.

La Generalitat preveia que durant l'any 2010 ja es podria executar la urbanització dels sectors aprovats, i que durant el 2011 es podria iniciar la construcció d'habitatges.

JRMR

Més informació

www.gencat.net/ares

14 ÀREES RESIDENCIALS ESTRATÈGIQUES DEL BAIX LLOBREGAT

La Generalitat aprova el Pla director urbanístic de les àrees residencials estratègiques del Baix Llobregat. La Generalitat descarta dues de les tretze ARE previstes en el document d'objectius i propostes, les d'Esparreguera i Santa Coloma de Cervelló, abans de fer l'aprovació inicial del Pla. Tot i aquesta retallada, el Baix Llobregat concentra gairebé una quarta part dels habitatges previstos a les ARE del conjunt de Catalunya.

El Baix Llobregat és la tercera comarca més poblada de Catalunya (781.749 habitants el 2008, el 10,6% del total català), i forma part de l'àrea metropolitana de Barcelona.

El febrer de 2008 la Comissió d'Urbanisme de Catalunya (CUC) presentava el document d'objectius i propostes de les ÀREES RESIDENCIALS ESTRATÈGIQUES (ARE) [7] que preveia per al Baix Llobregat tretze àmbits d'actuació que sumaven un total de 278 ha de sòl, i plantejava construir-hi 17.656 habitatges, que comptarien amb un 50% dels casos amb protecció oficial. Les ARE afectaven els municipis d'Abrera, Cornellà de Llobregat, Esparreguera, Esplugues de Llobregat, Martorell, Olesa de Montserrat, el Prat de Llobregat, Sant Boi de Llobregat, Sant Joan Despí, Sant Vicenç dels Horts i Santa Coloma de Cervelló, a més d'un petit espai del terme de l'Hospitalet de Llobregat, al Barcelonès. No es projectava cap ARE a la capital comarcal, Sant Feliu de Llobregat.

L'Avanç del pla director urbanístic (PDU) de les ARE del Baix Llobregat de maig de 2008 encara mantenia totes tretze ARE, per bé que en la tramitació posterior es van descartar les d'Esparreguera (el Castell) i Santa Coloma de Cervelló (Colònia Güell), per motius administratius i estratègics. En el cas d'Esparreguera, l'Ajuntament va decidir retirar l'ARE perquè la considerava desproporcionada, mentre que a Santa Coloma de Cervelló l'àmbit triat per la Generalitat ja comptava amb un procés de planejament derivat en curs.

Bona part de les ARE del PDU del Baix Llobregat es desenvolupaven íntegrament sobre sòl urbanitzable, ja fos delimitat (SUD) –com en els casos d'Olesa de Montserrat i Sant Boi de Llobregat–, no delimitat (SUND) –a Sant Joan Despí– o no programat (SUNP) –a Cornellà de Llobregat i l'eixample Sud del Prat de Llobregat–. Les ARE d'Abrera i la de la ronda Sud-aeroport al Prat de Llobregat es trobaven sobre sòl urbà no consolidat (SUNC); la de Montesa, a Esplugues de Llobregat, sobre sòl urbà consolidat (SUC); la de Sant Vicenç dels Horts i la de Martorell estaven parcialment sobre SUD i sobre sòl no urbanitzable (SNU); i la de Can Cervera comptava amb SUD i sòl urbà.

Nou de les onze ARE que continuaven en tramitació van experimentar un increment de superfície en el document aprovat inicialment per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona (CTUB) el 25 de setembre de 2008, fins a deixar el conjunt del PDU en 264,68 ha i 16.603 habitatges previstos. La gran majoria d'ARE continuaven presentant un percentatge d'habitatge protegit similar al mínim exigit, tret dels casos de les ARE de Salines-Serrallo a Cornellà i ronda del Sud-aeroport al Prat de Llobregat, fet que deixava per al conjunt la comarca un 55,3% d'habitatge amb protecció oficial.

El document aprovat definitivament pel CUC el març de 2009 no comportava grans canvis, atès que es mantenien el nombre d'ARE i només disminuïa lleugerament la superfície total (261,63 ha) i el volum d'habitatges previstos (15.924), mentre que augmentava lleugerament el percentatge d'habitatge protegit (56,25%).

Les ARE del Baix Llobregat finalment aprovades suposaven el 22,5% de la superfície i el 22,9% del volum d'habitatges de totes les ARE de Catalunya.

El Prat de Llobregat (eixample Sud i ronda Sud-aeroport)

Davant la necessitat de disposar de més sòl per a habitatge i per a activitats econòmiques, l'Ajuntament del Prat de Llobregat estava planificant la seva expansió en dues grans àrees de creixement al nord i al sud de la ciutat actual.

L'EIXAMPLE NORD [2006:133] s'estava desenvolupant en dos subsectors. El primer es desenvolupava a partir del Consorci Prat Nord, participat per l'Ajuntament mateixa i per la Generalitat, que estava preparant per a la urbanització l'espai conegut com Centre Direccional, unes 150 ha de sòl urbanitzable situades entre l'autovia de Castelldefels, la pota Sud i el Llobregat, on es preveien uns 4.500 habitatges. A tocar d'aquesta zona, i al sud de l'autovia de Castelldefels, l'Ajuntament pensava desenvolupar 50 ha de sòl urbà

Façana sud de Sant Vicenç dels Horts on es preveuen més de 2.000 habitatges Foto: Néstor Cabañas

on ubicaria una estació intermodal i uns 4.000 habitatges.

L'expansió cap al sud de la ciutat es projectava portar a terme a partir de dues ARE, anomenades eixample Sud i ronda del Sud-aeroport, limítrofes entre elles i que tancaven el creixement de la ciutat en la seva banda de mar.

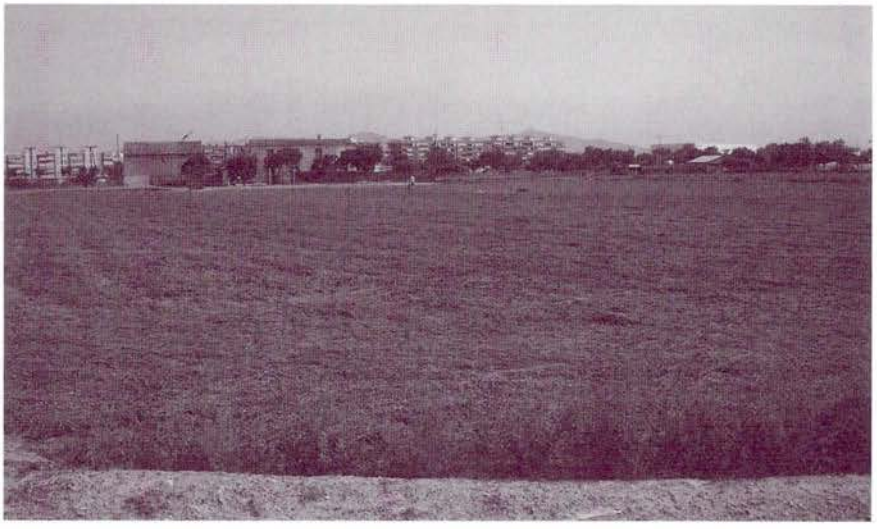
L'ARE eixample Sud estava ubicada sobre sòl urbanitzable no programat, en terrenys situats al sud del nucli urbà del Prat, en un espai limitat al nord per l'avinguda Onze de Setembre, al sud pel límit de sòl no urbanitzable, l'espai de sistema aeroportuari i les hortes del Parc Agrari del Baix Llobregat, a l'est pel carrer Número 6 i a l'oest per la carretera de l'Aviació.

L'ARE ronda del Sud-aeroport es desenvolupava sobre sòl urbà no consolidat situat al sud-oest del nucli, prop dels barris de Sant Cosme i la Granja. L'àmbit estava delimitat al sud pel Parc Nou, incloent-hi els terrenys de la ronda del Sud i part de l'enllaç amb l'avinguda del Remolar; a l'est, per la carretera de l'Aviació i el futur ARE eixample Sud; a l'oest, per la ronda del Sud; i al nord, pel barri de la Granja, el Complex Esportiu Municipal Julio Méndez, el carrer del Riu Llobregat, l'Equipament Cívic Delta del Llobregat, i els carrers Xúquer i Anoia. L'àmbit excloïa un espai interior ocupat per l'església de Sant Cosme i Sant Damià.

Des de l'Ajuntament del Prat, l'equip de govern, format per Iniciativa per Catalunya Verds (ICV) i el Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), valorava molt positivament el fet que les ARE permetessin desenvolupar més ràpidament una zona que feia anys que tenien planificada i que sense aquesta actuació haurien trigat molts més temps a dur a terme els seus projectes.

En el document d'objectius i propostes de febrer de 2008, l'ARE eixample Sud disposava de 36 ha on es pensaven projectar 3.282 habitatges, mentre que l'ARE ronda del Sud-aeroport tenia una superfície de 15 ha i s'hi ubicaven 1.010 habitatges.

En l'aprovació inicial del PDU, el setembre de 2008, l'ARE eixample Sud es va ampliar fins a les 38,12 ha, mentre que la de ronda del Sud-aeroport es retallava fins a les 8,57 ha. Totes dues ARE presentaven, també, una davallada del nombre d'habitatges previstos (2.648 i 775,respectivament). A l'ARE eixample Sud es mantenia el percentatge d'habitatge protegit en un 50%, mentre que a la ronda Sud-aeroport pujava fins a un 69%.



Futur Eixample Sud del Prat de Llobregat Foto: Moisès Jordi

Totes dues ARE dedicaven més d'un terç de la seva superfície a espais lliures públics, bàsicament parcs i jardins entorn dels edificis residencials, però la dotació d'equipaments (inclosos uns 5.000 m² per a habitatge dotacional) es concentrava en l'ARE eixample Sud, repartits de forma equilibrada dins aquest àmbit, en una zonificació que intercalava usos residencials i serveis públics.

El febrer de 2009, el grup municipal d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) anunciava que havia presentat al·legacions per demanar la retirada de l'ARE eixample Sud, i argumentava que amb el Pla Seda-estació i l'ARE ronda del Sud-aeroport ja es disposaria d'un volum d'habitatges suficient per al creixement de la ciutat. Consideraven, amés, que tirar endavant les dues ARE suposaria sobredimensionar l'oferta en un moment de crisi immobiliària.

El març de 2009, al PDU aprovat definitivament, totes dues ARE veien retallada lleugerament la seva superfície (37,72 i 7,20 ha, respectivament), mentre que el nombre d'habitatges experimentava un creixement igualment petit (2.666 i 776 nous pisos). El percentatge d'habitatge protegit es mantenia en el 50% a l'ARE eixample Sud i baixava fins al 67% a la ronda del Sud-aeroport.

Sant Vicenç dels Horts (la Façana)

El maig de 2007, l'Ajuntament de Sant Vicenç dels Horts, la Generalitat de Catalunya, a través de l'Institut Català del Sòl (INCASÒL), i la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (MMAMB), van acordar tirar endavant el Consorci Urbanístic per al Desenvolupament de la Façana del Llobregat. El ple de l'Ajuntament va aprovar la constitució del Consorci amb els vots a favor de l'equip de govern liderat pel PSC, així com del grup de Convergència i Unió (CiU), mentre que ICV es va abstenir i ERC es va absentar de la votació, tot i que anteriorment ja havia mostrat la seva oposició al projecte.

El projecte ja preveia, llavors, la construcció d'uns mil habitatges protegits, així com equipaments educatius, culturals, esportius i de lleure.

L'ARE la Façana de Sant Vicenç dels Horts, tal com la plantejava la Generalitat, era una actuació que es desenvolupava en tres subsectors, ubicats parcialment sobre SNU i SUD, en aquest darrer cas destinat en el planejament vigent a sistemes de protecció, d'equipaments i a viari.

El primer es trobava situat a l'oest del terme municipal, entre el nucli residencial ja consolidat i el límit del Parc Agrari del Baix Llobregat, tenia una superfície de 38,5 ha i constava de terrenys agrícoles, zona de viari i zona de protecció de sistemes generals segons el Pla general metropolità (PGM). Els límits de l'àmbit eren al nord l'encreuament entre les connexions de la BV-2002 amb la carretera N-340, al sud el límit del terme municipal de Sant Vicenç dels Horts i Santa Coloma de Cervelló, a l'est el límit del Parc Agrari del Baix Llobregat, i a l'oest l'actual traçat de la BV-2002 i el sòl urbà ja consolidat del municipi.

El segon àmbit estava situat a l'extrem oest del nucli urbà, entre aquest i la falda del turó de Can Riera, i tenia una superfície de 2,52 ha. Aquest sector limitava amb l'avinguda Mas Picó, davant de l'IES Frederic Mompou, i estava qualificat com a sistema

Zona d'hortes de Cornellà on es projecta l'ARE Foto: Arxiu Territori

de parc forestal de conservació i sistema d'equipaments comunitaris de nova creació de caràcter local.

El tercer àmbit estava situat dins del nucli urbà i pròxim a l'anterior, a la falda del turó de Can Riera, i comptava amb una superfície de 2,67 ha. La zona estava delimitada pels carrers de Linares, Martorell, la plaça d'Ernesto Che Guevara i la part del darrere de les parcel·les que donen al carrer de l'Aireol. Aquest àmbit estava qualificat com a sistema de parcs i jardins urbans de nova creació de caràcter local en el planejament vigent.

En el document d'objectius i propostes de febrer de 2008 disposava de 41 ha i preveia 2.665 habitatges.

En el document del PDU aprovat inicialment el setembre del mateix any l'ARE havia augmentat lleugerament la seva superfície (43,7 ha) i el volum d'habitatges previstos (2.733), sense modificar el percentatge de protecció oficial, que es mantenia en el 50%.

El consistori va reaccionar favorablement a aquest aprovació, i considerava que, amb la urbanització de la façana del Llobregat, la ciutat comptaria amb l'avantatge de disposar de prop d'un miler d'habitatges assequibles per al seus ciutadans, en un espai que tindria els equipaments necessaris per donar servei al nous habitants.

També a l'octubre, l'Ajuntament aprovava, amb els vots favorables del PSC, Partit Popular (PP) i Partit Independent Vicentí (PIPV), i l'oposició d'ERC, CiU i ICV, la modificació dels estatuts del consorci urbanístic que afectava la Façana des d'abans de la tramitació de les ARE, per tal d'adequar-lo als nous paràmetres.

El desembre de 2008, ERC va presentar una moció per aturar i retirar el projecte de l'ARE, argumentant que el municipi ja tenia un parc suficient i que la crisi feia que estigués vacant un nombre important d'habitatges que feien innecessària l'actuació. Aquesta moció fou rebutjada en ple municipal per l'equip de govern. El febrer de 2009, ERC i CiU van presentar mocions per demanar la celebració d'una consulta popular sobre l'ARE, que van ser desestimades també per la majoria de govern.

En el document aprovat definitivament el març de 2009 es va reduir lleugerament l'àmbit (42,89 ha) i de forma més considerable el nombre d'habitatges (2.145), a la vegada que s'augmentava de manera gairebé imperceptible el percentatge d'habitatges protegits fins al 50,6%.

ERC tenia pensat presentar una altra moció demanant la celebració d'una consulta popular sobre l'ARE de la Façana en el ple de juny de 2009.

Colònia Güell i riera de Can Solé

En el document d'objectius i propostes de febrer de 2008 la Generalitat preveia ubicar una ARE, anomenada Colònia Güell, de 27 ha i amb 1.442 habitatges previstos a Santa Coloma de Cervelló. Aquesta ARE, però, es va desestimar abans de l'aprovació inicial del PDU, atès que per a aquest sector l'Ajuntament de Santa Coloma de Cervelló, juntament amb l'ajuntament veí de Sant Boi de Llobregat, ja estava desenvolupant un pla parcial residencial, anomenat Entorn de la Colònia Güell, en terrenys propietat de l'INCASÒL.

La Generalitat també preveia en un terrenys propers, al municipi veí de Sant Boi de Llobregat, l'ARE riera de Can Solé, que en un primer moment tenia 6,11 ha i una previsió de 304 habitatges previstos. L'equip redactor del PDU va augmentar posteriorment l'àmbit fins a les 9,03 ha i els 450 habitatges, i es va acordar amb l'Ajuntament de Sant Boi un increment del sòl d'aprofitament fins a 31.000 m² de sostre.

A final d'abril de 2008 es feia l'aprovació del conveni de col·laboració entre l'Ajuntament de Santa Coloma de Cervelló, l'Ajuntament de Sant Boi de Llobregat, l'INCASÒL i l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA), per al desenvolupament del Pla parcial residencial Entorn de la Colònia Güell, als terrenys de l'ARE desestimat.

El juny de 2008, fruit de les negociacions amb l'Ajuntament de Sant Boi de Llobregat i l'Ajuntament de Santa Coloma de Cervelló, es va definir un àmbit de 12,03 ha per a l'ARE riera de Can Solé, que incloïa 3 ha del terme de Santa Coloma i recollia el sector definit a la modificació puntual del PGM de l'entorn de la Colònia Güell i la plana del Galet, anomenat Sector Terciari Industrial Torrent de Can Solé. El sector, que es trobava íntegrament sobre SUD, preveia un descens important del nombre d'habitatges previstos (220).

L'ARE riera de Can Solé no va patir modificacions importants durant les aprovacions inicial i definitiva del PDU de setembre de 2008 i març de 2009, i destacava per un escàs desenvolupament residencial, amb 220 habitatges, la meitat protegits, i gairebé un 60% de sòl destinat a verd públic. El sector també preveia gairebé 8.000 m² destinats a usos terciaris.

Les zones d'aprofitament s'ubicaven en part a Santa Coloma de Cervelló –d'ús terciari i industrial– i en part a Sant Boi de Llobregat –destinats a habitatge i ús comercial–. Bona part del sector es dedicava a l'establiment d'un parc fluvial entorn de la riera que donava nom a l'actuació, que havia d'actuar com a corredor ecològic.

Els ajuntaments de Santa Coloma i Sant Boi van sol·licitar a final de març de 2009 la tramitació de la modificació puntual del PGM en els àmbits de l'entorn de l'estació de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) de Sant Boi de Llobregat, la Colònia Güell i el sector de SUD de la riera de Can Solé, a la CTUB.

Cornellà de Llobregat (Salines-Serrallo)

L'ARE Salines-Serrallo, situada sobre SUNP, comptava amb una part dels terrenys que no

			Aprovació definitiva		
Municipi	**Nom del sector**	**Règim del sòl original**	**Hectàrees**	**Habitatge total**	**% habitatge protegit**
Abrera	Centre	SUNC	12,2	652	62,9
Cornellà de Llobregat	Salines-Serrallo	SUND	54,0	2.497	80,1
Esparreguera	El Castell	SUD	0,0	0	0,0
Esplugues de Llobregat	Can Cervera	SUD i SUNC	21,6	1.360	50,0
Esplugues de Llobregat	Montesa	SUNC	11,0	2.105	50,3
Martorell	La Sínia II-Horta de la Vila	SUD i SNU	21,6	1.080	50,0
Olesa de Montserrat	Sectors 1 i 8	SUD	14,9	848	50,9
Prat de Llobregat, el	Eixample Sud	SUND	37,7	2.666	50,0
Prat de Llobregat, el	Ronda sud-Aeroport	SUNC	7,2	776	67,0
Sant Boi de Llobregat / Santa Coloma de Cervelló	Riera de Can Solé	SUD	12,0	220	50,0
Sant Joan Despí	Can Creixells	SUND	26,5	1.575	50,0
Sant Vicenç dels Horts	La Façana	SNU i SUD	42,9	2.145	50,6
Santa Coloma de Cervelló	Colònia Güell	SNU	0,0	0	0,0
Total			**261,6**	**15.924**	**56,39**

SUNC: Sòl urbà no consolidat

SUD: Sòl urbanitzable delimitat

SUND: Sòl urbanitzable no delimitat

SNU: Sòl no urbanitzable

eren computables a efectes d'edificabilitat, atès que els terrenys pròxims a la ronda Litoral (A-2) estaven expropiats pel Ministeri de Foment (MIFO). L'àmbit tenia una forma lleugerament rectangular, i estava situat entre l'avinguda del Baix Llobregat i el cinturó del Litoral, i limitava al nord amb el terme municipal de Sant Joan Despí i al sud amb el sector de ribera Serrallo. L'àmbit estava travessat per la carretera de Sant Boi.

El document de propostes i objectius de la Generalitat establia per al sector unes 48 ha, i hi projectava 2.410 habitatges, la meitat protegits.

L'abril de 2008 el DPTOP estudiava obrir una tercera estació d'FGC a Cornellà, entre la parada de Cornellà Riera i el cinturó del Litoral. La parada donaria servei directe a la futura ARE Salines-Serrallo, i connectaria també amb la futura plataforma per a autobusos Busbaix de la C-245, entre Castelldefels i Cornellà. Aquesta actuació també facilitaria la distribució de l'afluència de públic al NOU ESTADI DE L'RCD ESPANYOL [2007:189]. El DPTOP també va anunciar que Gestió d'Infraestructura SA (GISA) ja havia licitat l'assistència tècnica per a la redacció del projecte informatiu d'aquesta nova estació, document que es pensava tenir enllestit durant el 2009. Les previsions apuntaven a la posada en servei de l'estació cap al 2011, en un calendari molt similar al que es projectava per a la urbanització de l'ARE. Es tractava, doncs, d'un sector amb un important factor de transport públic, més si es tenia en compte que també s'estava pensant de fer una prolongació del Trambaix per donar servei a la zona i a la ciutat.

L'altre aspecte a destacar de l'actuació es trobava en el fort impacte de l'habitatge protegit, atès que en el document aprovat inicialment el setembre de 2008, que augmentava la superfície de l'ARE fins a les 53,98 ha, es projectava que més del 80% dels 2.372 habitatges previstos fossin de protecció oficial.

En el document aprovat definitivament el març de 2009 per la Generalitat, l'ARE no veia modificada la seva superfície, encara que sí que creixia en nombre d'habitatges (2.497) i mantenia l'elevat percentatge de protecció oficial (80,1% dels habitatges previstos).

ARE de Can Cervera i Montesa a Esplugues de Llobregat

La Generalitat preveia ubicar dues ARE a Esplugues. La de Montesa se situava sobre SUC, majoritàriament d'ús industrial. Es tractava d'una ARE amb dos subsectors situats al sud del terme municipal, al barri Montesa, en contacte directe amb els termes municipals de Cornellà de Llobregat i l'Hospitalet de Llobregat, en un terrenys pròxims al polígon d'habitatges de Sant Ildefons, dels quals restava separat per la presència de la fàbrica Montesa, que donava nom al sector. L'ARE Montesa comprenia sòls industrials –l'antiga fàbrica Montesa i parcel·les industrials pròximes–, sòls residencials –algunes illes d'edificacions unifamiliars adjacents–, i d'equipaments –l'antic camp de futbol del Rayo Amarillo.

La primera subzona, aproximadament una cinquena part de l'ARE, constava dels terrenys del Rayo Amarillo, delimitats per les avingudes de Cornellà (antiga C-245) i del Baix Llobregat, i pels carrers Montesa i Sant Antoni Maria Claret. La segona zona constava dels terrenys de l'antiga fàbrica Montesa, la illa de sòls industrials delimitats pels carrers Sant Gabriel, Sant Antoni Maria Claret, Sant Jordi i Bruc, deixant-hi exclosa la peça del CEIP Folch i Torres, i les illes d'habitatges unifamiliars delimitades pels carrers de Sant Jordi, Marina i Priorat, i pels carrers Verge de Guadalupe, Carme, Sant Jordi i Bruc.

L'ARE de Can Cervera estava situada majoritàriament sobre SUD, amb un petit espai de sòl urbà. L'espai formava un triangle amb un vèrtex nord en la confluència del carrer Molí amb el carrer Laureà Miró, un costat a ponent delimitat per la ronda, un altre costat a llevant delimitat pel carrer Molí i el carrer Ciutat de l'Hospitalet i amb un costat al sud delimitat per la futura avinguda de l'Electricitat i el terme municipal de l'Hospitalet. En l'angle sud-oest incorporava una part del terme municipal de l'Hospitalet, equivalent al 6% del conjunt de l'ARE. Dins del sector s'incorporava el Parc de la Solidaritat, un gran parc urbà que ocupava gairebé la meitat de l'actuació.

L'evolució de les dues ARE va seguir camins oposats durant el procés de tramitació del PDU.

La proposta inicial per a l'ARE Montesa d'abril de 2007 fixava un àmbit de 16,46 ha amb 832 habitatges, xifres molt similars a les presents en el document d'objectius i propostes de febrer de 2008, que establien per a l'àmbit 16 ha i 823 habitatges.

Posteriorment, en la redacció del PDU es van excloure de l'àmbit inicial proposat els sòls industrials consolidats i que continuaven en funcionament i els sòls situats fora del terme municipal d'Esplugues de Llobregat.

Per la seva banda, l'ARE Can Cervera tenia el febrer de 2008 una vintena d'hectàrees i s'hi projectaven 1.837 habitatges.

El 16 de juliol de 2008, l'Ajuntament va acordar declarar la conveniència i oportunitat de procedir a sotmetre determinades porcions de sòl urbà a actuacions de transformació urbanística, amb la finalitat de portar a terme els objectius i propòsits establerts per a les ARE. Per aquest motiu va aprovar inicialment una modificació puntual del PGM per transformar de sòl urbà a SUD el sector de l'ARE de Montesa, i la delimitació dels ARE de Can Cervera i la Masia (aquesta darrera no apareixia en el document de propostes i objectius de la Generalitat, i fou desestimada en el posterior procés de redacció del PDU), amb els vots favorable de PSC i ICV, l'abstenció de CiU i PP i el vot contrari del regidor d'ERC.

En la proposta de PDU aprovada inicialment durant el setembre, l'ARE de Montesa es va reduir fins a les 11,03 ha, però va augmentar considerablement el seu volum d'habitatges, fins a 2.229; per contra, la de Can Cervera va veure reduïda també la seva extensió (21,63 ha), així com el nombre d'habitatges previstos (1.360).

El febrer de 2009, l'Ajuntament d'Esplugues va aprovar provisionalment la modificació puntual del PGM de la població en l'àmbit de les ARE de Can Cervera i Montesa, amb els onze vots favorables de l'equip de govern (PSC) i els nou vots en contra de l'oposició (PP, ICV, CiU i ERC), que argumentaven el seu posicionament en la manca d'informació donada als veïns afectats, la reconversió d'espais industrials i zones verdes a SUD, la gran densificació prevista, la volumetria excessiva de les construccions, així com la manca de previsió concreta dels equipaments que es volia ubicar a les ARE. En el mateix ple es van aprovar els convenis urbanístics signats amb els propietaris majoritaris de les dues ARE per a la seva preparació i desenvolupament.

La proposta definitiva del PDU del Baix Llobregat de març de 2009 no va comportar canvis en l'ARE Can Cervera, i els que van tenir lloc en la de Montesa eren poc importants, amb una petita reducció de la superfície (10,97 ha) i del nombre d'habitatges previstos (2.105). El percentatge d'habitatges protegits se situava en un 50% en el cas de Can Cervera i en un 50,31% a Montesa.

L'alcaldessa d'Esplugues, Pilar Díaz (PSC), va avançar a mitjan maig de 2009, en la inauguració de Firesplugues, que l'Ajuntament estava negociant amb el DPTOP per obtenir una tercera ARE que estaria vinculada al projecte de fer subterrània l'autovia B-23, que també es trobava en fase de negociacions amb el MIFO. Segons Díaz, l'Ajuntament treballava perquè a la tardor hi pogués haver un acord amb les dues administracions que permetés concretar els dos projectes i el seu finançament. Díaz explicava que part dels diners necessaris per pagar el cobriment podrien arribar a través de la nova àrea residencial. El consistori presentava a Firesplugues les principals obres que estaven en curs i els projectes previstos, com ara les ARE de Montesa i Can Cervera, ja aprovades per la Generalitat.

El ple de l'Ajuntament de juny de 2009 va acordar l'aprovació inicial de la constitució dels consorcis necessaris per al desenvolupament de les ARE de Can Cervera i Montesa, amb l'INCASÒL.

L'alcaldessa explicava a final de juny que esperava que en el moment de començar la urbanització de les ARE, que fixava per a la primavera de 2010, ja hauria millorat la situació econòmica, i comentava, respecte del projecte de fer una ARE lligada al cobriment de la B-23, que les negociacions amb el DPTOP i el MIFO seguïen el seu curs, i que en tot cas no s'hi preveia un gran creixement residencial, sinó una façana de construccions que permetessin a la vegada generar recursos per sufragar-ne el cobriment.

JRMR

Més informació

www.gencat.cat/ares

ÀREES RESIDENCIALS ESTRATÈGIQUES DEL BARCELONÈS 15

La Generalitat proposa el febrer de 2008 construir set àrees residencials estratègiques (ARE) al Barcelonès, repartides per cinc municipis. Les ARE de l'Hospitalet de Llobregat són excloses de l'aprovació definitiva del pla director. D'altra banda, l'ARE de Badalona de Sant Crist-l'Estrella es parteix en dues, una per a cada barri. Finalment, s'aproven definitivament les ARE de l'Estrella i Sant Crist a Badalona, Front Riu Besòs a Sant Adrià del Besòs, i els Safaretjos i la Bastida a Santa Coloma de Gramenet. Per la seva part, l'Ajuntament de Barcelona aprova la redacció d'un pla director urbanístic específic per a l'ARE de Vallbona, a Barcelona.

En un context d'augment desmesurat dels preus de l'habitatge en els darrers anys, el Govern català va aprovar l'octubre de 2007 un DECRET LLEI DE MESURES URGENTS EN MATERIA URBANÍSTICA [2007:50] per dotar les administracions catalanes d'instruments que permetessin obtenir de manera immediata sòl per a la construcció d'habitatge assequible. El decret definia un seguit d'instruments, entre els quals les anomenades ÀREES RESIDENCIALS ESTRATÈGIQUES (ARE) [7], sectors a urbanitzar situats en diversos municipis de Catalunya i on la meitat, com a mínim, dels habitatges construïts serien de protecció.

A mitjan febrer 2008 la Comissió d'Urbanisme de Catalunya (CUC) va aprovar el document d'objectius i propòsits que donava llum verd al desenvolupament de les àrees residencials estratègiques (ARE). Segons el document, les ARE s'establirien a partir de la redacció de dotze plans directors urbanístics (PDU), un per a cadascun dels àmbits del planejament territorial i sis per a la regió metropolitana de Barcelona.

Les ARE del Barcelonès

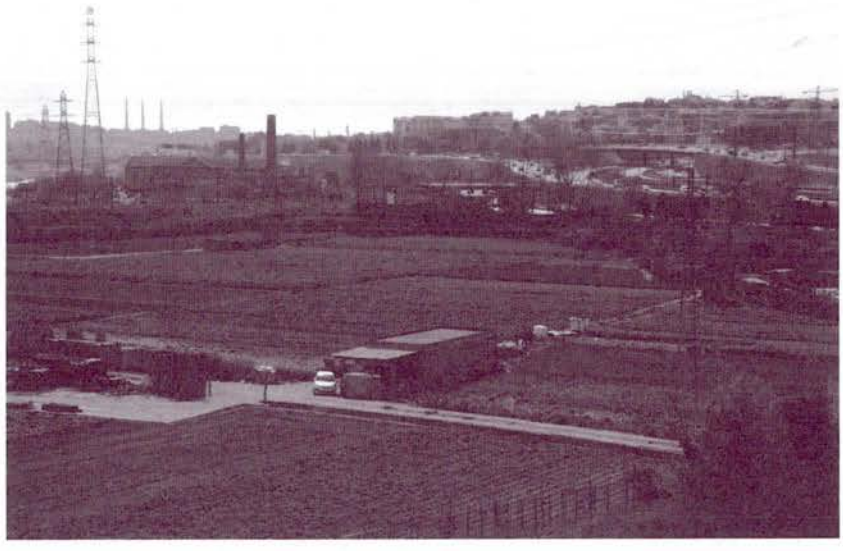
Segons la primera proposta, el PDU del Barcelonès havia d'incloure set ARE que, en conjunt, ocuparien 49,5 ha i acollirien 3.936 habitatges, una mica més d'un 4,4% previst en el conjunt de les ARE catalanes. Les set ARE en qüestió es repartirien pels municipis de Badalona, Barcelona, l'Hospitalet de Llobregat, Sant Adrià de Besòs i Santa Coloma de Gramenet.

A partir de les competències que atribueix la Carta municipal a l'Ajuntament de Barcelona, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), a proposta del consistori barceloní, va proposar desdoblar l'àmbit del Pla director del Barcelonès, inicialment delimitat, en dos plans directors urbanístics diferenciats, un d'específic per al municipi de Barcelona, que delimités una sola ARE, al barri de Vallbona, i l'altre per a la resta dels municipis.

El document de criteris i propòsits del DPTOP preveia el desenvolupament de dues ARE a l'Hospitalet de Llobregat, a la Florida i la Remunta. En el cas del polígon de la Florida, l'Ajuntament de Hospitalet de Llobregat projectava l'enderroc i substitució dels vint edificis del polígon coneguts com Los Bloques, que contenien 816 habitatges construïts durant el franquisme. Respecte a la Remunta, la primera proposta del DPTOP preveia la construcció de 710 habitatges en una zona de 6 ha, tot i que la proposta aprovada inicialment augmentava la superfície a 10,06 ha i el nombre d'habitatges a 797, el 60% dels quals havien de ser protegits. Finalment, el DPTOP va excloure aquestes ARE del tràmit d'elaboració del PDU. En el cas de la Florida, perquè l'Ajuntament no havia tramitat prèviament o simultàniament la Modificació puntual del Pla general metropolità (PGM) necessària per a la delimitació del sector, mentre que en el cas de l'ARE de la Remunta, va ser la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona (CTUB) mateixa qui va suspendre el tràmit d'aquesta ARE just abans de l'aprovació definitiva del PDU.

A Badalona, el document d'objectius i propòsits generals per a l'àmbit del Barcelonès proposava una sola ARE als barris de Sant Crist de Can Cabanyes i a Coll i Pujol (antic solar de l'Estrella). Ara bé, a proposta de l'Ajuntament de Badalona, a la versió del PDU aprovada definitivament, aquesta ARE es va partir en dues, una per a cada barri. A Sant Crist es preveia construir 176 pisos, tots públics, dins el sector afectat per la construcció del lateral de l'autopista C-31. Els veïns afectats, sobretot dels carrers Abat Escarré, Milà i Fontanals i Góngora, van presentar diverses al·legacions al PDU, ja que consideraven que la proposta "responia a criteris purament especulatius per part de les administracions local i autonòmica, per tal d'obtenir sòl públic a baix preu". D'altra banda, a l'Estrella es preveia aixecar 325 pisos, dels quals 166 serien protegits.

A Sant Adrià de Besòs, l'ARE es projectava a la zona industrial situada davant el



El sector de Vallbona (Barcelona) finalment no s'urbanitzarà com a ARE Foto: Arxiu Territori

			Aprovació definitiva		
Municipi	**Nom del sector**	**Règim del sòl original**	**Hectàrees**	**Habitatge total**	**% habitatge protegit**
Badalona	L'Estrella	SU	4,3	325	51,4
Badalona	Sant Crist	SU	1,4	176	100,0
L'Hospitalet de Llobregat	La Remunta	SU	0,0	0	0,0
L'Hospitalet de Llobregat	La Florida	SU	0,0	0	0,0
Sant Adrià del Besòs	Front Riu Besòs	SU	1,2	120	50,0
Santa Coloma de Gramenet	Safaretjos	SU	3,4	310	80,0
Santa Coloma de Gramenet	La Bastida	SUND	2,4	120	80,0
Barcelona	Vallbona	SNU	0,0	0	0,0
Total			**12,7**	**1.051**	**72,3**

SU: Sòl urbà

SUND: Sòl urbanitzable no delimitat

SNU: Sòl no urbanitzable

passeig de la Pollancreda. En aquest cas, l'Ajuntament de Sant Adrià va cedir la gestió de l'espai a la Generalitat perquè agilités el procés d'actuació urbanística, que comportava la construcció de 120 pisos, dividits en parts iguals entre pisos protegits i de venda lliure, i la urbanització dels carrers que limitaven l'illa, sobretot l'avinguda de la Pollancreda i els carrers Nebot i Besòs.

Amb tot, la proposta del PDU aprovada definitivament incloïa cinc ARE (l'Estrella, Sant Crist, Front Riu Besòs, els Safaretjos i la Bastida), a les quals el nombre d'habitatges s'havia reduït en 175 (fins a 1.051) respecte del document d'objectius i propòsits –descomptant les ARE de l'Hospitalet i Barcelona.

L'ARE de Santa Coloma de Gramenet-la Bastida

El document d'objectius i criteris del DPTOP preveia la construcció de 582 habitatges a Santa Coloma de Gramenet, la meitat dels quals protegits. Concretament, es preveia desenvolupar dues àrees, una d'unes 3 ha a la Bastida, on s'hi farien 282 habitatges, i l'altra, també de 3 ha, al barri dels Safaretjos, on s'hi farien 300 habitatges. L'àrea de la Bastida, a llevant del terme municipal, estava classificada com a sòl urbanitzable no delimitat, mentre que la dels Safaretjos, davant la llera del riu Besòs, com a sòl urbà.

El document aprovat inicialment ampliava significativament el nombre d'habitatges. Així, per a la zona de Safaretjos s'hi preveien 400 habitatges nous, distribuïts en quatre edificis de disset plantes. A la Bastida, se n'hi preveien 537, que es dividirien en tres blocs de quatre plantes, tres més de set plantes i un gratacel de 22. D'aquests habitatges, l'Ajuntament de Santa Coloma havia ampliat l'oferta d'habitatge protegit fins al 80%. D'aquesta manera, es preveien 320 pisos socials a l'ARE dels Safaretjos i 422 a la Bastida. Segons la tinent d'alcalde de Serveis Territorials, Carmen Moraira (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), es buscava "potenciar la residència de col·lectius, especialment de joves, de diferents nivells socioeconòmics per evitar nuclis tancats". Els sis edificis s'aixecarien en dues fileres, amb un espai lliure entre ells de 30 a 40 metres, en forma de rambla. Alguns dels baixos dels edificis es reservarien per a activitat comercial.

A més, al barri dels Safaretjos estava prevista la construcció d'una escola d'educació infantil i primària, i una gran zona verda d'uns 5.000 m². La proposta de la Bastida, per la seva part, preveia una zona d'equipaments esportius, amb un nou pavelló, que substituiria el que ja existia, i la construcció d'una pista d'atletisme de 200 metres. L'operació es completaria amb la construcció d'una llar d'infants i zones verdes.

Després de l'aprovació inicial, Moraira va anunciar que l'Ajuntament presentaria al·legacions al PDU que no comportarien canvis substancials. L'Ajuntament estava estudiant la incorporació d'un projecte de reforestació a la zona de la Bastida, i replantar tots els arbres afectats per la construcció dels habitatges a altres zones de Santa Coloma.

En canvi, l'aprovació inicial va causar molta polèmica i mobilització social entre els afectats per l'ARE de la Bastida. A final de novembre de 2008, la Plataforma en Defensa de la Serralada de Marina i Can Zam va organitzar unes jornades reivindicatives a la Bastida amb l'objectiu d'aturar el projecte urbanístic previst a l'ARE. Sota el títol *Salvem la Bastida*, la plataforma va convocar una acampada als terrenys afectats, i va organitzar una assemblea oberta, un concert de música, una plantada d'arbres i una botifarrada popular. De manera paral·lela a aquests actes la plataforma havia iniciat una campanya de recollida d'al·legacions en diferents punts de la ciutat.

Finalment, les reivindicacions dels veïns van tenir ressò en el govern colomenc. Així, el consistori va presentar una proposta modificada en forma d'al·legació on proposava canvis substancials en l'ARE prevista a la Bastida. Aquesta nova proposta, d'una banda, reduïa el nombre d'habitatges a construir a uns 160 habitatges i, de l'altra, preveia crear dos equipaments, un dels quals podria ser l'alberg de joventut de la ciutat. La proposta també preveia la prolongació d'alguns carrers, la reforestació de la resta de l'espai de la Bastida fins al Parc de la Serralada de Marina [2007:106], el condicionament de camins rurals i la recuperació de la riera que travessava la Bastida.

Les entitats de Santa Coloma van qualificar de "raonable" la proposta de l'Ajuntament. No obstant això, la majoria van qüestionar la participació en el procés d'elaboració de la darrera proposta i van assegurar que el canvi de parer del govern municipal responia a la pressió popular. L'associació més disconforme va ser la Unió Colomenca d'Atletisme, que exigia el trasllat de les pistes a Can Zam, havent vist d'entrada que a la Bastida no tenien cabuda les pistes reglamentàries, de 400 metres. Amb tot, la proposta de l'Ajuntament va rebre 121 adhesions ciutadanes. D'altra banda, la plataforma va presentar també 1.384 al·legacions a la proposta aprovada inicialment.

Amb tot, la proposta aprovada definitivament recollia la construcció de 120 habitatges a la Bastida i 310 al barri dels Safa-

retjos. Aquesta darrera proposta mantenia el 80% d'habitatge protegit a les dues ARE.

El Pla director urbanístic de l'ARE de Vallbona, a Barcelona

El març de 2009, el govern municipal de Barcelona va aprovar inicialment el PDU de l'ARE de Vallbona, al districte de Nou Barris. Aquesta ARE s'havia concebut com un barri sostenible exemplar, i pretenia convertir-se en el primer ecobarri de l'Estat espanyol.

La proposta incloïa la construcció de 2.000 habitatges, el 60% dels quals de protecció oficial. D'altra banda, incorporava una sèrie de mesures ambientals, com la minimització de la demanda energètica, l'ús d'energies renovables, la racionalització dels fluxos de mobilitat, la recuperació de l'espai públic per a les persones, la minimització i diversificació de les fonts de subministrament d'aigua, o la conservació del mosaic agrícola a través del manteniment de dues hectàrees d'horta.

A més, el pla incloïa la millora de la connectivitat amb els barris veïns de Trinitat Vella, Bon Pastor, Torre Baró i Santa Coloma de Gramenet, per mitjà de la construcció de nous vials, i el soterrament de la futura línia del ferrocarril d'alta velocitat (FAV) cap a França i el d'una de les dues línies de Rodalies, així com la construcció d'un centre cívic, una guarderia, un centre de secundària, àmplies zones esportives i una residència d'ancians.

Per tal de començar les obres de l'ecobarri, a més de l'aprovació definitiva del PDU, calia l'avaluació d'impacte ambiental del cobriment o soterrament de les vies. Un cop superat aquest tràmit, els terrenys, plens de vies, es podrien desafectar, i podrien començar les obres.

JRL-X3EA

Més informació

www10.gencat.cat/ptop/AppJava/cat/home/ares.jsp

16 ÀREES RESIDENCIALS ESTRATÈGIQUES DEL CAMP DE TARRAGONA I

La Generalitat aprova el Pla director urbanístic de les àrees residencials estratègiques del Camp de Tarragona. El document d'objectius i propostes inclou catorze àrees en dotze municipis que afecten les sis capitals comarcals i nuclis pròxims a aquestes. En el document aprovat definitivament es descarten les àrees de Cambrils, Montblanc i el Vendrell, les dues primeres per voluntat del consistori corresponent i les del Vendrell per la proximitat a les vies fèrries que transporten matèries perilloses. A les ARE aprovades, el debat polític i veïnal és intens.

El Pla director urbanístic (PDU) de les àrees residencials estratègiques (ARE) al Camp de Tarragona pretén facilitar als ciutadans habitatges barats en zones preparades i amb els serveis necessaris per suportar el creixement residencial previst. En aquest àmbit, el Govern estableix inicialment catorze ARE en dotze municipis, sis dels quals són capitals comarcals: Falset (Priorat), Montblanc (Conca de Barberà), Reus (Baix Camp), Tarragona (Tarragonès), Valls (Alt Camp) i el Vendrell (Baix Penedès). La resta de nuclis es troben a la comarca del Tarragonès (els Pallaresos, Perafort i Vila-seca), al Baix Penedès (Calafell i Santa Oliva) i al Baix Camp (Cambrils). EL PLA TERRITORIAL PARCIAL DEL CAMP DE TARRAGONA [2008:99] (PTPCT) situa set d'aquests municipis amb estratègia de creixement potenciat, mentre que reserva per a Calafell i Santa Oliva una estratègia de creixement moderat i qualifica la situació dels Pallaresos com a centre urbà en continus urbans. Els dotze municipis sumen gairebé 400.000 habitants el 2008, i representen el 66% de la població de l'àmbit territorial.

Evolució de les ARE del Camp de Tarragona

De les catorze ARE proposades per la Generalitat, la meitat (Calafell, Cambrils, Falset, Perafort, Santa Oliva, Pou Boronat i l'ARE de les Mates del Vendrell) se situaven completament en sòl urbanitzable. Hi havia una ARE sobre sòl urbà no consolidat (SUNC) (la del carrer Girona al Vendrell), i dues completament sobre sòl no urbanitzable (SNU): les Arcades a Montblanc i Ruanes a Valls. La resta de casos presentaven una barreja de règims de sòl, sovint amb part de sòl urbanitzable i de SNU (sector residencial dels Pallaresos i Tarragona, ronda Nord a Reus, i la Canonja a Tarragona), o amb part de sòl urbà i SNU (la Canaleta a Vila-seca).

El Govern, en el document d'objectius i propostes que va aprovar la Comissió d'Urbanisme de Catalunya (CUC) el 15 de febrer de 2008, establia per al conjunt d'ARE de la demarcació de Tarragona un total de 369 ha de superfície en les quals es preveia construir fins a 18.518 habitatges nous, dels quals un 50% eren protegits, seguint les premisses fixades pel Decret llei 1/2007, de 16 d'octubre, DE MESURES URGENTS EN MATÈRIA URBANÍSTICA [2007:50].

Es va obrir llavors un període de reflexió en el qual el document va ser analitzat pels diversos consistoris afectats, i fruit d'aquest procés es van produir modificacions en bona part de les ARE en el document aprovat inicialment per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona (CTUT) el 18 de setembre de 2008. Com a resultat d'aquests moviments a nivell local (vuit ARE van reduir la seva superfície, cinc la van ampliar i quatre van augmentar la densitat d'edificació), es va reduir la superfície del conjunt de les ARE del Camp de Tarragona fins a les 341,35 ha, i en menor mesura, el nombre d'habitatges previstos (18.393). En la majoria (onze) de les ARE també es va incrementar el percentatge d'habitatge protegit, que va passar a ser del 53,9 % en el conjunt de l'àmbit.

Després d'un període d'informació pública de dos mesos i un cop rebuts els corresponents informes sectorials i la declaració d'impacte ambiental feta per la Direcció General de Medi Natural, el 12 de març de 2009 la CTUT va aprovar provisionalment el PDU de les ARE del Camp de Tarragona, que reduïa el nombre d'ARE de catorze a onze. L'ARE de Montblanc es va desestimar a petició de l'Ajuntament, a qui no satisfeia el projecte i al·legava que ja tenia habitatge públic pendent de vendre. Les dues ARE del Vendrell, per contra, es van desestimar perquè un informe de la Direcció General de Protecció Civil constatava que els dos sectors quedaven massa a la vora de la línia fèrria per on circulaven mercaderies perilloses. Es donava la circumstància que les ARE del Vendrell eren les úniques del Camp de Tarragona en què estaven completament d'acord Govern i Ajuntament, que no hi havia presentat al·legacions.

L'endemà la CUC aprovava definitivament el PDU de les ARE del Camp de Tarragona, que finalment desestimava també l'ARE de Cambrils, que la CTUT no havia exclòs perquè la sol·licitud de l'Ajuntament que demanava que es retirés no havia arribat a temps.

El pla quedava doncs reduït a 10 ARE, que sumaven una superfície de 284,33 ha i preveien un total de 15.145 habitatges nous, dels quals el 54,2% eren de protecció oficial. Aquest nou parc d'habitatges previstos permetria un increment de població de més de 45.000 persones, amb un increment del 14% respecte de la població actual.

L'ARE de Reus, el projecte més ambiciós

L'ARE ronda Nord de Reus (PLANS URBANÍSTICS A REUS [2008:110]) se situava al nord del nucli urbà, en una gran àrea al nord-oest del terme municipal, separada de la ciutat per la línia de ferrocarril i l'estació. L'espai, que es trobava en part en sòl urbanitzable i en part en SNU, estava ocupat per grans àrees de conreus de secà, masos i cases unifamiliars, granges i alguns espais naturals. L'àmbit estava travessat per diversos camins, entre els quals destacava el passeig arbrat del camí de la Boca de la Mina i el camí de les Ànimes, i per alguns cursos d'aigua, el més important dels quals era el barranc del Molí. Els límits de l'àmbit d'actuació eren a l'oest l'Institut Pere Mata; al nord, el límit de terme municipal; a l'est, la carretera de Castellvell del Camp i diverses urbanitzacions; i al sud, el barri Gaudí i la carretera d'Alcolea del Pinar.

L'ARE de Reus destacava per les seves dimensions, que la convertien en la més gran de Catalunya. En el document d'objectius i propostes de febrer de 2008, l'àmbit ocupa-

va 113 ha i s'hi projectaven 5.628 habitatges nous.

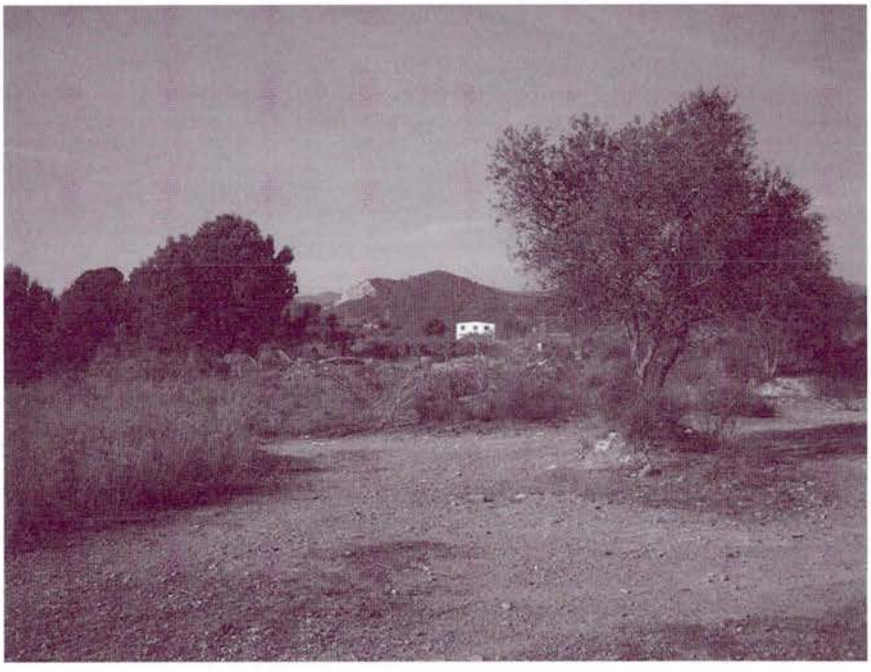
Les primeres veus crítiques van arribar, però, ben aviat. L'abril de 2008, l'elaboració d'uns cartells reivindicatius i la representació de la mort del Camp amb diverses creus clavades al terra van ser els actes centrals de la protesta que el col·lectiu Esquerra Independentista del Camp –integrada per l'Assemblea de Joves, el Casal Despertaferro, la Candidatura d'Unitat Popular (CUP), els Maulets i el Sindicat d'Estudiants dels Països Catalans– va iniciar a Reus sota el lema "Gent del Camp! Aturem l'ofensiva del ciment!".

Els membres del col·lectiu protestaven per la política urbanística seguida per l'Ajuntament, i van afirmar que no trobaven coherent el volum d'habitatges construïts a l'ARE, quan el centre de la ciutat s'estava degradant i encara hi havia molts habitatges buits. El col·lectiu va continuar les seves protestes amb una caminada popular fins a la Boca de la Mina i la creació d'un mural reivindicatiu a l'avinguda del Comerç.

El document aprovat inicialment el setembre de 2008 reduïa mínimament l'àmbit fins a les 112,26 ha, però el sector es va densificar fins a permetre l'ampliació del nombre d'habitatges a un màxim de 6.174, dels quals es preveia que el 55% fossin protegits. L'àmbit no preveia habitatge dotacional, i la superfície per a espais lliures públics (on destacava el passeig de la Boca de la Mina, catalogat al Pla especial de protecció del patrimoni arquitectònic historicoartístic i natural de la ciutat de Reus) i per a equipaments (inclosos quatre masos també catalogats) hi era inferior a la mitjana del PDU.

A mitjan gener de 2009, en el marc d'una ronda de xerrades informatives per part de tots els grups municipals per exposar la seva visió sobre l'ARE, el portaveu d'Iniciativa per Catalunya Verds (ICV), Ernest París, es va mostrar contrari al model urbanístic proposat al sector, afirmant que la densitat de l'ndret era desproporcionada. París es mostrava contrari a la construcció d'edificis de catorze plantes i considerava excessiva la previsió d'habitatges a la zona. Amb tot, el regidor va destacar que el projecte permetria acabar amb el problema de l'habitatge a Reus, a més de possibilitar la remodelació del passeig Nord i la definició dels límits urbans. El regidor, que formava part de l'equip de govern, va afegir que l'ARE era un bon projecte per a la ciutat i que s'estava treballant per millorar-lo i fer-lo viable.

L'ARE havia dividit govern municipal –format pel Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i ICV– i oposició –Convergència i Unió (CiU), Partit Popular (PP) i Coordinadora Reusenca Independent (CORI) – des de l'anunci de la voluntat de la Generalitat de desenvolupar-la, i havia rebut, paral·lelament, crítiques per part dels veïns. A final de gener, les diferències es van posar de manifest en un ple, on el regidor d'Urbanisme, el republicà Jordi Bergadà, va fer una defensa amb matisos del projecte, mentre animava els disconformes a presentar al·legacions, atès que el termini s'havia ampliat fins al 30 de gener. En el mateix ple, l'equip de govern va rebutjar una moció de l'oposició que demanava la suspensió de l'ARE fins que no s'arribés a un consens entre els diferents grups municipals.



ARE Ronda Nord de Reus Foto: Moisès Jordi

El portaveu de CiU, Carles Pellicer, va respondre que demanaria una reunió amb l'alcalde, el socialista Lluís Miquel Pérez, per intentar desencallar i tancar els aspectes més polèmics de l'ARE.

A principi de febrer, els veïns afectats per l'ARE de Reus es van mostrar agraïts a l'Ajuntament per haver-los explicat en persona les al·legacions que presentaven com a institució, però van afirmar que continuaven apostant per aturar aquest projecte i tornar-lo a formular des d'uns altres paràmetres. Els afectats discrepaven amb el consistori perquè consideraven que calia un procés de participació –que l'ARE no permetia– per repensar el projecte de nou i de manera consensuada. Els propietaris afectats es mostraven preocupats per com s'acabaria finançant la urbanització de la zona. Tot i el rebuig, els afectats valoraven positivament algunes de les al·legacions de l'equip de govern, com ara la protecció d'alguns masos o edificis patrimonials.

En el ple de final de febrer la CUP de Reus va tornar a demanar una consulta popular vinculant en relació amb l'ARE del passeig del Nord. La CUP instava l'equip de govern a no permetre l'inici dels tràmits fins que no estiguessin resoltes les al·legacions presentades al Pla director urbanístic del Camp de Tarragona (PDUCT) i al PTPCT i reclamaven una major informació sobre el projecte tant per als afectats directes com per a la resta de la ciutadania. La formació recordava que tenia presentades al·legacions al PDUCT, i conjuntament amb la coordinadora de col·lectius de l'Esquerra Independentista del Camp i el col·lectiu la Canonja 3, al PTPCT.

A mitjan mes de març es va aprovar definitivament l'ARE, amb una petita reducció tant de la superfície (105,84 ha) com del nombre d'habitatges previstos (5.769).

Poc després es constituïa la plataforma Reus Viu, hereva de la campanya "Aturem l'ofensiva del ciment!", creada amb la intenció d'aturar el creixement residencial a la ciutat. Des de la plataforma es denunciava la previsió de crear 17.500 nous habitatges al municipi quan ja existia un parc de 7.000 pisos buits, i es mostrava la preocupació perquè el projecte d'ARE suposaria la destrucció d'un important espai verd. La plataforma també criticava la creació de més sòl industrial, a la vegada que es desmarcava de qualsevol vinculació o interès polític.

El regidor d'urbanisme, Jordi Bergadà, destacava a final d'abril, en la presentació del Pla local d'habitatge de Reus 2009-2016, que el 44% del sòl urbanitzable del municipi es projectava destinar a habitatge protegit, citant com a cas més important la futura ARE del passeig Nord. Bergadà va afirmar que el Pla també volia fomentar la rehabilitació de pisos buits per incorporar-los al programa d'habitatge assequible.

L'ARE de Valls a Ruanes, un projecte de llarg recorregut

Els terrenys que ocupava l'ARE de Ruanes estaven situats al sud-est del nucli consolidat, entre el Torrent del Catllar i la carretera C-37 (de Barcelona a Valls), en un espai flanquejat al sud-oest per la carretera N-240 i al nord-est per un nou vial que vial que havia d'unir el municipi amb la barriada de Clols i enllaçava amb la carretera de Puigpelat, a més de limitar amb la barriada de la Colla Vella dels Xiquets de Valls.

Una imatge de l'ARE Ruanes de Valls Foto: Moisès Jordi

Aquest àmbit ja feia temps que s'intentava desenvolupar. El novembre de 2001, l'Ajuntament de Valls i l'Institut Català del Sòl (INCASÒL) ja preparaven un conveni per desenvolupar de forma coordinada el creixement de la ciutat, i entre les actuacions prioritàries ja apareixia el desenvolupament urbanístic de la zona de Ruanes.

Quatre anys més tard, l'INCASÒL posava a licitació la redacció del projecte d'urbanització de Ruanes, que preveia urbanitzar una superfície de 22,27 ha, on es construirien 1.113 habitatges, un 50% dels quals es destinaven a pisos protegits (un 20% de protecció oficial i un 30% de preu concertat). El desenvolupament de la zona havia de permetre superar el torrent del Catllar mitjançant un pont que connectaria amb la carretera de Barcelona, a la vegada que es projectava un parc fluvial entorn del torrent. La proposta preveia que l'INCASÒL s'encarregaria del desenvolupament urbanístic i de la construcció del pont, i l'obra pública revertiria en el consistori, que preveia fer una zona d'aparcaments i un recinte firal. Per les mateixes dates, el consistori començava a cercar finançament per a una de les propostes estrella de l'alcaldessa, Dolors Batalla (CiU), el Museu Casteller.

Tot i que a principi de 2006 es va acordar amb el Departament d'Interior, Relacions Institucionals i Participació la inclusió de la caserna dels Mossos d'Esquadra dins el desenvolupament del sector de Ruanes, el febrer de 2007, amb la licitació del projecte ja aprovada i amb la proposta d'urbanització a punt per part de l'INCASÒL, el consistori va decidir variar-ne la ubicació i tornar a situar aquest equipament al barri del Fornàs.

A final de febrer de 2007 el consistori va decidir aturar el desenvolupament de la zona de Ruanes, al·legant que una actuació tan important, què incloïa la requalificació dels terrenys, que continuaven essent SNU, no es podia dur a terme només amb una modificació puntual del planejament, per la qual cosa posposaven el projecte fins a després del procés de revisió del Pla general d'ordenació urbana (PGOU) de la població, que restava condicionat per la celebració de les eleccions municipals del maig. L'INCASÒL ja tenia per aquelles dates pràcticament enllestit el projecte d'urbanització, que preveia presentar en breu al consistori.

L'entrada del PSC en el nou equip de govern, liderat per CiU, va impulsar la represa del projecte de l'ARE la tardor del mateix any, a la vegada que s'apuntava des del consistori la intenció d'incloure a la zona dos nous equipaments: el Museu Casteller i un palau de congressos.

Des de l'oposició, ERC, CUP i PP afirmaven que el nou pacte de govern estava molt vinculat a la decisió de tirar endavant el projecte de Ruanes. El portaveu d'ERC, Josep Maria Pallàs, va parlar d'un tripartit entre els dos grups de l'equip de govern i l'INCASÒL, i es va mostrar contrari a l'actuació urbanística de Ruanes i al canvi d'ubicació del Museu Casteller, afirmant que s'acabaria tenint un equipament desconnectat i apartat del centre de la ciutat.

El desembre de 2007, el portaveu de la CUP a Valls, Gerard Nogués, qualificava d'estafa la proposta que estava preparant la Generalitat de declarar Ruanes com a ARE, a la vegada que criticava que no es complien cap de les condicions per entrar al programa, atès que el municipi ja disposava de prou sòl per desenvolupar habitatge assequible.

L'Ajuntament de Valls, per la seva banda, es mostrava favorable a vincular el desenvolupament urbanístic, residencial i d'equipaments de Ruanes al programa de les ARE, amb la finalitat d'agilitar els tràmits.

A final de gener de 2008 el ple de l'Ajuntament de Valls va confirmar la decisió de situar el Museu Casteller a Ruanes, desestimant una moció d'ERC que cercava la celebració d'un referèndum per decidir la ubicació de l'equipament.

El conseller de Cultura, Joan Manel Tresserras, va afirmar, durant la reunió de febrer de 2008 de la junta de govern del consorci museístic a Valls, que les obres del Museu Casteller s'iniciarien a final de 2009, i també s'hi va nomenar una comissió per supervisar el projecte. El consorci va acceptar igualment la proposta d'escollir Ruanes com a emplaçament del futur museu, i es van encarregar els treballs museogràfics del projecte a l'arquitecte Dani Freixas, el portaveu de la Coordinadora de

Colles Castelleres, Jordi Roca, i el director del Museu de Valls, Jordi París.

Poc després es presentava el document de propostes i objectius de les ARE del Camp de Tarragona, on l'ARE de Ruanes tenia una superfície de 35 ha i preveia la construcció de 1.740 nous habitatges.

Immediatament, el grup municipal de la CUP va tornar a mostrar el seu desacord amb el projecte, atès que consideraven que no s'ajustava a les necessitats del municipi, que ja disposava de sòl programat per construir 4.000 habitatges.

El maig de 2008, els sectors socials i polítics contraris a l'ARE van acordar unir els seus esforços i crear una plataforma que centralitzés les accions encaminades a aturar Ruanes, durant una reunió informativa que la CUP va realitzar a l'Institut d'Estudis Vallencs. En aquest sentit, es va fer sentir la veu crítica dels veïns del barri antic, que denunciaven la falta de voluntat política per recuperar el centre històric.

La plataforma, anomenada Valls Viu, estava formada per la CUP, ERC, Àgora Socialista, l'associació de veïns del Portal Nou i particulars a tall personal, i en la presentació del seu manifest fundacional a mitjan mes de juny de 2008, va exposar un recull de dotze propostes, entre les quals destacava la crítica al model urbanístic del consistori, a l'ARE de Ruanes i a la ubicació del Museu Casteller, entre altres.

La plataforma havia engegat una sèrie de contactes informatius amb responsables de la Cooperativa Agrícola, l'Institut d'Estudis Vallencs, la Cambra de Comerç, la Unió de Botiguers, l'Associació de Veïns del Barri Antic i la Federació d'Associacions de Veïns, i va començar un procés de recollida d'adhesions, entre les quals destacava una campanya de signatures de rebuig al projecte que preveien trametre al síndic de Greuges.

El setembre de 2008, en el document aprovat inicialment, l'ARE de Ruanes quedava reduïda a 33,64 ha i 1.614 habitatges, encara que incrementava el seu percentatge d'habitatge protegit (56,2%). La previsió d'habitatge dotacional hi era molt escassa (1.022 m², el 0,3% de a superfície del sector), però, per contra, preveia un volum important de sòl dedicat a espais lliures públics (entre els quals destacava el Parc Fluvial del Torrent del Catllar), i sobretot de sòl per a equipaments (amb la previsió d'ubicar-hi el Museu Casteller i el palau de congressos).

Poc dies després, l'Ajuntament i l'INCASÒL van fixar els termes de col·laboració a l'ARE de Ruanes, on s'estipulava que del 15% d'aprofitament de l'ARE es destinaria un percentatge (30%) a invertir en habitatge protegit al centre històric, i també s'especificava que els excedents de sòl que es poguessin produir a les actuacions urbanístiques es reinvertirien en habitatge protegit a la ciutat, especialment en actuacions al centre històric.

El gener de 2009 la plataforma Valls Viu tornava a mostrar el seu rebuig a l'ARE, afirmant que el creixement residencial previst esgotava les previsions de creixement del municipi segons el PTPCT, i assenyalava també que la finalitat del projecte se centrava més sobre la construcció d'equipaments que no pas sobre la consecució d'habitatge assequible, que en un principi era la premissa principal de les ARE.

A final del mateix mes, l'Ajuntament anunciava que un propietari havia cedit 3.000 m² de terreny per a la construcció del Museu Casteller a Ruanes, fet que permetia agilitar el projecte.

L'Ajuntament també havia aprofitat el període d'audiència de l'INCASÒL amb les administracions per tancar altres aspectes de l'ARE, com ara la millora de la mobilitat i l'adequació de les necessitats dels propietaris de l'àmbit que hi tenien una residència. El consistori havia aconseguit excloure de l'àmbit tres propietaris que limitaven amb la carretera de Barcelona. Per a la resta de veïns afectats, es va decidir que els que estaven a la zona verda hi podrien continuar residint fins que no es desenvolupés l'àmbit d'equipament, i que pel que fa als afectats pel desenvolupament residencial, es pensava estudiar les fórmules per mantenir l'edificació.

El consistori va acordar incrementar també l'ús hoteler de la zona i ampliar la zona d'equipaments esportius, pròxima a l'actual del Vilar. Pel que fa als habitatges dotacionals, el consistori va acordar tornar-los a ubicar al centre històric de la ciutat, en comptes de fer-ho a l'ARE.

El pes dels vots de l'equip de govern –17 de 21 regidors– va aturar una moció presentada a final de febrer per la CUP i ERC en què es demanava una consulta popular sobre l'ARE de Ruanes.

L'aprovació definitiva del PDU de les ARE del Camp de Tarragona va deixar el sector de Ruanes en 32,78 ha de superfície i 1.721 habitatges, a la vegada que reduïa el percentatge d'habitatge protegit al 50%.

Núria Segú, primera tinent d'alcalde, regidora de Relacions Institucionals i diputada al Parlament pel PSC, es felicitava per l'aprovació definitiva de l'ARE de Valls, i posava un termini de quinze anys per a la realització total del projecte, que es desenvoluparia en fases i en funció de la demanda generada.

Es desestima l'ARE de Cambrils

L'àmbit del sector SUND-A estava situat a l'est del terme municipal de Cambrils, al nord-oest del nucli urbà actual de Vilafortuny i al marge esquerre de la riera de Riudoms. L'àmbit limitava al sud amb el vial de Cavet (carretera T-325) que connectava Salou i Cambrils; a l'est pel camí de la platja de l'Esquirol; al nord pel camí de Sant Joan; i a l'oest per la riera de Riudoms o de Maspujols. L'actuació es desenvolupava sobre sòl urbanitzable no delimitat (SUND).

En el document d'objectius i propostes, l'ARE SUND-A de Cambrils registrava una superfície de 36 ha i preveia la construcció de 1.794 habitatges, la meitat dels quals protegits. El sector es va reduir i densificar en el document aprovat inicialment el setembre de 2008, que deixava l'àmbit en 34,46 ha i 2.067 habitatges, i no modificava el pes de l'habitatge protegit. L'ARE preveia un volum dedicat a espais lliures públics (on destacava la zona de protecció entorn de la riera de Riudoms) i d'equipaments similar a la mitjana del PDU. Els equipaments previstos eren un equipament esportiu, una escola i una reserva d'espai per a habitatge dotacional amb una previsió de 125 unitats.

Després de l'aprovació inicial de l'octubre de 2008, l'Ajuntament de Cambrils i els propietaris dels terrenys pròxims al vial de Cavet van reprendre les converses per arribar a acords sobre el desenvolupament de l'ARE.

El consistori es posicionava llavors a favor del projecte, que topava amb el recel dels veïns del barri del Molí de la Torre, que consideraven que la densitat era excessiva, i que els nous vials previstos congestionarien el trànsit de la zona. Per la seva banda, des de la urbanització els Ametllers també es mostraven reticents davant el projecte, però preferien esperar esdeveniments abans de definir-se a favor d'una posició a altra. Des del consistori, el regidor de Desenvolupament Urbà i Habitatge, Daniel Pallejà, va intentar tranquil·litzar els propietaris dels terrenys afectats explicant que no es tiraria endavant sense un suport majoritari per part dels afectats.

			Aprovació definitiva		
Municipi	**Nom del sector**	**Règim del sòl original**	**Hectàrees**	**Habitatge total**	**% habitatge protegit**
Calafell	Figueres-Barquera	SUD	7,4	369	51,2
Cambrils	SUND-A	SUND	0,0	0	0,0
Falset	Gratallops Sant Gregori	SUD i SUND	10,9	547	58,1
Montblanc	Les Arcades	SNU	0,0	0	0
Pallaresos i Tarragona	Sector Residencial	SNU i SUD	22,9	1.146	57,2
Perafort	Eixample estació	SUND	19,2	962	50,3
Reus	Ronda Nord	SUD, SUND i SNU	105,8	5.769	55,0
Santa Oliva	Molí Baix	SUD	15,9	911	64,8
Tarragona	La Canonja	SUD i SNU	23,6	1.416	52,0
Tarragona	Pou Boronat	SUD	37,5	1.890	52,8
Valls	Ruanes	SNU	32,8	1.721	50,0
Vendrell	C. Girona	SUNC	0,0	0	0
Vendrell	Les Mates	SUD	0,0	0	0
Vila-seca	La Canaleta	SUNC I SNU	8,3	414	50,0
Totals			**284,3**	**15.145**	**54,2**

SUNC: Sòl urbà no consolidat

SUD: Sòl urbanitzable delimitat

SUND: Sòl urbanitzable no delimitat

SNU: Sòl no urbanitzable

A final de gener de 2009, però, el consistori havia canviat la seva postura i optava per descartar l'ARE per la situació de dificultat econòmica i perquè no veien com fer viable el projecte.

L'alcalde, Robert Benaiges, explicava el canvi de rumb del govern municipal (format per PSC, ERC i ICV), tot indicant que considerava positius els criteris generals del projecte, però atès el canvi de situació econòmica respecte de l'escenari inicial, veia poca viabilitat a l'actuació. Benaiges va aprofundir en la qüestió afirmant que el preu del sòl havia caigut, fet que dificultava la possibilitat de finançar els 2.000 habitatges previstos, així com els treballs d'urbanització que s'havien de dur a terme.

L'alcalde també apostava per tirar endavant els projectes d'equipaments –amb una seu universitària de l'Institut Nacional d'Educació Física (INEF), una residència per a la gent gran i un centre cívic– i comunicacions –unió del vial de Cavet amb l'N-340 i la carretera de la Misericòrdia– previstos al sector, a la vegada que apostava per ubicar en altres sectors de la ciutat els pisos protegits que no es farien a l'ARE.

L'alcalde tenia previst informar tant la Generalitat com els veïns i propietaris sobre el nou escenari, abans de l'aprovació provisional del PDU.

Durant les setmanes següents el consistori va matisar la seva postura afirmant que només s'estava replantejant el projecte. Benaiges posava en dubte que la Generalitat disposés del finançament necessari per dur a terme el projecte i explicava que tal com estava en aquells moments, hi hauria propietaris que hi sortirien perdent. Per tot plegat, apostava per continuar els contactes amb la Generalitat a fi d'estudiar la viabilitat del projecte, i afirmava també que els escenaris podien anar de la retirada total, passant per posposar el tema, fins a la millora de la situació econòmica o el plantejament d'una modificació radical de l'àmbit. L'alcalde hi va afegir que per tirar endavant l'obra, l'ARE havia de beneficiar el municipi, però també els propietaris.

Finalment, l'Ajuntament va decidir demanar la derogació de l'ARE, però segons Pere Solà, director general d'Urbanisme, les al·legacions havien arribat massa tard, fet que va motivar que el projecte rebés l'aprovació provisional a mitjan març.

La CUC, però, va atendre les peticions del consistori i finalment va desestimar l'ARE en el moment d'aprovació definitiva del PDU.

L'ARE de Montblanc també en queda fora

L'ARE les Arcades de Montblanc estava situada al nord-oest del terme municipal, entre el nucli residencial i el bosc de la Tossa. L'àmbit, situat completament sobre SNU, era una àrea agrícola organitzada en terrasses amb un pendent pronunciat en direcció a la conca del Francolí. Els límits de l'àmbit eren al nord el camí de la Tossa, a l'oest parcel·les ja existents, i al sud i sud-est la rasa del mas de Bulló.

En el document de propostes i objectius es va delimitar un sector de 21 ha on es pensaven encabir 1.056 habitatges.

A mitjan juny de 2008, l'Ajuntament de Montblanc, en un principi favorable a la iniciativa de l'ARE, va decidir emplaçar dins aquest sector els nous centres educatius que necessitava el municipi –un institut, un col·legi i una llar d'infants– davant la situació límit dels equipaments actuals. El consistori havia tingut dificultats per trobar terrenys on fer nous equipaments, i tenia la intenció de concentrar-los tots en un mateix espai. El terreny que es considerava més idoni era prop del torrent de Sant Joan, dins la futura ARE de les Arcades, a poca distància d'on es trobaven les actuals escoles, que per als cursos següents preveien l'ús de mòduls prefabricats per la saturació de les aules.

La regidora d'Ensenyament, Montserrat Òdena, va explicar que l'escola bressol i el col·legi de primària (que en conjunt ocuparien uns 10.000 m²) eren prioritaris, amb l'esperança que estiguessin enllestits en tres anys; i que l'institut de secundària (per al qual es reservaven entre 10.000 i 12.000 m²) es plantejava a més llarg termini.

A final de juliol, però, l'alcalde, Josep Andreu, d'Agrupament Catalanista de Montblanc, es manifestava a favor de la reducció a la meitat de l'ARE de les Arcades, segons previsions de la Generalitat. L'alcalde ja havia manifestat anteriorment la voluntat de retallar o fins i tot aturar el projecte inicial perquè superava les previsions de creixement del municipi. L'alcalde supeditava el seu suport definitiu al projecte al fet que fos a mitjà termini, atès que ja hi havia un parc d'habitatges considerable que restava sense vendre, i ateses les males perspectives que la crisi econòmica augurava en aquest sentit.

El document aprovat inicialment el setembre de 2008 retallava efectivament l'àmbit (9,93 ha) i el nombre d'habitatges previstos (534), dels quals la meitat rebien protecció oficial. Es destinaven 855 m² del sector (el 0,86%) a habitatge dotacional. Pel que fa al sistema d'espais lliures públics, es pensava confegir un parc lineal seguint el camí i la rasa del mas del Bulló, amb la finalitat d'estructurar un corredor verd entre el centre històric i el medi rural que envolta la ciutat.

El febrer de 2009, el consistori es va decantar per no tirar endavant l'ARE. Josep Andreu va demanar a la Generalitat que retirés el projecte perquè no estaven d'acord ni amb la ubicació, ni amb el model de quatre pisos d'altura, ni consideraven que el projecte fos econòmicament viable, i recordava també que encara disposaven d'un bon nombre de pisos de l'empresa pública Administració, Promoció i Gestió, SA (ADIGSA) per vendre.

El 12 de març, la CTUT desestimava l'ARE les Arcades en el moment d'aprovar provisionalment el PDU de les ARE del Camp de Tarragona.

Les previsions de la Generalitat eren que durant el 2010 es podria iniciar la urbanització dels sectors aprovats, i situava l'inici de la construcció d'habitatges per al 2011.

JRMR

Més informació

www.gencat.cat/ares

17 ÀREES RESIDENCIALS ESTRATÈGIQUES DEL CAMP DE TARRAGONA II. TARRAGONÈS

La Generalitat aprova el Pla director urbanístic de les àrees residencials estratègiques del Camp de Tarragona, que inclou cinc sectors a la comarca del Tarragonès, situats en municipis que el planejament territorial designa com a aptes per a un creixement poblacional important. Tot i el suport majoritari dels equips de govern dels municipis afectats, bona part dels projectes reben una forta oposició tant de grups polítics locals com d'entitats veïnals.

El Tarragonès és la comarca central de la demarcació del Camp de Tarragona, i amb 241.459 habitants el 2008, concentra el 40% de la seva població.

El Pla director urbanístic (PDU) de les ÀREES RESIDENCIALS ESTRATÈGIQUES DEL CAMP DE TARRAGONA [16] projectava cinc dels seus projectes a la comarca del Tarragonès: dos íntegrament a la seva capital, Tarragona, un altre entre aquest municipi i el dels Pallaresos, i els altres dos al municipis de Perafort i Vila-seca. Entre les quatre circumscripcions afectades sumaven una població de 162.502 habitants el 2008.

El PLA TERRITORIAL PARCIAL DEL CAMP DE TARRAGONA [2008:99] (PTPCT) establia per a la ciutat de Tarragona la funció de polaritat regional, per al nucli de Vila-seca una polaritat subcomarcal, mentre que per als nuclis de la Canonja i els Pallaresos fixava una situació de conurbació amb la ciutat de Tarragona. El nucli de Perafort tenia una funció estructurant respecte del seu entorn. Com Tarragona, els municipis de Perafort i Vila-seca se situaven en el document esmentat dins una estratègia de creixement potenciat, mentre que els Pallaresos figurava com a centre urbà en continus urbans. En aquest sentit, el PDU seguia les premisses de creixement marcades pel planejament territorial en el moment d'establir la ubicació de les àrees residencials estratègiques (ARE).

Dels cinc sectors triats, Perafort i Pou Boronat a Tarragona estaven completament inclosos dins de sòl urbanitzable en el planejament vigent. Les altres quatre ARE tenien, en diferents graus, part del seu àmbit d'actuació en sòl no urbanitzable (SNU): en els casos del sector residencial entre els Pallaresos i Tarragona i en el de la Canonja hi havia part dels sectors en SNU i part en sòl urbanitzable delimitat (SUD), mentre que a l'ARE de Vila-seca hi havia SNU i sòl urbà.

El febrer de 2008 la Comissió d'Urbanisme de Catalunya (CUC) presentava el document d'objectius i propostes de les ARE, que preveia per als cinc sectors del Tarragonès un total de 103 ha de sòl que acollirien 5.169 habitatges, els quals, seguint els preceptes del programa, serien en el 50% dels casos de protecció oficial.

Tret de l'ARE situat entre els Pallaresos i Tarragona, que va patir una petita reducció i es va subdividir en dos subsectors discontinus, la resta de sectors van experimentar lleugers increments de superfície en el document aprovat inicialment el setembre de 2008, que deixava a la comarca un total de 111,5 ha de terreny on es pensaven desenvolupar 5.818 habitatges nous. El percentatge d'habitatges protegits també va incrementar fins a arribar al 52,7%.

Tot i que en el conjunt de PDU es van desestimar fins a quatre ARE, les cinc del Tarragonès es van mantenir pràcticament sense cap canvi en les aprovacions provisional i definitiva. Finalment, al conjunt del Tarragonès, la superfície ocupada per aquests projectes era de 111,54 ha, i el nombre total d'habitatges pujava a 5.828, dels quals el 52,9% eren protegits. Aquestes xifres suposaven el 38% de la superfície i 39% dels habitatges previstos al PDU, xifres molt similars al pes demogràfic de la comarca en el conjunt de la demarcació del Camp de Tarragona.

L'ARE de la Canonja (Tarragona)

L'àmbit d'actuació de l'ARE es trobava emplaçat al nord-est del nucli de la Canonja, una entitat municipal descentralitzada (EMD) d'uns 5.000 habitants situada dins el terme municipal de Tarragona des de la seva annexió el 1964. La Generalitat estava impulsant per llei la segregació de la Canonja de Tarragona, fet que preveia que seria una realitat l'any 2010.

El sector limitava al nord amb l'autovia A-7, a l'est amb la partida agrícola les Garrigues, al sud amb l'avinguda Garrigues i l'eixample del barri de Masricart, i a l'oest amb la zona esportiva de la població.

En el document de propostes i objectius la Generalitat va delimitar un sector de 21 ha, amb part de SUD i part de SNU, que preveia 1.066 habitatges, la meitat amb protecció oficial. Aquest àmbit va ser ampliat i densificat en el document aprovat inicialment per la Comissió Territorial

ARE de la Canonja Foto: Moisès Jordi

d'Urbanisme (CTUT) el setembre de 2008, on l'ARE passava a tenir 23,68 ha i 1.421 habitatges, amb un increment important del pes de l'habitatge protegit, que passava a ser del 55,5%.

El sector preveia fins a sis diferents àrees d'equipament que ocupaven un 14,32% de l'àmbit, un 40% més dels mínims establerts, i hi comptaven com a projectes estrella la construcció d'un nou ajuntament per a la població i d'un centre d'ensenyament infantil i primari (CEIP). També es reservaven 3.548 m² per a habitatge dotacional, que representaven el 1,5% de la superfície del sector. L'espai reservat a verd públic hi era relativament poc important, i ocupava el 20% de l'àmbit.

A final d'octubre de 2008 l'associació La Canonja 3-Poble, Paisatge i Sostenibilitat va anunciar la seva intenció de presentar al·legacions contra l'ARE, i va aprofitar per lamentar que el gran nombre d'habitatges projectats pel Govern era desproporcionat respecte dels ritmes de creixement dels darrers anys al nucli de la Canonja. El president de l'associació, Joan Pons, també s'oposava a la construcció d'edificis de fins a cinc plantes en un nucli on en aquells moments el màxim eren tres.

L'entitat va presentar una queixa davant del Síndic de Greuges en què denunciava que el procés d'aprovació de les ARE havia obviat la participació ciutadana, un pas que consideraven obligatori en tota planificació urbanística segons la legislació catalana. També van manifestar la seva voluntat d'impulsar una plataforma ciutadana per lluitar contra el projecte.

A mitjan desembre, en una reunió que va tenir lloc al Centre d'Estudis Canongins, l'associació va informar els assistents de les al·legacions que tenien preparades contra el projecte de l'ARE i que pensaven presentar a la Generalitat abans d'acabar l'any. Segons Joan Pons, l'ARE no era viable ni a nivell social, ni ambiental, ni econòmic. Pons esmentava com a principals inconvenients de la proposta una dimensió massa grans per al nucli on es projectava, el fet que podria incidir en la pèrdua d'identitat de la població, i l'elevada densitat del sector, que suposaria tipologies edificatòries que consideraven nocives, especialment pel que feia a l'alçada.

Des de l'entitat es considerava que eren més peremptòries les necessitats ambientals i de qualitat de vida que justificaven la preservació de l'espai per a la creació d'un espai verd. També proposaven que les zones d'equipaments projectades entre l'autovia A-7 i el sector nord del nucli fossin catalogades com a zones verdes de lliure ús per a actes lúdics, culturals i esportius.

El febrer de 2009, el grup d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) a la Canonja va presentar una instància a l'Ajuntament de la població en la qual demanava l'aturada de la tramitació de l'ARE i sol·licitava que la corporació convoqués una consulta popular per tal que els ciutadans poguessin opinar. ERC fonamentava la seva posició en la inviabilitat econòmica i social del projecte, en el fet que les seves característiques d'edificació no s'adequaven a la realitat del nucli, i en la gran preocupació ciutadana que generava, tant pel que feia a la proposta en si mateixa com en la forma en què s'estava duent a terme, denunciant el fet que no hi hagués participació ciutadana en el procés.

L'Ajuntament de Tarragona, per la seva part, no va presentar cap al·legació relativa a l'ARE de la Canonja en el document enviat a la Generalitat amb les seves recomanacions sobre el PDU.

Al PDU aprovat definitivament el març de 2009 l'ARE sofria una retallada mínima de superfície (23,62 ha) i de volum d'habitatges (1.416), i un retrocés una mica més important del percentatge d'habitatges protegits (52%). Tot i que l'increment d'habitants que possibilitava el nou sector residencial (4.238 nous residents) no suposava un gran augment per al conjunt del municipi de Tarragona, per a la Canonja suposava gairebé duplicar la seva població.

Carles Sala, portaveu d'Habitatge de Convergència i Unió (CiU) al Parlament de Catalunya, reclamava a mitjan mes de maig de 2009 la revisió del projecte d'ARE a la Canonja. El diputat va afirmar que l'ARE plantejat pel Govern no tenia sentit en un nucli que aviat seria un municipi independent i considerava que havia de tenir dret a regular el seu marc urbanístic. També criticava la falta d'adequació del projecte amb el nucli preexistent, ja que considerava que l'estructura d'edificis no s'adeia amb l'entorn i trencava la uniformitat urbanística de la població, tant pel que feia a la densitat com a les alçades proposades.

ARE sector residencial (els Pallaresos-Tarragona)

L'ARE sector residencial ha patit durant el procés de tramitació modificacions importants en la seva configuració.

En el document d'objectius i propostes de febrer de 2008 es projectava un sector unitari de 25 ha i 1.225 habitatges situat a cavall dels termes dels Pallaresos i Tarragona, i entre els barris de Sant Ramon i Sant Salvador, ubicats al costat de l'N-240. El sector estava situat majoritàriament segons el planejament vigent en SUND, encara que també comptava amb una zona de SUD.

El grup municipal de la Candidatura d'Unitat Popular (CUP) a Tarragona va denunciar a principi de juliol que l'ARE, juntament amb la de la Canonja, agreujaven la tendència a desplaçar cap als barris perifèrics, a partir de la concentració de pisos protegits, els estrats socials amb menys possibilitats econòmiques.

Aquest àmbit es va modificar força en el document aprovat inicialment el setembre de 2008, no només en la reducció del seu àmbit (22,63 ha i 1.131 habitatges, el 55% dels quals protegits), sinó sobretot pel fet que es va projectar un nou àmbit discontinu.

El sector més gran, de 20,10 ha –9,13 al terme de Tarragona i 10,96 al dels Pallaresos– continuava situat entre els barris de Sant Ramon al nord, i el de Sant Salvador al sud, i limitava a l'est amb el barranc d'en Garrot i una zona boscosa, i a l'oest amb la confluència dels dos barris esmentats, en intersecció amb l'avinguda de Sant Salvador, que anava paral·lela a la carretera A-27, i que era la principal via d'entrada del sector.

La resta del sector, de 2,52 ha, es trobava íntegrament al terme dels Pallaresos, adjacent al nucli urbà del municipi.

A nivell d'equipaments docents, l'ARE preveia la construcció d'un edifici polivalent i per a usos docents en el subsector situat a tocar del nucli dels Pallaresos, i quatre edificis més, un d'ús esportiu i els altres sense ús determinat, en el subsector situat entre Sant Ramon i Sant Salvador. El conjunt d'equipaments ocupaven el 13% de la superfície de l'àmbit, i incloïen 3.661 m² per a habitatges dotacionals, fet que suposava el 1,62% de la superfície total. L'ARE també destacava per l'elevat percentatge de sòl destinat a espais verds públics, en la seva major part parcs forestals que tenien per objectiu respectar la vegetació boscosa existent, a la vegada que se'n procurava conservar i potenciar l'ús com a zona d'esbarjo i lleure per als veïns.

A final de 2008, el delegat del Govern a Tarragona, Xavier Sabaté, va fer una visita institucional al municipi dels Pallaresos per conèixer amb més profunditat diversos

			Aprovació definitiva		
Municipi	**Nom del sector**	**Règim del sòl original**	**Hectàrees**	**Habitatge total**	**% habitatge protegit**
Pallaressos i Tarragona	Sector Residencial	SUD i SNU	22,9	1.146	57,2
Perafort	Eixample estació	SUND	19,2	962	50,3
Tarragona	La Canonja	SUD i SNU	23,6	1.416	52,0
Tarragona	Pou Boronat	SUD	37,5	1.890	52,8
Vila-seca	La Canaleta	SUNC i SNU	8,3	414	50,0
Total			**111,5**	**5.828**	**52,9**

SUNC: Sòl urbà no consolidat

SUD: Sòl urbanitzable delimitat

SUND: Sòl urbanitzable no delimitat

SNU: Sòl no urbanitzable

projectes de futur del consistori, entre els quals els terrenys de la futura ARE, que va valorar de manera positiva.

El febrer de 2009, el regidor d'Urbanisme de Tarragona, Xavier Tarrés, exposava que una de les al·legacions municipals al PDU de les ARE del Camp de Tarragona demanava l'execució d'un vial a l'ARE sector residencial que connectés amb l'estació del ferrocarril d'alta velocitat (FAV), per garantir la connexió entre el nucli de la ciutat de Tarragona amb la nova àrea residencial, i la connexió d'aquesta amb l'estació. La proposta del Govern preveia la construcció d'un carrer, que el consistori reclamava que es convertís en una via d'accés directe amb vehicle.

En el document aprovat definitivament el març de 2009 el sector es va ampliar lleugerament (22,92 ha i 1.146 habitatges), i es va incrementar el percentatge de pisos protegits (57,2%).

Un cop aprovat el projecte, a mitjan mes de maig els grups polítics a l'oposició a l'Ajuntament dels Pallaresos, formada per Agrupació Democràtica Municipal (ADM), Agrupació Independent dels Pallaresos (AIP), Partit Popular (PP) i Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), van iniciar una campanya de recollida de signatures per demanar a l'equip de govern una consulta popular per sondejar l'opinió dels veïns sobre l'ARE i la urbanització SAU-5. L'oposició assegurava que tots dos projectes urbanístics suposarien la construcció de gairebé un miler d'habitatges nous a la població, fet que consideraven excessiu.

L'ARE de Pou Boronat (Tarragona)

L'ARE de Pou Boronat estava situada al nord del nucli urbà continu de Tarragona i limitava amb la carretera N-240 de Tarragona a Valls per l'est, just per davant de la zona educativa del Campus Sescelades, l'autovia A-7 (variant de la carretera N-340) al sud, i la plana al·luvial del marge esquerre del riu Francolí a l'oest, pràcticament coincidint amb el traçat del Rec Major. L'actuació es programava sobre SUD.

El febrer de 2008, en el document d'objectius i propostes, l'ARE ocupava 33 ha on es projectaven construir 1.672 habitatges.

En el document aprovat inicialment el setembre de 2008, el sector es va ampliar fins a les 37,68 ha i els 1.890 habitatges, i s'establia un percentatge d'habitatges protegits del 50,9%. El 30% del sector estava dedicat a espais lliures públics i el 10% a equipaments, bàsicament de tipus educatiu (una escola i un institut). No s'hi preveia superfície per a habitatges dotacionals.

A final de novembre de 2008, el director dels serveis territorials d'Educació, Vicent Villena, assegurava que el CEIP Pràctiques es traslladaria a l'ARE de Pou Boronat. Amb aquesta mesura, la Universitat Rovira i Virgili (URV), propietària dels terrenys ocupats per l'escola des de 1975, podria recuperar prou espai al campus de Sescelades per tirar endavant els projectes d'ampliació del complex universitari, que incloïen noves instal·lacions esportives, pavellons, i un edifici per a l'administració.

A final de desembre, els veïns del passatge de Bonaire van protestar davant la previsió que la realització de l'ARE comportés l'enderrocament de les seves cases. Els afectats expressaven la seva indignació perquè havien conegut els fets per la premsa, i exposaven el greuge comparatiu que suposava que altres habitatges dins el sector, com els situats entorn del restaurant Les Fonts de Can Sala, es respectessin, mentre que els seus es projectava tirar-los a terra. Els habitatges del passatge de Bonaire, que en la seva majoria eren de primera residència i s'havien construït als anys cinquanta, estaven situats segons el planejament vigent en sòl urbanitzable, i no disposaven d'alguns serveis bàsics (clavegueram, enllumenat públic i gas).

El regidor d'Urbanisme de Tarragona, Xavier Tarrés, es va oferir l'endemà mateix a actuar com a mediador en el conflicte entre els veïns i el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), encara que recordava que l'Ajuntament no tenia potestat decisòria en la qüestió.

A començament de gener de 2009, el que protestava era Joan Boronat, propietari del Pou Boronat –que donava nom a l'ARE– i del 40% dels terrenys afectats. Boronat explicava que els veïns feia quaranta anys que insistien a urbanitzar la zona, però que ara els venia al damunt una proposta imposada. També es queixava perquè considerava arbitrària la decisió d'afectar unes propietats mentre se'n respectaven altres. També es mostrava contrari al fet que el seu pou, que havia ofert gratuïtament durant la sequera de 2008 i que havia estat rebutjat per la Generalitat per no ser apte per al consum, en el nou projecte, fos considerat idoni per abastar els espais públics de la nova ARE, inclosos els jardins annexos al seu habitatge, que es pensaven reconvertir en parc.

L'Ajuntament va tornar a donar el seu suport als afectats del passatge Bonaire durant el mes de gener, quan Xavier Tarrés es va comprometre a presentar al·legacions per tal d'excloure aquests habitatges de l'ARE. Els veïns, per la seva banda, van constituir l'Associació d'Amics i Amigues de Bonaire per oposar-se al projecte i van contactar amb els diputats al Parlament Carles Sala (CiU), Daniel Pi, d'Iniciativa per Catalunya Verds (ICV), i Joan Bertomeu (PP) per informar-los del seu malestar.

Pocs dies després van tenir una reunió amb el delegat del govern al Camp, Xavier Saba-

té, i el responsable de Política Territorial, Joaquim Margalef, que van reafirmar la postura del DPTOP d'incloure el passatge de Bonaire a l'ARE, i només es van comprometre a deixar per al final del procés l'enderroc de les cases. Des de l'Associació, Rosa Queral es queixava que no els havien aclarit els criteris seguits per salvar uns habitatges (en referència a la zona del restaurant Les Fonts de Can Sala) i altres, no.

El grup municipal de CiU va presentar en el ple de l'Ajuntament de Tarragona de final de gener una moció per impedir l'enderrocament del passatge de Bonaire, que fou rebutjada per l'equip de govern (PSC i ERC). Xavier Tarrés, va assegurar que l'equip de govern compartia el parer dels veïns i que ja estava realitzant gestions amb la Generalitat. Els veïns afectats van criticar, però, que el consistori encara no hagués presentat cap al·legació.

El 5 de febrer, Xavier Tarrés va informar que entre les al·legacions presentades pel consistori al PDU de les ARE del Camp de Tarragona hi havia la demanda que el passatge de Bonaire fos exclòs de l'ARE de Pou Boronat, i va insistir en la seva funció de primera residència. La Generalitat va respondre que ho estudiaria.

El 9 de febrer, Xavier Tarrés explicava que el DPTOP havia incorporat al disseny de l'ARE la previsió de construir un vial nou que connectava l'àrea de Joan XXIII, al costat del parc del Francolí, amb la zona residencial i d'equipaments on s'estava construint la nova caserna de la Guàrdia Urbana, i on també es preveia ubicar la futura ciutat judicial. L'ordenació viària del sector havia de permetre descongestionar part del trànsit de l'N-240. i es completava amb una passarel·la per a vianants sobre l'A-7 que donava accés a un mirador públic.

La CUC, que va aprovar definitivament el PDU el 13 de març, va decidir finalment excloure les parcel·les del passatge Bonaire de l'ARE de Pou Boronat, fet que en reduïa lleugerament la superfície (37,49 ha), per bé que mantenia el volum d'habitatges previstos (amb un 52,8% d'habitatges protegits).

ARE de Perafort, a cavall del TAV

L'ARE eixample estació de Perafort es trobava situat al nord-est del terme municipal, entre el nucli urbà i el límit de terme amb la Secuita. Els terrenys, actualment d'ús agrícola i qualificats de sòl urbanitzable no programat (SUNP), es trobaven travessats de nord a sud per una franja conreada anomenada el Comellar, que coincidia amb la zona inundable del fons de la vall, i es pensava preservar com a espai verd públic. L'àmbit limitava al nord amb la línia de FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT MADRID–BARCELONA [2008:44]; a l'est, amb el municipi de la Secuita; al sud, amb la carretera TV-2236 i amb els desnivells de la costa del Castell que separa la vall del pla de l'Argila; i a l'oest, amb el nucli urbà de Perafort. El sector es trobava situat a l'oest de la nova estació del FAV Perafort-la Secuita, també anomenada Camp de Tarragona.

En el document d'objectius i propostes l'ARE de Perafort ocupava una superfície de 16 ha i preveia la construcció de 800 habitatges, la meitat dels quals protegits. L'àmbit es va ampliar a 19,2 ha en el document d'aprovació inicial, on també es van incrementar el nombre d'habitatges a 962, dels quals 484 eren de protecció oficial (el 50,3% del total).

El projecte no va experimentar modificacions durant els tràmits d'aprovació provisional i definitiva, i no va presentar una excessiva polèmica entre la població. L'ARE preveia una important zona d'equipaments, bàsicament educatius (un institut i una escola bressol) ubicats just al costat de la zona d'equipaments públics ja existents el municipi.

Tot i que l'espai verd públic i el dedicat a equipaments suposaven la meitat de la superfície del sector, el volum d'habitatges previstos era gairebé igual a la població que residia al municipi, que superava per poc el miler d'habitants, fet que situava l'ARE com la que reportaria un creixement poblacional més important, del 263%, molt superior a les possibilitats de creixement endogen del municipi i més relacionat amb l'impacte del TAV.

JRMR

Més informació

www.gencat.cat/ares

18 ÀREES RESIDENCIALS ESTRATÈGIQUES DEL MARESME

La Generalitat proposa el febrer de 2008 construir sis àrees residencials estratègiques al Maresme, repartides per cinc municipis. Mataró descarta acollir l'ARE per manca d'espai, Tordera la rebutja en una consulta popular i Argentona aconsegueix reduir-ne considerablement el nombre d'habitatges previstos. Per contra, Malgrat de Mar i, molt especialment, Pineda de Mar augmenten el nombre d'habitatges a construir, tot i les queixes de l'oposició i de plataformes ecologistes i veïnals. En total al Maresme s'hi construiran 2.718 habitatges en 43 ha.

En un context d'augment desmesurat dels preus de l'habitatge en els darrers anys, el Govern català va aprovar l'octubre de 2007 el DECRET LLEI DE MESURES URGENTS EN MATÈRIA URBANÍSTICA [2007:50] per dotar les administracions catalanes d'instruments que permetessin obtenir de manera immediata sòl per a la construcció d'habitatge assequible. El Decret definia un seguit d'instruments, entre els quals, les anomenades ÀREES RESIDENCIALS ESTRATÈGIQUES (ARE) [7], sectors a urbanitzar situats en diversos municipis de Catalunya i on la meitat, com a mínim, dels seus habitatges serien de protecció.

A mitjan febrer 2008 la Comissió d'Urbanisme de Catalunya (CUC) va aprovar el document d'objectius i propòsits que donava llum verd al desenvolupament de les àrees residencials estratègiques (ARE). Segons el document, les ARE s'establirien a partir de la redacció de dotze plans directors urbanístics (PDU), un per a cadascun dels àmbits del planejament territorial i sis per a la regió metropolitana de Barcelona.

Les ARE del Maresme

Segons la primera proposta, el PDU del Maresme havia d'incloure sis ARE que, en conjunt, ocuparien 54,07 ha i acollirien 2.846 habitatges, una mica més d'un 3% dels previstos en el conjunt de les ARE catalanes. Les sis ARE en qüestió es repartirien pels municipis d'Argentona, Malgrat de Mar, Pineda de Mar, Tordera i Mataró.

En el cas de la capital de la comarca, de seguida es va descartar la proposta d'ARE, que hauria comportat la urbanització de 17 ha i la construcció de 826 habitatges. El regidor d'Urbanisme de Mataró, Ramon Bassa (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), va argumentar que es tractava d'una intervenció "massa intensiva i inassumible", que no s'havia trobat lloc per dur-la a terme i que es continuaria desplegant el pla urbanístic vigent.

En el cas de Tordera, les dues ARE previstes es van unir en una de sola. Així, quan a l'octubre de 2008, la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona (CTUB) va aprovar inicialment el PDU, les quatre ARE que es preveien construir eren la del Cros, d'Argentona; Escultor Clarà, a Malgrat de Mar; Pineda Centre, a Pineda de Mar, i Sant Pere-Enric Granados, a Tordera. En el primer cas els terrenys afectats estaven classificats com a sòl urbà no consolidat (SUNC), mentre que en els altres tres eren sòl urbanitzable delimitat (SUD).

Modificacions al llarg del procés d'aprovació

Des del document d'objectius i criteris, passant per l'aprovació inicial i l'aprovació definitiva, el març de 2009, les quatre ARE del Maresme van experimentar diverses modificacions, com un lleuger augment de l'habitatge de protecció oficial, incrementant uns quants punts el 50% previst inicialment. Altres canvis van comportar una alteració considerable del projecte inicial.

A Argentona, on el document d'objectius i criteris proposava la construcció de 361 habitatges en 7 ha, l'Ajuntament es va mostrar reticent a acceptar l'ARE perquè, segons el regidor d'Urbanisme Xavier Collet (Tots per Argentona), el veïnat de Sant Miquel del Cros (a tocar de Mataró) ja estava prou massificat. En l'aprovació inicial, al cap de mig any, s'havia acordat reduir la superfície i el nombre d'habitatges gairebé a la meitat, proposta que va acabar sent acceptada i aprovada definitivament, amb 3,9 ha i 195 habitatges.

En canvi, l'alcaldessa de Malgrat de Mar, Conxita Campoy (PSC), valorava positivament la construcció d'una ARE al seu municipi, ja que, a més d'augmentar la dotació d'habitatge protegit, permetria compensar la desclassificació de l'avinguda dels Pins que en feia el PDU DEL SISTEMA COSTANER (PDUSC) [2005:128], traslladant-ne l'edificabilitat als terrenys del pla de Pineda, a l'entrada SO del municipi, entre l'N-II i la costa, creixent en direcció Pineda de Mar (a 2,5 km de distància).

A Tordera, l'ARE en qüestió havia d'ocupar 7 ha al nord del municipi, annexes al veïnat de Sant Pere, i acolliria 364 habitatges. Segons els socis del govern municipal, Convergència i Unió (CiU) i Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), seria una bona oportunitat per esponjar un dels barris més massificats del municipi i dotar-lo de zones verdes i equipaments que, d'una altra manera, seria molt difícil de fer. Tot i així, el Moviment Alternatiu de Tordera (MAT) i l'Associació de veïns del barri de Sant Pere es van mostrar en contra de la proposta i el MAT va proposar al ple que es realitzés una consulta popular per decidir si s'acceptava l'ARE. La resta de grups hi van estar d'acord i el dia 1 de març de 2009 es va celebrar la consulta, en la qual hi van participar un 12,5% dels electors, el 88% dels quals van votar en contra de l'ARE. L'equip de govern va acceptar els resultats de la votació i va comunicar al Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) que no acollirien l'ARE, que va ser exclosa de l'aprovació definitiva.

L'ARE de Pineda de Mar

El procés d'aprovació d'aquesta ARE és un cas poc comú. Just després de la publicació del document d'objectius i criteris, l'alcalde de Pineda de Mar, Xavier Amor (PSC), ho va considerar una bona notícia i va anunciar que el municipi havia ofert al DPTOP les zones que encara quedaven per desenvolupar en la darrera actualització del Pla general d'ordenació urbana.

Segons l'alcalde, un dels aspectes més interessants de l'ARE era el compromís de la Generalitat de destinar el 15% de l'aprofitament urbanístic del sòl a la construcció d'equipaments "necessaris". El DPTOP va explicar que es preveia construir l'ARE al sector PP1 (pla parcial 1) i que es preveien construir 857 habitatges, la meitat dels quals serien de protecció oficial.

El sector PP1 es troba al SO de la població, entre el litoral i l'N-II (a l'interior) i entre el barri del Poblenou (adjacent a Calella) i la

			Aprovació definitiva		
Municipi	**Nom del sector**	**Règim del sòl original**	**Hectàrees**	**Habitatge total**	**% habitatge protegit**
Argentona	El Cros	SUNC	3,9	195	54,4
Malgrat de Mar	Escultor Clarà	SUD	9,0	525	52,6
Pineda	Pineda centre	SUD	29,9	1.998	51,5
Tordera	St. Pere - E. Granados	SUD	0,0	0	0,0
Mataró	El Sorrall	-	0,0	0	0,0
Total			**42,7**	**2.718**	**51,9**

SUNC: Sòl urbà no consolidat

SUD: Sòl urbanitzable delimitat

SUND: Sòl urbanitzable no delimitat

SNU: Sòl no urbanitzable

riera de Pineda, límit occidental del nucli de Pineda. Aquesta zona incloïa un càmping, alguns masos, camps de secà, horts i algun erm abandonat. Així, quan es construís l'ARE, es formaria un continu urbà entre Calella i Pineda, amb una franja de 700 m d'amplada al llarg de la costa que ocuparia la plana litoral.

A final de setembre, arran d'una proposta del Partit Popular (PP), el ple de l'Ajuntament va aprovar una moció per garantir que fos el consistori qui adjudiqués els pisos de protecció oficial, encara que en la majoria de les ARE ho faria la Generalitat, si no és que s'arribava a un acord amb l'ajuntament respectiu. En aquesta línia, l'alcalde va declarar que el 2009 es posaria en marxa una oficina local d'habitatge perquè els habitants de Pineda poguessin fer una sol·licitud oficial d'habitatge social.

Tot i així, la regidora de Medi Ambient, Mònica Palacín (ERC), va alertar que s'estaven creant unes expectatives entre la població que no eren "reals", perquè els pisos trigarien força anys. El portaveu dels independents 100x100 per Pineda, Salvador Llorens, va afegir que no es podia assegurar que aquests pisos acabessin sent "per als veïns de Pineda que fes més de deu anys que hi vivien". D'altra banda, els membres de la Candidatura d'Unitat Popular (CUP) de Pineda explicaven que demanarien la derogació d'aquesta ARE i impugnarien tot el PDU de les ARE del Maresme, perquè eren "una agressió urbanística i un daltabaix social innecessari" i s'havien obviat els processos de participació ciutadana.

Canvis en l'aprovació inicial de l'ARE de Pineda

Arran de les converses entre el DPTOP i l'Ajuntament, es va preveure que l'ARE de Pineda de Mar augmentaria el nombre d'habitatges fins a uns 1.600 – en la primera proposta, eren 857–, però en l'aprovació inicial de principi d'octubre aquesta xifra va arribar a 2.051 pisos, xifra que ocuparia el doble de superfície prevista primerament, gairebé 30 ha. Així, tal com comentava l'alcalde Xavier Amor, s'havia reduït la superfície dels habitatges, passant dels 90 m^2 previstos, a pisos de 70 m^2 i 50 m^2 que, segons l'alcalde, s'ajustaven més a la demanda del mercat.

Els grups de l'oposició de Pineda de Mar, CiU i PP, van denunciar aquest increment del nombre d'habitatges, perquè no mantenia el principi de racionalitat i creixement sostenible, i trencava el procés plantejat pel planejament urbanístic de Pineda. El grup local de CiU, a la vegada, va demanar que es fes una consulta popular sobre l'ARE. La Plataforma Salvem la Vall de la Riera també va alertar de les conseqüències ambientals que l'ARE podria tenir en l'àmbit de la RIERA DE PINEDA [2008:36] i va recordar que Pineda esdevindria el primer municipi de l'Alt Maresme amb tota la façana marítima edificada. La regidora d'ERC també va considerar que no calien tants habitatges i que treballarien per trobar solucions que en rebaixessin el nombre.

En l'aprovació definitiva, el març del 2009, la xifra d'habitatges s'havia reduït lleugerament, fins a 1.998, per bé que no s'havia aconseguit convèncer l'oposició. L'alcalde va defensar que, gràcies a les modificacions que l'Ajuntament havia introduït en el pla urbanístic, la superfície de zona verda es triplicaria i la d'equipaments es doblaria. Segons l'alcalde, calia aprofitar aquesta ocasió per determinar de quina manera s'havia de desenvolupar aquest pla parcial, perquè tard o d'hora s'hauria fet, ja que el pla general tenia marcada aquesta zona com a urbanitzable. També afegia que Pineda faria "el pas de poble gran a ciutat petita", i és que la seva població augmentaria més d'un 20%.

Balanç final de les ARE del Maresme

Al llarg del procés d'aprovació, es van retirar les ARE de Mataró i Tordera, i la d'Argentona havia perdut gairebé la meitat d'habitatges. Per contra, el lleuger increment d'habitatges a Malgrat de Mar i l'augment considerable del nombre a Pineda de Mar, que havia més que doblat les xifres inicials, feien que el balanç final fos més o menys estable. La superfície edificada global s'havia reduït 12 ha (fins a 43 ha), però el nombre d'habitatges gairebé s'havia mantingut respecte del document d'objectius i criteris, i havia quedat en 2.718 habitatges, el 52% dels quals serien protegits.

PHE-X3EA

Més informació

www10.gencat.cat/ptop/AppJava/cat/home/ares.jsp

19 ÀREES RESIDENCIALS ESTRATÈGIQUES DEL VALLÈS OCCIDENTAL

La Generalitat proposa el febrer de 2008 construir nou àrees residencials estratègiques (ARE) al Vallès Occidental, repartides per set municipis: Barberà, Montcada i Reixac, Cerdanyola, Santa Perpètua de Mogoda, Terrassa, Castellar i Sabadell. La majoria dels ajuntaments valoren positivament les ARE, tot i les crítiques de part de l'oposició o de plataformes veïnals. La primera proposta comportaria construir en conjunt 9.463 habitatges en 123 ha, però després de diverses modificacions, generalment a la baixa, i de la negació de Cerdanyola a acceptar l'ARE, l'aprovació definitiva del pla director, el març de 2009, determina que es construiran 6.213 habitatges en 111 ha.

En un context d'augment desmesurat dels preus de l'habitatge en els darrers anys, el Govern català va aprovar l'octubre de 2007 un DECRET LLEI DE MESURES URGENTS EN MATÈRIA URBANÍSTICA [2007:50] per dotar les administracions catalanes d'instruments que permetessin obtenir de manera immediata sòl per a la construcció d'habitatge assequible. El decret definia un seguit d'instruments, entre les quals, les anomenades ÀREES RESIDENCIALS ESTRATÈGIQUES (ARE) [7], sectors a urbanitzar situats en diversos municipis de Catalunya i on la meitat, com a mínim, dels seus habitatges serien de protecció.

A mitjan febrer de l'any 2008 la Comissió d'Urbanisme de Catalunya (CUC) va aprovar el document d'objectius i propòsits que donava llum verd al desenvolupament de les ARE arreu del país. Segons el document, les ARE s'establirien a partir de la redacció de dotze plans directors urbanístics, un per a cadascun dels àmbits del planejament territorial i sis per a la regió metropolitana de Barcelona (RMB).

El Pla director urbanístic (PDU) de les ARE del Vallès Occidental hauria d'incloure nou ARE, sent així la segona comarca amb més ARE, per darrere del Baix Llobregat, amb tretze. Segons el document d'objectius, el conjunt de les ARE del Vallès Occidental ocuparia 123 ha i acolliria 9.463 habitatges, un 10% dels previstos en totes les ARE de Catalunya. Les nou ARE en qüestió es repartirien per Barberà del Vallès, Montcada i Reixac, Cerdanyola del Vallès, Santa Perpètua de Mogoda, Terrassa, Castellar del Vallès i Sabadell. En aquests dos darrers municipis se n'hi construirien dues en barris diferents.

En la majoria de les ARE el règim del sòl vigent era el de sòl urbà no consolidat (SUNC): a Barberà del Vallès, a les dues de Sabadell, a Cerdanyola del Vallès i a Terrassa. En canvi, l'ARE de Santa Perpètua de Mogoda ocuparia una zona de camps que majoritàriament estava classificada com a sòl urbanitzable no delimitat (SUND) i una petita franja de sòl no urbanitzable (SNU) a l'oest de l'ARE. L'ARE de Montcada i Reixac es construiria en sòl que, en bona part, es classificava com a sòl urbanitzable delimitat (SUD), si bé hi havia una part considerable de SNU.

PEMU Porta Sud de Terrassa Foto: Néstor Cabañas

El procés d'aprovació de les ARE

El mes de setembre la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona (CTUB) va aprovar inicialment el PDU de les ARE del Vallès Occidental, incloent-hi uns dos mil habitatges menys dels que preveia la proposta inicial del febrer. Així, el nombre d'habitatges seria de 7.334, dels quals 3.412 serien de renda lliure i 3.922 protegits. Aquestes xifres encara es podien reduir més si l'Ajuntament de Cerdanyola del Vallès acabava no acceptant l'ARE, com es podia deduir de la manca d'acord entre els partits al govern del consistori.

Així, totes les ARE tindrien menys habitatges dels inicialment previstos, excepte la de Santa Perpètua de Mogoda, que en guanyaria 74. Les ARE de Sabadell, i sobretot les de Montcada i de Terrassa, eren les que més habitatges havien perdut, tot i que, per contra, la superfície global havia augmentat lleugerament, fins a 130,17 ha.

Poc després que la CTUB aprovés provisionalment el PDU de les ARE del Vallès Occidental, a mitjan març 2009 la CUC el va aprovar definitivament, juntament amb els de la resta de Catalunya. Malgrat tot, l'Ajuntament de Cerdanyola encara no havia acceptat l'ARE que s'havia de construir en aquest municipi i, per tant, al Vallès Occidental, l'extensió de les ARE (que havia baixat a 111,02 ha) i el nombre d'habitatges es tornava a reduir respecte l'aprovació inicial, amb uns mil habitatges menys. Finalment s'acabarien construint 6.213 habitatges, dels quals 3.332 (un 54%) serien de protecció oficial.

Cada ARE del Vallès Occidental, al llarg del procés, es va trobar amb graus diferents d'acceptació o rebuig per part de la ciutat i els ajuntaments locals. Per això,

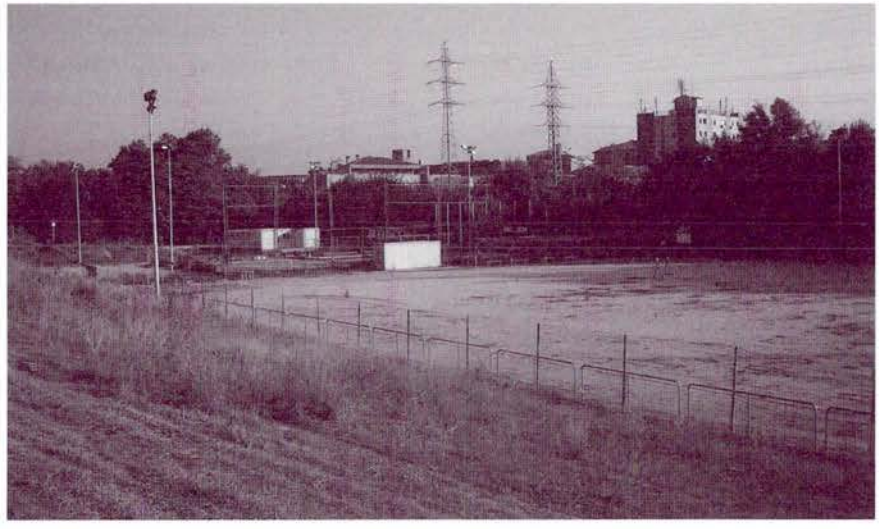
algunes van incrementar el nombre d'habitatges, altres el van reduir poc o molt, i una no es va acceptar. Tot seguit s'exposen quatre casos que ho exemplifiquen.

L'ARE de Montcada

El 7 de febrer, de visita a Montcada i Reixac, Joaquim Llena, conseller d'Agricultura, Alimentació i Acció Rural, va anunciar que el seu departament estudiaria la viabilitat d'estimular una nova producció agrícola a la zona de Can Duran de Montcada, tot i que el projecte encara estava en una fase embrionària i no es sabia quin tipus de conreu seria el més adequat. El conseller i l'alcalde del municipi, César Arrizabalaga, del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), van argumentar que el projecte ajudaria a preservar de les 400 ha de l'espai agrícola i forestal de Mas Duran, entre Montcada i Ripollet. Segons el conseller, si en aquest indret no s'hi ubicava una activitat agrícola o ramadera, en un futur l'Ajuntament podria tenir "greus problemes per gestionar i mantenir" la zona. En aquest sentit, Arrizabalaga va comentar que la futura producció agrícola permetria "donar una sortida a l'espai".

Una setmana després l'alcalde montcadenc anunciava que la ciutat acolliria una ARE i que l'emplaçament escollit seria la zona de Can Duran. L'alcalde es va mostrar partidari que la nova urbanització no ocupés més de 40 ha (una desena part de les 400 ha agroforestals de Can Duran), que inclogués un ambulatori i una escola i que permetés connectar el poble amb la urbanització de Can Pomada, enmig d'una zona agrícola. També va assegurar que acollir l'ARE era una "decisió estratègica de ciutat" i que la seva materialització, prevista al cap d'uns quatre o cinc anys, havia de comportar un "salt qualitatiu".

L'àmbit de l'ARE inclouria zones ocupades, sobretot, de camps de secà, algun hort i el torrent de Rocamora, amb una important vegetació de ribera. Segons l'aprovació inicial, s'hi havien de construir 2.087 habitatges. Aquesta xifra comportava una reducció d'uns 500 habitatges respecte de la proposta inicial, però en l'aprovació definitiva es van recuperar una quarantena d'habitatges, assolint la xifra definitiva de 2.130 habitatges. Aquests habitatges ocuparien una superfície de 43,76 ha i 1.080 (un 51%) serien de protecció oficial. Segons l'Ajuntament, a més dels habitatges, s'hi construiria un centre cívic amb punt d'atenció ciutadana, un hotel d'entitats, una escola bressol, un CEIP i un casal d'avis, entre altres serveis. L'alcalde va manifestar que l'ARE disposaria de tots els serveis i



ARE prevista a Cerdanyola del Vallès Foto: Moisès Jordi

equipaments necessaris i de les mesures que garantirien la sostenibilitat i respecte al medi ambient, així com més de 138.000 m² de zones verdes.

L'ARE de Terrassa

Segons el document d'objectius i criteris del febrer, l'ARE Porta Sud havia d'acollir 1.955 habitatges i ocuparia 17 ha del sud de la ciutat, vora la riera de Palou, constituïdes per erms i solars rodejats per l'autopista C-16 (vora l'enllaç amb la C-58), una de les seves entrades a la ciutat i dues carreteres secundàries. En l'aprovació inicial aquesta xifra d'habitatges es va reduir considerablement, fins a 1.164, mentre que l'extensió gairebé es mantenia, amb 15,6 ha.

A l'octubre l'associació de veïns de la Cogullada de Terrassa va fer un acte informatiu amb altres entitats veïnals i partits per exposar que, si no es rebaixava a uns 400 pisos i no es mantenien la dotzena de cases que es volien enderrocar del pla de Can Guitard, s'oposarien a la modificació del Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) que havia de permetre la construcció de l'ARE. L'entitat va criticar el fet d'encabir tants pisos en un espai reduït i amb un model d'urbanisme "d'altres èpoques", amb torres d'entre set i setze plantes, afectades per la contaminació acústica i ambiental produïda per la proximitat de l'autopista.

L'Ajuntament de Terrassa va anunciar que presentaria al·legacions a l'ARE de la Porta Sud. La regidora d'Urbanisme, Carme Labòria (del Partit dels Socialistes de Catalunya-Progrés Municipal, PSC-PM), va explicar que demanarien que s'hi inclogués la construcció de la nova estació dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC). A més, va reclamar que es tingués en compte l'encaix del projecte amb el de la construcció de la gran rotonda d'enllaç des de les autopistes C-58, C-16 i la variant de l'N-150 per executar-la per fases, i també que es millorés l'accessibilitat al nou sector.

A final de novembre, la Regidoria d'Urbanisme es va reunir amb veïns afectats per explicar-los les propostes d'al·legacions que volien presentar per modificar l'ARE. Dos mesos després, el 29 de gener, l'Ajuntament va aprovar i presentar les al·legacions i va argumentar que el nou planejament hauria de garantir la relació entre el barri de la Cogullada i les noves edificacions reduint les alçades dels blocs més alts, que passarien de quinze a dotze pisos (l'alçada màxima prevista al POUM de 2003). També sol·licitaven el manteniment de les tretze cases del pla de can Guitard, fer més accessible i transitable l'espai verd, i connectar els diversos parcs de la zona. Una altra al·legació feia referència a la disposició dels equipaments per tal que es poguessin utilitzar com equipaments de barri. Per últim, l'Ajuntament demanava reduir els 1.164 habitatges proposats per la Generalitat a un màxim de 960, tot i que no es descartava que acabessin sent menys. El DPTOP va tenir en compte part de les al·legacions i, en l'aprovació definitiva, la xifra d'habitatges s'establia en 964.

Les ARE de Sabadell

El 23 de febrer de 2008, una setmana després que la Generalitat anunciés quins municipis acollirien les ARE, l'Ajuntament de Sabadell va fer públic els espais proposats per la Generalitat per acollir més de 1.800 habitatges nous: 1.039 a Torre-romeu i 816 a Can Puiggener. L'alcalde sabadellenc, Manuel Bustos (PSC), va posar l'accent en

			Aprovació definitiva		
Municipi	**Nom del sector**	**Règim del sòl original**	**Hectàrees**	**Habitatge total**	**% habitatge protegit**
Barberà del V.	Estació	SUNC	5,3	214	51,4
Castellar del V.	Nou Eixample	SUNC	3,5	288	53,5
Castellar del V.	Turuguet	SUNC	2,6	303	50,2
Cerdanyola del V.	Flor de Maig/R. Gorgs	SUNC	0,0	0	0,0
Montcada i R.	Can Duran	SUD i SNU	43,8	2.130	50,7
Sabadell	Can Puiggener	SUNC	11,1	571	61,3
Sabadell	Torre Romeu	SUNC	13,2	746	60,9
Sta Perpètua M.	Can Taió	SUND i SNU	15,9	997	54,5
Terrassa	PEMU Porta Sud	SUNC	15,6	964	50,7
Total			**111,0**	**6.213**	**53,6**

SUNC: Sòl urbà no consolidat

SUD: Sòl urbanitzable delimitat

SUND: Sòl urbanitzable no delimitat

SNU: Sòl no urbanitzable

la continuïtat de la trama urbana que s'aconseguiria, relligant els barris existents a la zona: Torre-romeu, Can Roqueta i els dos nuclis de Can Puiggener. L'ARE de Torre-romeu s'allargaria a l'est dels cingles del riu Ripoll i se situaria en una zona de solars, amb alguns arbres i diversos polígons i urbanitzacions. L'ARE de Can Puiggener se situaria a la riba occidental del riu, més al nord, ocupant un camp de futbol i uns solars erms entre el barri de la Creu Alta i una urbanització aïllada.

El govern local es va comprometre a superar el 50% d'habitatges de protecció oficial que es fixava com a mínim obligatori a les ARE. D'altra banda, l'objectiu del govern sabadellenc era que la densitat de població dels dos barris anés augmentant amb la substitució de cases unifamiliars –que hi predominaven– per pisos, i que alhora es contribuís a regenerar i esponjar el teixit residencial, ja que ambdós barris patien "un dèficit d'espais públics" i problemes d'infrahabitatge. En aquesta línia, el mes d'agost l'Ajuntament va anunciar la construcció d'una plaça al barri de Can Puiggener, amb vista sobre el parc fluvial del riu Ripoll.

En relació amb la construcció de les ARE, Entesa per Sabadell va afirmar que eren una solució parcial a la manca d'habitatge públic de lloguer i que aquest s'havia de fomentar a tota la ciutat, o es corria el risc d'abocar els nous barris a la marginalitat, opinió compartida pel Partit Popular (PP). Tot i així, al setembre el ple de l'Ajuntament de Sabadell va aprovar el pla local de l'habitatge, que incloïa les dues ARE, i Convergència i Unió (CiU) va ser l'únic partit que hi va votar en contra. CiU va qualificar les ARE de "construcció massiva de pisos" i de peatge per dotar els barris de Torre-romeu i Can Puiggener dels serveis que els faltaven.

En l'aprovació inicial del PDU del Vallès Occidental, el mateix mes de setembre, el nombre d'habitatges es va reduir considerablement, passant dels 1.855 habitatges a 1.316. Finalment, el 3 de febrer de 2009 el ple de Sabadell va aprovar la modificació del planejament urbanístic que possibilitaria la construcció de les ARE, amb l'abstenció d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i l'oposició de CiU. El govern municipal havia introduït canvis en la proposta de la Generalitat, preveient-hi el pas futur de la ronda est i una reserva de sòl per a una estació d'FGC entre Torre-romeu i Can Roqueta. També s'hi incloïen algunes illes d'habitatges d'autoconstrucció en mal estat perquè eren susceptibles de ser reurbanitzades. Tot i així, es mantenia la previsió d'habitatges i, després de l'aprovació definitiva, l'ARE de Torre Romeu acolliria 746 habitatges que ocuparien 13 ha, mentre que en 11 ha de Can Puiggener se n'hi construirien 571. En ambdós casos el percentatge d'habitatge protegit seria superior al 60%, la proporció més elevada de totes les ARE de la comarca.

L'ARE de Cerdanyola

Segons el document d'objectius i criteris presentat per la Generalitat el febrer de 2008, Cerdanyola del Vallès acolliria una ARE, repartida en dues zones del sud-oest de la ciutat. La zona de la rambla dels Gorgs se situaria, allargada, entre el Parc Tecnològic del Vallès i la riba occidental del torrent dels Gorgs, límit actual del continu urbà, en un espai on hi ha algun camp, una petita zona arbrada, tres camps de futbol i alguns solars. La segona zona, la de l'avinguda Flor de Maig, se situaria al costat d'aquest carrer, en un solar aïllat dins la ciutat. En conjunt, l'ARE ocuparia 18 ha i acolliria 1.196 habitatges.

Dos mesos després, el regidor de Territori, Rafael Bellido, d'Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV), va defensar que el nombre d'habitatges se situés entre els 900 i els 930, aplicant la densitat mínima que la Generalitat fixava per a les ARE (50 habitatges/hectàrea). La intenció de l'Ajuntament era començar a fer els pisos el 2010 i tenir consolidades les àrees residencials el 2016.

En el ple de l'Ajuntament de Cerdanyola de final de febrer, l'alcalde Antoni Morral (ICV) es va veure obligat a retirar de l'ordre del dia la modificació urbanística dels espais on s'hauria de fer l'ARE en veure que CiU, soci d'ICV en el govern, no hi donaria suport. La portaveu local de CiU, Consol Pla, va apostar per construir un màxim de 400 pisos, amb altures màximes de quatre plantes, en lloc de les set o vuit previstes, que haurien comportat una "pantalla insalvable" entre la ciutat existent i la zona del parc tecnològic i de la plana del Castell. CiU també criticava que ICV defensés la urbanització en una zona verda amb l'argument de fer-hi pisos i guanyar equipaments que la Generalitat podria fer fora de l'ARE.

Antoni Cárdenas, portaveu local del PSC, també es va mostrar en contra de l'ARE i la va considerar una ampliació encoberta del Centre Direccional, tot i que, en la campanya electoral, ICV hagués defensat que s'hi fessin menys pisos. Aquesta crítica era compartida per la secció juvenil local d'ERC, sense representació en el consistori,

que en un comunicat denunciava que ICV "no apostés per millorar la qualitat de vida dels ciutadans sinó per portar-ne de nous, augmentant la pressió sobre el territori, requalificant zones verdes per construir l'ARE i foradant Collserola".

L'alcalde va criticar PSC i CiU per no donar suport a un projecte que, si no tirava endavant, seria "una oportunitat perduda per a la ciutat", ja que, segons Morral, la zona vivia un procés de degradació difícilment reparable sense l'ARE.

A mitjan setembre, la portaveu de CiU va manifestar que, a una setmana del termini fixat per la Generalitat per acceptar l'ARE, les reunions entre el seu partit i ICV no havien permès arribar a cap acord i que, per tant, l'ARE no es construiria.

Aquell mateix mes, en l'aprovació inicial del PDU de les ARE del Vallès Occidental, la CTUB va incloure-hi l'ARE de Cerdanyola (aquest cop amb 960 habitatges) per si, al final, hi havia un canvi de posició. ICV, que només comptava amb el suport del PP, va intentar buscar un acord amb la resta de partits, però no ho va aconseguir, i el mes de març, en l'aprovació definitiva de les ARE, la de Cerdanyola ja no hi constava.

PHE-X3EA

Més informació

www.gencat.cat/ares

20 ÀREES RESIDENCIALS ESTRATÈGIQUES DEL VALLÈS ORIENTAL

La Generalitat proposa el febrer de 2008 construir set àrees residencials estratègiques al Vallès Oriental, que haurien de permetre la construcció de més de 6.000 habitatges, repartits per Cardedeu, Granollers, la Llagosta, Montmeló, Parets del Vallès, la Roca del Vallès i Sant Celoni. L'Ajuntament de la Roca s'hi oposa frontalment, i Sant Celoni, després d'un intens debat, hi vota en contra en una consulta popular, mentre que els altres ajuntaments hi presenten diverses al·legacions. A mitjan 2009 el Pla director urbanístic de les ARE del Vallès Oriental continua sense aprovació definitiva, per problemes tècnics, i això causa incertesa entre els alcaldes.

En un context d'augment desmesurat dels preus de l'habitatge en els darrers anys, el Govern català va aprovar l'octubre de 2007 un decret llei de mesures urbanístiques urgents per dotar les administracions catalanes d'instruments que permetessin obtenir de manera immediata sòl per a la construcció d'habitatge assequible. El decret definia un seguit d'instruments, entre els quals, les anomenades ÀREES RESIDENCIALS ESTRATÈGIQUES (ARE) [7], sectors a urbanitzar situats en diversos municipis de Catalunya i on la meitat, com a mínim, dels seus habitatges serien de protecció.

A mitjan febrer de 2008 la Comissió d'Urbanisme de Catalunya (CUC) va aprovar el document d'objectius i propòsits que donava llum verd al desenvolupament de les àrees residencials estratègiques (ARE). Segons el document, les ARE s'establirien a partir de la redacció de dotze plans directors urbanístics (PDU), un per a cadascun dels àmbits del planejament territorial i sis per a la regió metropolitana de Barcelona.

Les ARE del Vallès Oriental

Un d'aquests seria el PDU de les ARE del Vallès Oriental. Segons la primera proposta, aquesta comarca havia d'incloure set ARE que, en conjunt, ocuparien una mica més de 100 ha i 6.059 habitatges, un 6,7% dels previstos en totes les ARE catalanes. Les set ARE en qüestió es repartirien per Cardedeu, Granollers, la Llagosta, Montmeló, Parets del Vallès, la Roca del Vallès i Sant Celoni.

La meitat d'aquests pisos serien de protecció oficial i Granollers i Sant Celoni acollirien les ARE més grans, mentre que Parets del Vallès, la més petita. Bona part dels terrenys en els quals es construirien aquestes ARE estaven classificats com a sòl urbanitzable delimitat, a la Llagosta i part de Parets era sòl urbanitzable no delimitat, mentre que a Sant Celoni, l'altra part de Parets i Montmeló el terreny en qüestió era sòl no urbanitzable.

Modificacions al llarg del procés d'aprovació

A final de setembre de 2008 la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona (CTUB) va aprovar inicialment el PDU de les ARE del Vallès Oriental havent reduït un miler d'habitatges respecte dels 6.059 previstos en la primera proposta. En total, l'aprovació inicial feta per la Generalitat preveia construir 5.042 habitatges, 2.723 dels quals serien protegits. Les reduccions més significatives es feien a Sant Celoni (728 habitatges menys) i Granollers (346). També es reduïen els habitatges a la Llagosta (59), la Roca (44) i Cardedeu (15). En canvi, s'havien incrementat els habitatges previstos a Parets (107 més) i Montmeló (68).

A Granollers l'estudi informatiu incorporat al PDU i aprovat inicialment baixava la densitat prevista a l'àmbit de l'antiga bòbila (classificat com a sòl urbanitzable delimitat de tipus residencial), contra la voluntat de l'Ajuntament, reduint la quantitat d'habitatges a 1.254, respecte dels 1.600 inicials. El febrer de 2009 el consistori local va aprovar diverses al·legacions a l'ARE amb el suport del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), Convergència i Unió (CiU) i Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i l'abstenció del Partit Popular (PP). Entre altres, demanaven que s'ampliés la densitat d'habitatges per recuperar els habitatges previstos o que, com a mínim, s'augmentés fins a 1.500, tenint en compte que en aquell mateix sector es podrien fer un centenar d'habitatges en zona d'equipaments. L'Ajuntament també demanava que s'ampliessin els enllaços del sector amb la carretera de la Roca i la ronda Sud per facilitar el trànsit, i que augmentés la superfície destinada a equipament escolar fins a 15.000 m², que acollirien una escola bressol i un centre de primària i secundària.

L'ARE dels plans de Pertagàs, a Sant Celoni, fou molt polèmica Foto: Moisès Jordi

				Aprovació definitiva	
Municipi	**Nom del sector**	**Règim del sòl original**	**Hectàrees**	**Habitatge total**	**% habitatge protegit**
Cardedeu	PP4	SUD	17,2	842	55,0
Granollers	Sector 129	SUD	20,9	1.254	54,1
La Llagosta	Les Planes II	SUND	5,7	571	58,7
Montmeló	Can Gurgui	SNU	13,9	724	50,0
Parets del Vallès	Can Fradera	SUND i SNU	7,4	444	50,0
La Roca del Vallès	La Torreta SPR-6	SUD	13,8	665	54,9
Sant Celoni	Plans de Pertegàs	SNU	10,8	542	55,0
Total			**89,7**	**5.042**	**54,0**

SUNC: Sòl urbà no consolidat

SUD: Sòl urbanitzable delimitat

SUND: Sòl urbanitzable no delimitat

SNU: Sòl no urbanitzable

L'Ajuntament de la Roca del Vallès, el febrer de 2008 va demanar a la Generalitat que anul·lés l'ARE de la Torreta, que preveia construir 709 habitatges, perquè, segons l'alcalde Rafael Ros (CiU), l'alta densitat d'habitatges comportaria un "perill, tant per a la cohesió social del barri, com pel seu creixement natural", i generaria també problemes de mobilitat. L'alcalde afegia que la Generalitat havia de respectar l'autonomia local i el model de creixement lent i moderat que tenien previst a la Torreta. Per contra, fonts del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) consideraven que la ubicació de l'ARE era òptima i que continuarien les negociacions amb l'Ajuntament per arribar a un acord sobre les dimensions i les característiques de l'ARE.

Dos mesos després, el ple de l'Ajuntament va formalitzar la seva oposició a l'ARE amb l'aprovació d'una moció, amb els vots dels partits de govern, CiU i ERC, i l'abstenció del PSC. L'alcalde va explicar que buscaria el suport de la Federació Catalana de Municipis per defensar les competències dels governs locals, ja que el decret de les ARE era "absolutament inconstitucional".

A la Llagosta, l'alcalde Antonio Rísquez (PSC) va anunciar a final de 2008 que presentaria al·legacions a l'ARE de Les Planes II, per demanar que se'n reduís l'extensió, que es revisessin els equipaments públics de la zona i que es creés una connexió "generosa" per a vianants entre l'estació de Rodalies i la resta del nucli urbà.

L'ARE de Sant Celoni

Pocs dies després que es publiqués el document d'objectius i propòsits, l'alcalde de Sant Celoni, Francesc Deulofeu (CiU), valorava positivament que la seva localitat acollís una ARE i anunciava que s'hi ubicaria el futur hospital que hauria de substituir l'existent, que donava cobertura a uns 60.000 habitants dels municipis del Baix Montseny. A part de l'hospital i 1.200 habitatges, també s'hi construiria, segons l'alcalde, una residència i un centre de dia, constituint un complex residencial social "molt necessari actualment". També afegia que els 600 pisos de protecció oficial permetrien atendre, durant deu o quinze anys, col·lectius amb dificultats per accedir a l'habitatge, com joves, persones grans, famílies monoparentals o persones que viuen soles.

L'ARE es construiria en uns terrenys classificats com a sòl no urbanitzable situats als plans de Pertegàs, en una zona també coneguda com Can Riera de l'Aigua, al nord del poble, i a tan sols 500 m del nucli antic, però a l'altra banda de la riera de Pertegàs, límit septentrional del nucli urbà fins a l'actualitat. Al nord, l'ARE quedaria limitada per la línia del Ferrocarril d'Alta Velocitat (FAV), a ponent pel torrent de de Maribaus i a llevant per uns relleus boscos. Aquesta zona està constituïda sobretot per camps de conreu, alguns en desús i ocupats per les obres del FAV, algun hort, el bosc de ribera de les rieres abans esmentades, una masia i una escola.

El mes de març de 2008, el PSC de Sant Celoni va manifestar la seva oposició a l'ARE perquè calia "prioritzar un model de poble compacte, preservant la trama urbana", mentre que, segons els socialistes, el projecte urbanístic afectava sòl de valor agrícola, forestal i rústic i ultrapassava els límits urbans. Els socialistes afirmaven que, en una ciutat de 16.700 habitants, els habitatges previstos a l'ARE i els més de 2.000 que ja estaven planificats o programats comportarien un augment de més de 8.000 habitants, fet que repercutiria en dèficits d'equipaments, serveis i infraestructures, i posaria en risc el "model de cohesió social".

El PSC va demanar la celebració d'un ple extraordinari, celebrat a final d'abril, en el qual els set regidors de CiU van votar a favor de l'ARE, mentre que els deu del PSC i la Candidatura d'Unitat Popular (CUP) hi van votar en contra. Al cap d'uns dies, l'Ajuntament anunciava que se celebraria una consulta popular per acceptar o desaprovar la ubicació de l'ARE a Can Riera de l'Aigua.

Tot i així, els militants de la CUP van decidir retirar el suport dels seus dos regidors a l'equip de govern i passar a l'oposició. Segons la regidora Montserrat Vinyets, el grup de CiU havia volgut impulsar l'ARE unilateralment i sense consens, infringint el pacte entre els dos grups, que havien acordat "la defensa del territori i la redacció d'un nou POUM per determinar el model de poble de futur".

La consulta popular sobre l'ARE de Sant Celoni

El mes de novembre el ple de l'Ajuntament va acordar celebrar la consulta el dia 25 de gener del 2009. A principi de gener de 2009, la Generalitat enviava al govern de l'Estat la sol·licitud de l'Ajuntament de Sant Celoni per realitzar la consulta amb la pregunta "Esteu a favor o en contra de l'àrea residencial estratègica (ARE) a Can Riera de l'Aigua?". Durant les setmanes següents, els partits polítics locals van intensificar la seva campanya en relació amb la consulta: mentre CiU feia campanya a favor del "sí", el PSC i especialment la CUP lideraven l'oposició a l'ARE. El dia de la consulta, el 69,1% dels més de 4.000 ciutadans que van votar ho van fer pel "no". La participació va rondar el 30% i va ser valorada positivament per tots tres partits polítics.

Un cop celebrada la consulta, l'alcalde Francesc Deulofeu va demanar formalment al conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal (PSC), la retirada de l'ARE de Sant Celoni.

Pendents de l'aprovació definitiva

A mitjan març de 2009 el DPTOP va aprovar la majoria de plans directors de les ARE, excepte el de l'Alt Penedès-Garraf i el del Vallès Oriental. A desgrat dels alcaldes de la Roca i de Sant Celoni, aquest ajornament no significava que s'anul·lessin les ARE que havien estat rebutjades sinó que, segons fonts del DPTOP, no s'havia pogut aprovar el PDU per raons de tramitació, ja que faltava alguna documentació.

A la sessió mensual celebrada a mitjan maig, la CTUB encara no havia incorporat a l'ordre del dia l'aprovació del PDU de les ARE del Vallès Oriental i l'alcalde de Sant Celoni es queixava que continuava sense rebre cap notificació oficial sobre la retirada de l'ARE.

PHE-X3EA

Més informació

www.gencat.cat/ares

AUTOPISTA C-16 TÚNELS DE VALLVIDRERA. DESDOBLAMENT 21

El juny de 2009 el Govern presenta un estudi previ d'alternatives per desdoblar el túnel de Vallvidrera, a l'autopista C-16, i passar de tres a quatre carrils. El projecte, encarregat per 135 MEUR a l'empresa pública TABASA un any abans, també incorpora un enllaç subterrani des de la boca sud fins al carrer Numància que, a diferència de l'ampliació del túnel, no genera unanimitat. També es treballa en la implementació de descomptes en el peatge segons el nombre d'ocupants. La mesura hauria d'entrar en vigor el gener de 2010, però mesos abans encara no s'ha pogut validar el sistema de comptatge. El DPTOP espera que l'estudi informatiu es posi a informació pública al llarg del 2010 i que les obres finalitzin el 2015.

L'any 1991 es van inaugurar els denominats túnels de Vallvidrera (C-16), autopista de prop de 13 km que uneix el barri de Sarrià de Barcelona amb Sant Cugat del Vallès i Terrassa (el Vallès Occidental). Dóna nom a la via el túnel de Vallvidrera que, amb 2.517 m de longitud, permet superar la barrera que suposa la serra de Collserola. La construcció i gestió de la infraestructura la realitza l'empresa pública Túnels i Autopistes de Barcelona (TABASA) creada el 1967 per construir diverses vies d'alta capacitat que permetin accedir a la ciutat. Malgrat que en el període 1970-1975 va executar algunes de les obres previstes, com ara el túnel de la Rovira, el març de 1976 va cessar temporalment l'activitat. El 1980 el Ministeri d'Obres Públiques (MOP) va traspassar a la Generalitat el compromís de construir els túnels de Vallvidrera, obra que es va iniciar vuit anys després.

L'1 d'abril de 2008 el Govern va fer públic l'objectiu de construir un quart carril al túnel de Vallvidrera. A diferència de la resta de l'autopista, el túnel de 2,5 km només té tres carrils, un dels quals reversible. L'obra no pretenia augmentar la capacitat de la infraestructura, sinó complir la normativa europea de seguretat que obligava l'any 2014 a segregar els túnels de més de dos carrils. El projecte també havia d'incloure una nova via d'accés des de la boca sud del túnel fins a la xarxa urbana de Barcelona per reduir la densitat de vehicles que circulen per la Via Augusta i proporcionar un accés més fluid a la ciutat.

El Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va anunciar que els treballs, sense calendari, tindrien un cost de 135 MEUR. Aquesta quantitat l'assumiria TABASA –empresa pública formada per la Generalitat i en menor mesura per l'Ajuntament, el Consell Comarcal i la Diputació de Barcelona– gràcies a un canvi en els seus estatuts. La modificació permetia revertir els seus beneficis en projectes de millora del transport col·lectiu i la promoció de l'ús racional del vehicle privat. En un paquet de 443 MEUR, el Govern li va encarregar, a banda de l'ampliació del túnel, el CARRIL BUS-VAO DE LA C-58 [2008:7]; la cua de maniobres de l'estació de plaça Catalunya, i la nova estació de Vullpalleres de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), així com quatre aparcaments a estacions d'FGC. Tot plegat en un termini màxim de sis anys.

El preu del peatge

El Govern va proposar el setembre de 2008 que el preu del peatge dels túnels de Vallvidrera fos variable en funció de l'ocupació dels vehicles. Es tractava d'una de les 93 mesures incloses en el PLA DE MOBILITAT DE LA REGIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA [2008:91] (RMB) i que, després de provar-la a la C-16, es podria fer extensiva als peatges de la C-32, C-33 i l'AP-7.

El DPTOP va anunciar que les proves pilot es practicarien abans de finalitzar l'any a partir d'un sistema basat en infrarojos per detectar la longitud d'ona de la pell i, per tant, diferenciar una persona d'un animal o objecte. Àlvar Garola, professor d'Infraestructura del transport de la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC) –que juntament amb TABASA i Seat estudiaven com comptar els ocupants– va explicar que enlloc del món hi havia "sistemes de detecció automàtica". Per a l'Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP), la millor tècnica era el recompte manual, tal com es fa als Estats Units, però el Govern ho descartava per les possibles cues als peatges. Fonts del DPTOP també descartaven destinar un carril per als vehicles amb un major nombre d'ocupants.

Pocs dies després l'Ajuntament de Barcelona va donar llum verd a un document que fixa les necessitats en el camp de les infraestructures per als propers 15-20 anys. A banda del quart carril del túnel, hi incorporava una connexió soterrada des de la boca sud fins al carrer Numància. Aquesta proposta no tenia el suport ni d'Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV), al govern, ni d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), a l'oposició.

L'abril de 2009 el tinent d'alcalde d'Urbanisme, Ramon García Bragado (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), sorprenia amb una proposta de peatge "dissuasiu" a l'accés de Barcelona pels túnels de Vallvidrera. La proposta consistia a encarir el peatge en sentit sud respecte del preu del trajecte en sentit Vallès. Tot i això, García Bragado va afirmar que no descartaven ni la implementació d'un sistema de peatge selectiu segons el nombre d'ocupants ni l'enllaç soterrat fins al carrer Numància, tot i que no les considerava "prioritàries". La proposta no va caure gens bé als consistoris de Terrassa i Sant Cugat. Ambdós ajuntaments apostaven pel transport públic com a mesura per reduir el trànsit de l'autopista i seguir una política de descomptes per als cotxes amb un mínim de tres ocupants i als menys contaminants. L'oposició barcelonina també va criticar la proposta de l'equip de govern. El debat es va allargar un parell de dies amb una proposta de resolució de Convergència i Unió (CiU) al Parlament per tal que la cambra rebutgés la proposta de l'Ajuntament. Amb aquest escenari, el batlle de Barcelona, Jordi Hereu (PSC), va matisar explicant que tan sols era una "reflexió de caràcter genèric sobre la mobilitat en l'entorn metropolità".

A l'espera de l'estudi informatiu i del procés de comptatge

A començament de juny el director general de TABASA, Albert Vilalta, va explicar que s'havia descartat l'opció dels infrarojos per tal de mesurar l'ocupació dels vehicles, ja que no era un sistema precís. D'aquesta manera s'optava per l'opció de càmeres al peatge i recomptes des d'un centre de control. Tot i això Vilalta advertia que no començarien a fer els descomptes –a priori, l'1 de gener de 2010– fins

que tinguessin un sistema segur. Les dades mostraven que només un 4,3% dels vehicles duien tres o més ocupants en hora punta i només aquesta xifra es podrien beneficiar del descompte del 50% del preu. A banda dels descomptes per ocupants, TABASA també va reiterar que faria rebaixes als vehicles poc contaminants mitjançant el sistema de pagament automàtic via T.

El 26 de juny el conseller de Política Territorial, Joaquim Nadal (PSC), va presentar públicament un estudi previ d'alternatives per a l'ampliació del túnel de Vallvidrera i per la seva connexió amb l'Eixample. La nova galeria del túnel aprofitaria les dues boques situades al costat de l'actual, que no es van foradar tot i que el projecte inicial ho preveia. Entre ambdós sentits es mantindria l'actual via d'emergència.

El nou túnel tindria una bifurcació poc abans de la boca sud que passaria per sota el giratori de can Caralleu i la ronda de Dalt fins a l'avinguda de J.V. Foix. Allà es prolongaria fins a la plaça Prat de la Riba i la ronda del Mig, punt de confluència amb el carrer Numància i l'avinguda de Sarrià. Aquesta opció facilitaria el trànsit d'entrada, fet que topava amb les preferències de l'Ajuntament d'ajudar precisament el de sortida.

En aquest sentit, el consistori considerava que calia negociar amb TABASA el projecte i que, en tot cas, es podia fer per separat el desdoblament –un projecte acceptat per tots els agents per les exigències de seguretat– de les possibles connexions amb la resta de la ciutat.

L'estudi informatiu i l'estudi d'impacte ambiental del projecte es van adjudicar a final de setembre. Albert Vilalta confiava que s'aprovessin durant el 2010 i aquell mateix any s'iniciés la redacció del projecte constructiu. L'obra no es preveia acabar abans del 2015.

AUV

Més informació

www.gencat.cat/ptop
www.tunelsdevallvidrera.com

AUTOPISTA C-32 BLANES-LLORET 22

Després que l'any 2008 el Departament de Política Territorial i Obres Públiques anunciés el traçat definitiu de la prolongació de l'autopista C-32 cap al nord (tram Blanes-Lloret de Mar), durant el 2009 una part de la ciutadania demana estudiar-hi alternatives. La proposta institucional no convenç perquè afecta els paratges naturals de Sant Pere del Bosc, l'Àngel i les Alegries. Al novembre tretze entitats signen un manifest de rebuig i aposten per cercar alternatives. Una d'aquestes opcions, que rep un fort suport popular, aposta per construir un tramvia que enllaci els nuclis de Palafolls, Blanes i Lloret, per la qual cosa no seria necessari prolongar la C-32.

L'autopista C-32, o corredor del Mediterrani, està dividida en dues parts: el ramal sud (el Vendrell-Barcelona), de 56 km i conegut com l'autopista Pau Casals, i el ramal nord (Barcelona-Lloret de Mar) de 66 km, coneguda com l'autopista del Maresme. El ramal nord ha anat creixent al llarg dels darrers quaranta anys. L'any 1969 es va inaugurar el tram Montgat-Mataró, i al 1994 el de Mataró-Palafolls.

L'any 2001, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va aprovar el projecte de traçat i l'estudi d'impacte ambiental de perllongament des de Palafolls fins a Tossa de Mar. La proposta va aixecar molta oposició entre la població local, fet que va obligar a aturar i replantejar el projecte. La reactivació del projecte no es va produir fins sis anys després, quan el DPTOP va aprovar definitivament el perllongament de la via des de Palafolls a Tordera i va obrir el període de licitació del tram des de Palafolls fins a l'enllaç amb l'autovia A-2 entre Tordera i Vidreres.

Les obres del tram Palafolls-Tordera

El desembre de 2008 es van iniciar les obres del primer tram de la prolongació de l'autopista C-32. Aquest tram s'estén 3,6 km des del terme municipal de Palafolls fins a l'actual carretera de Blanes (GI-600) i està projectat amb dos carrils de circulació de 3,5 m d'amplada –amb la possibilitat d'ampliar a un tercer carril– i dos viaductes: el primer, de 940 m, creua el riu Tordera i la línia de ferrocarril Blanes-Maçanet, i el segon s'integra a l'enllaç de Blanes sobre la GI-600 a través d'una rotonda elevada sobre el tronc de l'autopista. Ambdós viaductes estan formats per dos ponts paral·lels, un per cada sentit de la circulació. L'obra inclou quatre passos inferiors i la construcció de pantalles acústiques. El DPTOP preveu inaugurar el tram abans de l'estiu de 2010.

Les obres van ser adjudicades el maig de 2008 a l'empresa Dragados per 38,4 MEUR, per executar els treballs, i 8,2 MEUR, per als serveis i expropiacions. El termini d'execució era de quinze mesos, per la qual cosa es preveia que la via entrés en servei durant el segon trimestre de 2010.

El DPTOP anuncia el projecte de traçat del tram Blanes-Lloret de Mar

L'any 2008, el DPTOP va anunciar el traçat de la prolongació de la C-32 al terme municipal de Lloret de Mar, a través dels paratges naturals de Sant Pere del Bosc, l'Àngel i les Alegries. El projecte preveia una via de 7 km de llargada, amb un carril per sentit, que donaria continuïtat a la C-32 en direcció a Lloret i descongestionaria la carretera d'accés a la Costa Brava (GI-682), que passa per l'interior de les poblacions de Blanes i Lloret.

Aquest tram enllaçaria amb un altre que sortiria des del paratge de les Alegries, per acabar a l'alçada de la platja de Canyelles, a prop de l'entrada del terme municipal de Tossa de Mar, tot i que encara no tenia un traçat concret. En aquest punt enllaçaria amb la carretera GI-681, que connecta Llagostera i Tossa. Per tal de reduir l'impacte ambiental de l'obra, ja que afectava l'Espai d'Interès Natural del Massís de Cadiretes, el projecte preveia connectar les Alegries i la zona de Canyelles a través d'un túnel. En tot cas, es descartava la proposta de l'any 2001 d'endinsar més el traçat dins el terme municipal de Tossa de Mar i acabar-lo a prop del nucli urbà.

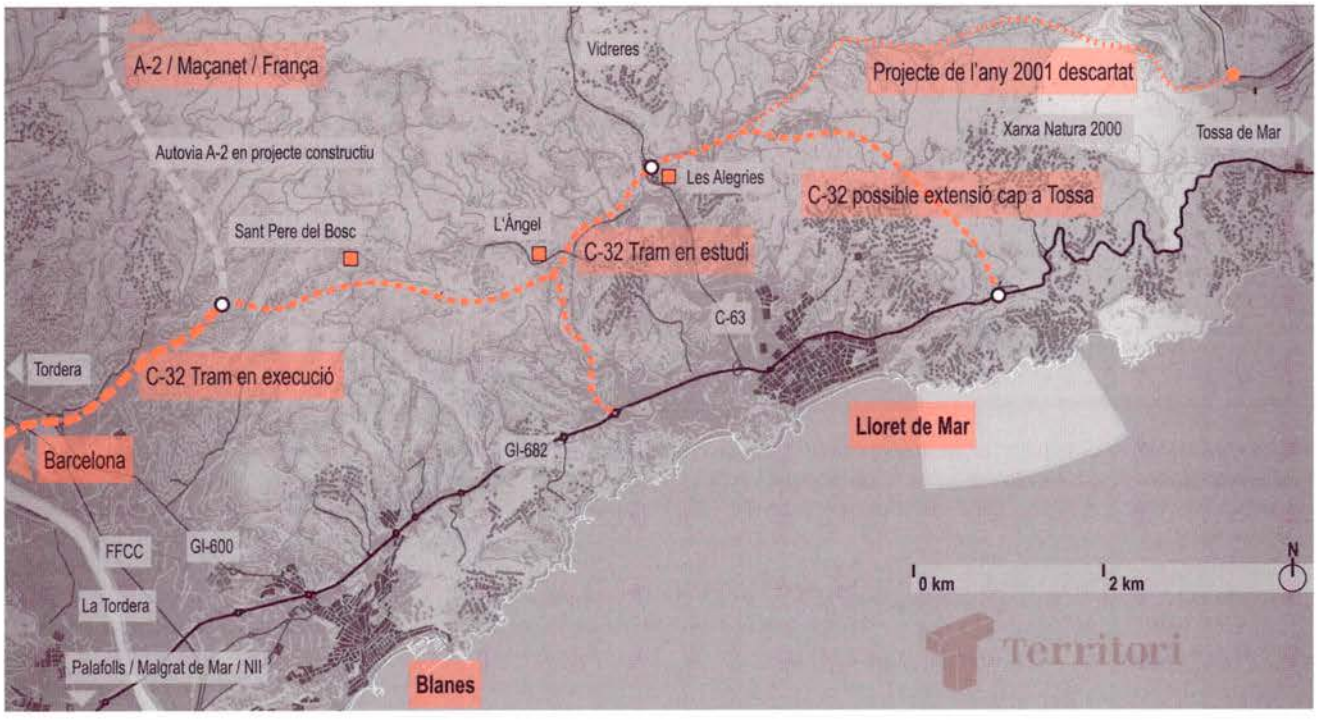
La proposta del DPTOP comportava, també, reconvertir la GI-682 en una via urbana i facilitar la creació d'un doble carril bus que passaria pel centre de la calçada i uniria les dues poblacions. El carril bus s'estendria des de l'estació de tren de Blanes i la terminal d'autobusos de Lloret, tindria una amplada de 10 m, i se situaria al centre de la calçada de la GI-682, fet pel qual eliminaria la possibilitat de desdoblar aquesta carretera, que continuaria disposant d'un carril en cada sentit per a la resta de vehicles.

Els consistoris de Lloret de Mar i Blanes veien el projecte clar, ja que era el que s'havia acordat l'any 2001 amb el DPTOP. Per la seva part, un sector important de la ciutadania apostava per fer un traçat alternatiu no agressiu amb l'entorn natural. De fet, aquesta oposició popular ja havia aconseguit que la Generalitat en modifiqués la proposta inicial reduint la dimensió del túnel de Sant Pere del Bosc, modificant el nus d'enllaç a l'Àngel i reduint el nombre de rotondes a les Alegries.

En aquest marc d'oposició, tretze associacions (SOS Lloret, el Xino-Xano, l'Associació de Veïns de les Alegries, el Centre Excursionista de Lloret, el Club Ciclista Lloret, el Kulactiu Sa Caleta, la Plataforma per la Pau, el Club Bàsquet Lloret, el Grup Demall-Club Unesco, la Fundació Jacint Verdaguer, l'esplai Cap-i-Cua, el Cineclub Adler i l'entitat Bilboquet) i 200 persones van signar a final de novembre de 2009 el "Manifest de novembre" contra el traçat promogut per la Generalitat, on es reclamava un estudi per justificar la necessitat d'aquesta infraestructura i s'exigien alternatives al traçat proposat pel DPTOP. El manifest defensava que Sant Pere del Bosc, l'Àngel i les Alegries són paratges de gran riquesa paisatgística, natural i cultural, i constitueixen espais de lleure i activitat social importants per a la identitat de Lloret.

El començament de les obres

A final de 2009, el govern català va anunciar les seves previsions de començar les obres de prolongació de la C-32 fins a Lloret de Mar l'any 2010. Per això, calia tenir aprovat tant el projecte constructiu com l'estudi d'impacte ambiental, en procés de redacció en aquell moment. L'altre tram, que va des de les Alegries fins a Canyelles, estava més endarrerit i es preveia treure el concurs per redactar l'estudi d'impacte ambiental de manera imminent.



Per tal que la Generalitat pogués posar a licitació aquesta obra, també calia que l'Estat espanyol subhastés abans l'enllaç de l'autopista amb l'A-2, ja que la C-32 entre Tordera i Canyelles tindria l'inici en aquest punt, i la llei obliga a no posar licitació a una obra sense que aquesta hagi estat lliurada en ús públic.

El Tramtordera, una proposta alternativa basada en un tramvia

Entre les alternatives al projecte proposat pel DPTOP, destaca el projecte Tramtordera, que va rebre un important suport per part de la població. Aquesta proposta, ideada per l'estudiant d'arquitectura Víctor Catalan en el seu treball d'investigació de batxillerat, es basa en la idea de desdoblar la GI-682, que passaria a tenir dos carrils en cada sentit, i d'incorporar un tren tramvia a la mitjana de la carretera que connectaria Palafolls, Blanes i Lloret.

Segons els partidaris del projecte, tot i que aquesta solució és més cara, evitaria construir la carretera segregada C-32 que afectaria les zones d'alt valor paisatgístic del Vilar, a Blanes, i Sant Pere del Bosc, l'Àngel i les Alegries, a Lloret; evitaria, igualment, el col·lapse de la GI-682 en estar desdoblada en ambdós sentits; permetria a la Generalitat estalviar-se de pagar les expropiacions de terrenys per desenvolupar el carril bus; i facilitaria la creació d'una via verda per l'antic camí de Blanes a Lloret que passaria en paral·lel a la GI-682. D'altra banda, facilitaria l'accessibilitat entre ambdues poblacions.

JRL-X3EA

Més informació

sites.google.com/site/eltramtordera/home
www.soslloret.org

AUTOVIA A-2 A LES COMARQUES GIRONINES 23

El desdoblament de l'N-II a les comarques gironines no avança gens al llarg del 2009. Per una banda, s'aturen les obres en l'únic tram amb treballs en curs (Sils-Caldes) i, per l'altra, no es reinicien les del tram que va de Maçanet a Sils. Malgrat que es defineix el traçat final d'un dels trams més polèmics (Tordera-Maçanet) se n'endarrereix la data de començament d'obra fins al 2011 i la de finalització fins al 2014. En canvi, la construcció del tercer carril de l'AP-7 avança amb celeritat i es preveu inaugurar-lo al llarg del primer semestre de 2010 en el recorregut comprès entre Maçanet i Fornells. El tram gironí –que engloba l'AP-7 i l'A-2 amb quatre carrils per sentit– començarà els primers mesos de 2010.

Antecedents | 2003:11; 2004:13; 2005:1.; 2006:14; 2007:14

El desdoblament de la carretera N-II al sud de Girona es va iniciar el 2004, però no va ser fins al desembre de 2007 que es va inaugurar el primer tram de 8 km entre Caldes de Malavella i Fornells de la Selva. La nova A-2 serà a les comarques gironines una autovia gratuïta paral·lela a l'autopista AP-7 –excepte al tram de Girona, on compartiran traçat– i al sud connectarà amb la prolongació de l'autopista C-32 fins a Tordera.

L'agost de 2007 es van iniciar les obres entre Sils i Caldes de Malavella. La previsió és que entressin en funcionament a final de 2009. Per altra banda, l'abril de 2008 va començar el tram entre Sils i Maçanet, de 4,7 km. Tanmateix, l'octubre d'aquell any Copcisa va abandonar les obres a causa de la desviació del pressupost. Per altra banda, al llarg del darrer trimestre de 2008 es van adjudicar diversos trams de la futura autovia a l'Empordà (Medinyà-Orriols, Orriols-Garrigàs, Pont de Molins-Agullana).

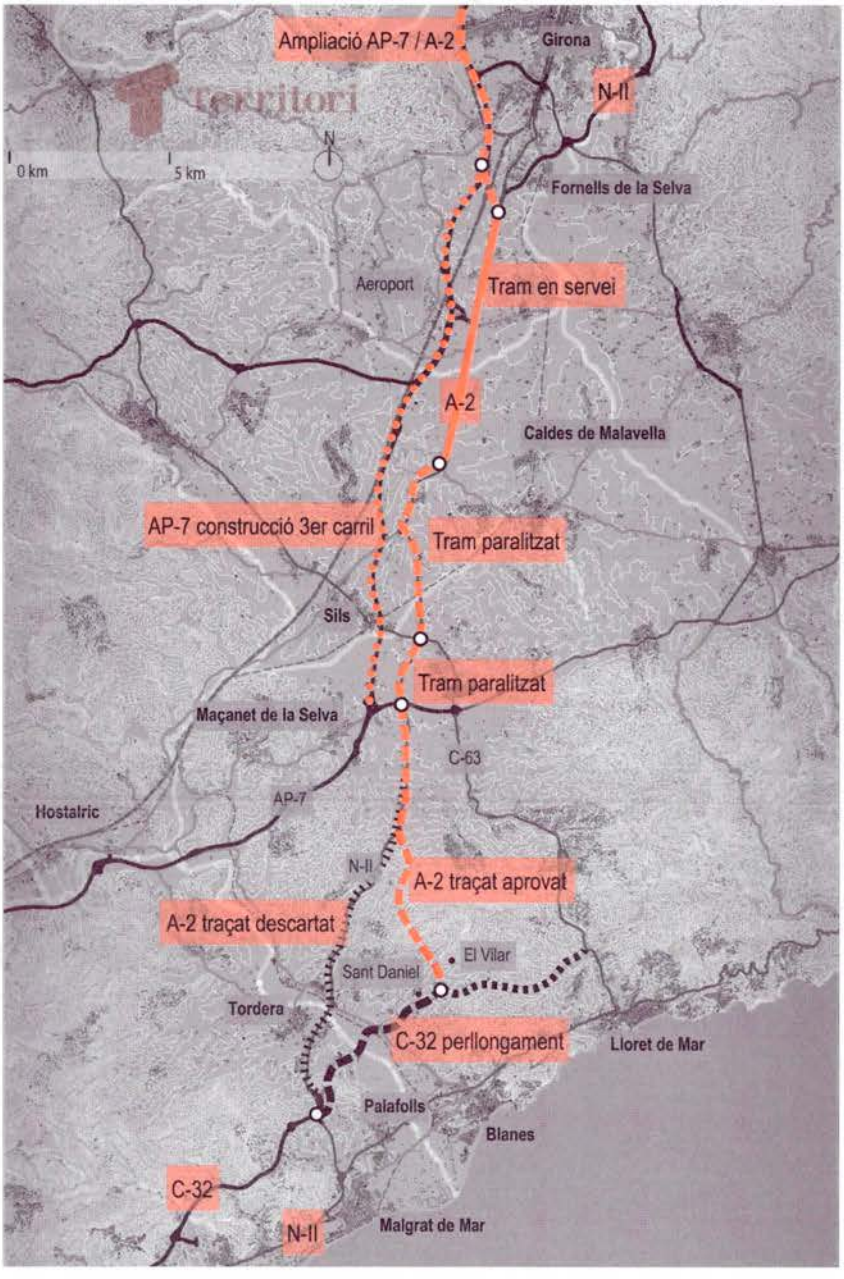
Es defineix el traçat de la Selva marítima

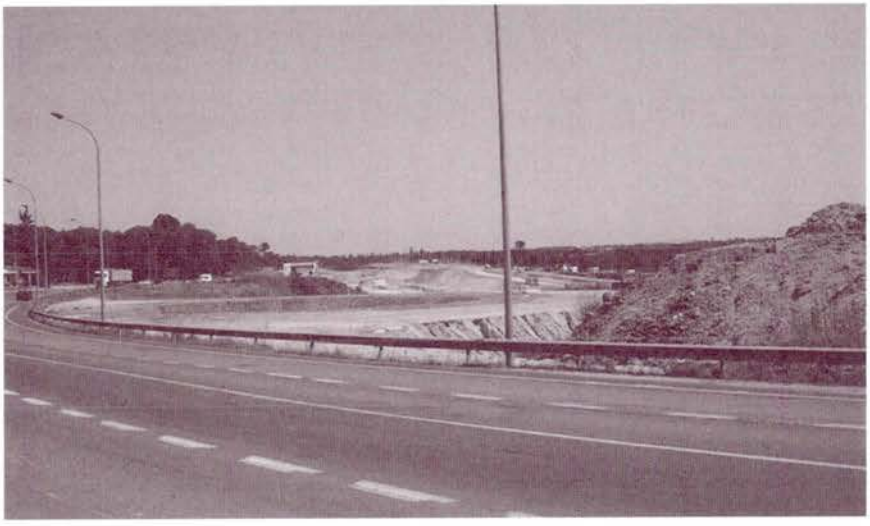
A banda de l'aturada dels trams i del retard que acumulava el desdoblament, un dels principals problemes era la definició del tram de l'A-2 a la Selva marítima, entre Tordera i Maçanet. Blanes s'havia oposat reiteradament al traçat plantejat que passava ben a prop dels paratges del Vilar i Sant Daniel. El setembre de 2008 l'Ajuntament de Blanes va assumir públicament que perdrien aquesta batalla després que el Tribunal Superior de Justícia de Catalunya (TSJC) desestimés un recurs contra el Ministeri de Foment (MIFO) per licitar el desdoblament abans de tenir a punt la declaració d'impacte ambiental (DIA). Tot i això, encara quedaven pendents dos recursos judicials per resoldre.

El febrer de 2009 el MIFO va aprovar inicialment un nou traçat pel tram Tordera-Maçanet, de 8,5 km. El principal canvi va ser allunyar la via del santuari del Vilar de 300 a 500 m de distància. La modificació va ser ben rebuda per l'alcalde de Blanes, Josep Trias (Convergència i Unió): "Ens fa sentir contents, tot i que no és una opció òptima", va declarar. El projecte es va aprovar definitivament a final de juny, amb un pressupost que superava els 260 MEUR. El MIFO va anunciar que, com a mínim, els treballs no començarien fins als primers mesos del 2010.

El tram Caldes-Sils, també aturat

El 9 de juliol *El Punt* va publicar que també es paralitzaven els treballs al tram de





Obres de desdoblament entre Sils i Caldes poc abans de l'aturada de les obres Foto: Moisès Jordi

Sils a Caldes –l'únic que estava en obres–. El subdelegat del Govern espanyol, Francesc Francisco-Busquets (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), va explicar que una de les dues empreses, Begar Construcciones y Contratas, que formaven la unió temporal d'empreses (UTE), havia presentat concurs de creditors. "Legalment una sola constructora no pot continuar l'obra, i per aquest motiu els treballs s'aturaran un mínim de tres mesos", va assenyalar Francisco-Busquets. El subdelegat va assegurar que ja hi havia quatre empreses en cartera per substituir Begar. El termini inicial era finalitzar el projecte entre el maig i el juny de 2010, però amb l'aturada s'endarreria fins a l'octubre.

La notícia va indignar els alcaldes de les diverses comarques on s'havia de desdoblar l'N-II El batlle de Caldes, Joan Colomer (Plataforma Independent per Caldes, PIC), va lamentar que fos un més d'un "reguitzell de retards", mentre que Martí Noguè (Independents de Sils-Progrés, PM) va considerar que "passava de taca d'oli" i que "ja eren moltes coincidències". Mentrestant, ja feia nou mesos que estava aturat el desdoblament entre Sils i Maçanet. El MIFO havia decidit fer un nou projecte per millorar algunes de les reclamacions dels municipis afectats.

A començament d'agost, l'Audiència Nacional espanyola va desestimar el tercer i darrer recurs interposat per l'Ajuntament de Blanes contra el traçat de la futura A-2. La decisió arribava quan ja s'havia aprovat definitivament el projecte.

Nous endarreriments en els terminis

La presentació dels pressupostos generals de l'Estat (PGE) l'octubre de 2009 va servir per constatar l'allargament d'algun dels terminis fixats. El cas més evident és el de la Selva marítima, en el qual pràcticament no s'hi destinava partida per al 2010 –només 100.000 € i – deixava per al 2011 la primera gran partida de 15 MEUR. En aquest sentit, el MIFO situava el 2014 com la data de finalització.

En canvi, en els trams Maçanet-Sils i Sils-Caldes l'Estat hi incrementava les partides per al 2010 per tal de contrarestar l'aturada de les obres, i mantenia que les acabarien a final d'any. En el cas de Medinyà a Orriols –amb els treballs per començar– el projecte d'execució s'endarreria del final del 2010 al 2011. Finalment, a l'Alt Empordà el PGE destinava 300.000 € per continuar la redacció dels tres projectes constructius en curs: Orriols-Garrigàs, Garrigàs-Pont de Molins i Pont de Molins-Agullana.

El 23 d'octubre el conseller de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), Joaquim Nadal (PSC), va anunciar que el MIFO havia aprovat a Autopistas Concesionaria Española SA (ACESA) el projecte d'ampliació a quatre carrils de l'AP-7 a la zona de Girona –entre Fornells i Vilademuls– i que també serviria per a l'A-2. Nadal, que afirmava que les obres començarien "aviat", va descartar totalment desdoblar la variant de l'N-2 per Sant Daniel i també suprimir-la, ja que fa la funció de ronda est de la ciutat. Al cap d'un mes el MIFO i ACESA van treure a exposició pública l'enllaç entre l'A-2 i l'AP-7 a Fornells, després que el primer projecte presentat a començament de 2008 aixequés les crítiques del consistori i altres institucions.

A final de desembre, el subdelegat Francesc Francisco Busquets es va comprometre a portar a terme millores d'urgència en el traçat dels dos trams en què s'hi havien aturat les obres (Maçanet-Sils i Sils-Caldes). Es tractava de millorar-hi la senyalització, repintar la carretera i millorar-ne el ferm i l'enllumenat. Tot i això, no posava cap data per a la represa d'uns treballs que feia mig any i un any sencer que estaven parats.

El traçat de Figueres

El novembre de 2009 ACESA va adjudicar les obres per construir el tercer carril de l'AP-7 entre Vilademuls i la Jonquera a les empreses Corsan-Corviam i Dragados. El projecte es dividia en dos trams separats per l'enllaç de Figueres sud, i tenia pressupostat un cost de 45,3 i 51,5 MEUR. La previsió era acabar les obres a final de 2011. Amb aquesta solució es descartava l'alternativa defensada per bona part dels alcaldes empordanesos, pel Consell d'Ini-

Àrea del Vilar, prop de Blanes Foto: Arxiu Territori

ciatives Locals pel Medi Ambient (CILMA) i per Salvem l'Empordà de compactar l'A-2 amb l'autopista ampliada. Tampoc no es tenia en compte la proposta de l'Ajuntament de Vilafant de traslladar l'autopista a l'oest fins al terme d'Avinyonet de Puigventós, malgrat que el PLA TERRITORIAL PARCIAL DE LES COMARQUES GIRONINES [2009:102] així ho preveia..

Mentrestant el MIFO havia adjudicat el projecte constructiu de l'A-2 entre Garrigàs i Pont de Molins. En el tram figuerenc el traçat de la nova autovia també serviria com a variant de la futura A-26 entre Besalú i Llançà. El projecte preveu la variant de Bàscara i de Garrigàs a banda de la de Figueres, que passarà per l'oest de Vilafant. A Pont de Molins connectarà amb el traçat actual a través d'un túnel de 1.050 m de llargada. Per la seva banda l'Ajuntament de Figueres va recuperar la idea –descartada anys enrere per Foment– de fer passar l'A-2 i l'A-26 entre el castell i la nova PRESO [2006:43] a través d'un túnel de 1.500 m, en lloc d'optar per traçats situats més al nord. El consistori va anunciar que intentaria negociar amb el MIFO aquesta proposta avalada per un estudi d'enginyeria.

L'any va finalitzar amb la licitació de l'ampliació de l'AP-7 a la zona de Girona. Les previsions del MIFO i ACESA és que les obres poguessin començar el primer trimestre de 2010. Així mateix, es volia inaugurar per Setmana Santa el tercer carril entre l'aeroport de Vilobí i Fornells, i de Maçanet a Fornells el mes de juny.

AUV

Més informació

www.autopistas.com
www.fomento.es

24 AUTOVIA A-22 LLEIDA-OSCA

Després d'anys de tramitacions i obres, el desembre de 2009 entra en servei el tram de Lleida a Almacelles de l'autovia A-22 Lleida-Osca, que un cop finalitzada ha de formar part d'un eix de comunicacions de gran capacitat que connectarà el Cantàbric i el Mediterrani, des de Bilbao a Tarragona.

L'autovia A-22 Lleida-Osca (ciutats fins a la data unides per la carretera N-240, que actualment fa la funció de connector entre els trams ja construïts del nou eix) ha de connectar aquestes dues capitals provincials en un recorregut aproximat de 112 km. A Lleida l'A-22 enllaçarà amb l'autopista AP-2 i les autovies A-2, A-14 LLEIDA-VIELHA [2007:13] i la futura A-27 LLEIDA-TARRAGONA [2008:9]. L'autovia forma part d'un gran eix viari que ha de permetre una millor connexió del Mediterrani amb el Cantàbric, concretament des del PORT DE TARRAGONA [118] fins a Sant Sebastià i Bilbao, passant per Lleida, Osca, Jaca i Pamplona.

Actualment es troben en servei quatre dels onze trams de l'autovia: (dos a Catalunya, entre Lleida i Almacelles (9,4 km); i dos a Aragó, a la variant de Montsó i entre El Pueyo i Ponzano (22,3 km en total). Bona part de la resta de trams es troben en construcció, tret dels dos situats entre Osca i Siétamo, on s'està tornant a redactar el projecte de construcció després que l'anterior no va passar la Declaració d'impacte ambiental (DIA) per la proximitat del traçat al castell de Montearagón, declarat bé d'interès cultural (BIC).

Antecedents

El govern del Partit Popular (PP) va incloure en el Pla d'infraestructures de transport (PIT) 2000-2007 la previsió de construir aquesta autovia, però l'obra es va anar retardant, i el 2004 només tenia un únic tram licitat, el de la variant de Montsó, que es va començar a construir a final del mateix any.

El nou govern del Partit Socialista Obrer Espanyol (PSOE) va tornar a incloure la via en el PLA ESTRATÈGIC D'INFRAESTRUCTURES I TRANSPORT [2005:129] (PEIT) 2005-2020. Durant el 2005 el Ministeri de Foment (MIFO) va licitar les obres de dos trams més, el de Lleida a la Cerdera, a Catalunya, i el de Ponzano a Velillas, a Aragó, així com el projecte del tram d'Almacelles fins al límit provincial entre Lleida i Osca.

A final de novembre de 2006 s'iniciaven les obres del primer tram català, el de Lleida a la Cerdera, que s'iniciava a l'enllaç amb l'autovia A-2 i finalitzava en el límit dels termes municipals de Lleida i Alpicat, i que tenia com a singularitat més destacada un fals túnel que facilitava l'accés a les urbanitzacions residencials Buenos Aires i Cerdera Baixa (totes dues a Alpicat). Les obres d'aquest tram tenien un termini d'execució de tres anys i un pressupost de 31 MEUR.

Les obres dels altres trams per terres catalanes, de la Cerdera a Almacelles i d'aquesta localitat fins al límit amb Aragó, es van adjudicar durant la primera meitat de 2007, i al final del mateix any es van iniciar els treballs en el sector que anava de la Cerdera fins a l'inici de la variant d'Almacelles. Aquest tram, pressupostat en 22,4 MEUR, tenia un termini d'execució de 42 mesos i incloïa un aqüeducte que permetia el pas del canal d'Aragó i Catalunya.

El juliol de 2008 va entrar en servei el primer tram de l'A-22, el de la variant de Montsó (Osca), de 12,1 km.

El MIFO va iniciar el desembre de 2008 les obres del darrer tram català, d'Almacelles al límit de la província, de 9,8 km de recorregut, i pressupostat en 31,6 MEUR. El tram s'iniciava a la zona de Raimat, al terme municipal d'Almacelles, i circumdava aquesta vila pel sud-oest, esdevenint-ne una segona variant, fins a acabar en el límit provincial, al sud de la intersecció de les carreteres N-240 i A-2217. Aquest tram tenia diversos enllaços que havien de facilitar la connexió amb l'AEROPORT DE LLEIDA-ALGUAIRE [2008:6] i el SECTOR D'ACTIVITAT ECONÒMICA D'ALMACELLES [133] promogut per l'Institut Català del Sòl (INCASÒL).

Nou tram en servei i modificació del traçat

A final de gener de 2009 va entrar en servei un nou tram de l'A-22, que connectava El Pueyo i Ponzano, a la província d'Osca, amb un recorregut de 10,2 km.

A mitjan mes d'abril el MIFO va modificar el traçat de l'autovia per incloure-hi un nou accés a l'aeroport d'Alguaire, a la vegada que s'eliminava la sortida que ha-

Túnel de la Cerdera Foto: Josep Ramon Mòdol

via de conduir a Gimenells i les entitats municipals descentralitzades (EMD) de Sucs (municipi de Lleida) i el Pla de la Font (municipi de Gimenells i el Pla de la Font). La modificació també comportava correccions a la variant d'Almacelles i un sobrecost de 6 MEUR. La nova proposta preveia la construcció d'una calçada lateral paral·lela a l'autovia, entre la rotonda d'accés a l'aeroport i el final de la variant, que havia de permetre l'accés als esmentats nuclis.

L'alcalde d'Almacelles, Josep Ibarz, de Convergència i Unió (CiU), va valorar que el MIFO hagués respost positivament a les reivindicacions fetes des del seu consistori. Des del consistori de Gimenells i les juntes de govern de Sucs i el Pla de la Font, per contra, van expressar el seu rebuig al canvi de traçat, fet que va derivar en la presentació d'al·legacions al projecte per mantenir l'accés directe a l'autovia, i en accions de protesta, com ara el de 31 de maig, que va incloure el tall durant mitja hora de la carretera N-240. Aquesta reclamació va rebre el suport de la Diputació de Lleida, el Consell Comarcal del Segrià i l'Ajuntament de Lleida, que van presentar diverses mocions davant el MIFO per recuperar l'accés eliminat.

S'obren els primers trams lleidatans

A mitjan mes de desembre de 2009, amb més d'un any de retard sobre el calendari previst, el MIFO va obrir a la circulació els dos primers trams de l'A-22 en terres lleidatanes, que connectaven Lleida amb Almacelles en un traçat de 9,4 km, i que havien suposat una inversió de 70 MEUR.

Pas de l'autovia sota el canal d'Aragó i Catalunya Foto: Josep Ramon Mòdol

El secretari d'Estat de Planificació i Infraestructures, Víctor Morlán, va afirmar que la inauguració suposava un pas més en la creació d'un corredor viari que havia d'unir el Mediterrani amb el Cantàbric. Va destacar que l'autovia no només suposaria millorar la comunicació entre Lleida i Osca, sinó que també havia de permetre incrementar l'activitat econòmica entre Catalunya i Aragó.

Per la seva part, el president de la Cambra de Comerç i Indústria de Lleida, Joan Simó, es queixava de la lentitud amb la qual avançava el projecte, que va comparar amb el llarg procés de construcció de l'autovia A-2 Lleida-Barcelona.

Les previsions del MIFO indicaven que l'autovia seria plenament funcional el 2012, encara que es preveia que la major part dels trams, fins a Siétamo, entrarien en servei abans d'acabar el 2011.

JRMR

Més informació

www.fomento.es

25 AUTOVIA A-68 ALCANYÍS-LITORAL

L'activitat reivindicativa de les institucions polítiques, patronals i sindicals catalanes, valencianes i aragoneses, a favor de les diferents alternatives de perllongació de l'A-68, és molt intensa durant la primera meitat de 2009. El Ministeri de Foment aprova finalment el juliol de 2009 l'opció sud, per l'N-232, per Morella, i fins a Vinaròs. Les institucions catalanes reaccionen demanant que es desdobli igualment l'N-420.

Antecedents | 2007:16

L'autovia de l'Ebre (A-68) es projecta com una via de gran capacitat que ha de comunicar Miranda de Ebro, a Castella i Lleó, amb la costa mediterrània, en un traçat que ressegueix les actuals carreteres N-232 i N-124. Actualment només estan en servei 70 km de recorregut en trams discontinus, i es troben en diferents fases d'estudi i desenvolupament fins a 345 km més.

El maig del 2007, el Ministeri de Foment (MIFO) va adjudicar la redacció de l'estudi de viabilitat tècnica dels diferents traçats, amb dues opcions principals: a través de la carretera N-420 cap al nord de Tarragona, amb una longitud aproximada de 120 km, i a través de l'N-232 per Morella i Vinaròs, amb uns 100 km.

Suport polític a les diferents alternatives

Els alcaldes de Gandesa, Móra d'Ebre, Falset, i els dels municipis aragonesos de Calaceit i Alcanyís es van reunir a principi de febrer del 2008 a Gandesa per impulsar el prolongament de l'autovia A-68 entre Valdealgorfa i el Mediterrani per la zona interior de les Terres de l'Ebre i del Camp de Tarragona, seguint el traçat de la carretera N-420. En la reunió es va decidir demanar una trobada amb el president del govern d'Aragó, Marcelino Iglesias, per intentar que donés suport a la proposta. També es va acordar la creació d'un òrgan o consorci per defensar la seva postura abans de l'estiu del 2008, format per les administracions implicades i obert a la participació dels òrgans empresarials i sindicats interessats.

Els alcaldes també van acordar demanar una reunió amb el ministre del MIFO després de les eleccions generals. Com a punt de partida no descartaven plantejar que l'autovia es bifurqués en una doble direcció a Valdealgorfa, fet que evitaria descartar cap de les dues possibilitats en estudi: la sortida al mar per Gandesa, Móra d'Ebre i Falset fins a Tarragona; o per Morella fins al litoral valencià.

A principi de gener de 2009, alcaldes, senadors, diputats i dirigents polítics del Partido Socialista Obrero Español (PSOE) es van reunir a Morella per signar la Declaració de Morella, on es posicionaven a favor de la proposta que el traçat de l'A-68 seguís la carretera N-232 des de Valdealgorfa a Vinaròs.

A començament de febrer, el ple de l'Ajuntament de Tortosa va aprovar per unanimitat la moció del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), en què es demanava al MIFO que la connexió de l'autovia A-68 des de Valdealgorfa al corredor del Mediterrani es fes per les Terres de l'Ebre. La proposta era seguir el traçat de l'N-420 fins a Gandesa i després per la C-43 i l'AUTOVIA C-12, EIX DE L'EBRE [2008:11] fins al port dels Alfacs.

Gairebé simultàniament, el president de la Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Tortosa, José Luis Mora, responia manifestant la intenció d'impulsar un conveni amb la resta de cambres del Camp de Tarragona per enfortir l'opció catalana, des d'una proposta que satisfés totes les parts. Mora va dir que donarien suport el traçat per l'N-420 desdoblada fins al Camp de Tarragona, si anava acompanyada d'una connexió des de Gandesa cap al Baix Ebre i el Montsià, a través del desdoblament de la C-43 i la C-12. Mora considerava que d'aquesta manera es vertebrava tot el territori, i va destacar l'impuls que suposaria per al turisme i per al desenvolupament logístic del port dels Alfacs.

Mora també va assenyalar com a prioritats el desdoblament de l'eix de l'Ebre, i la construcció de L'AUTOVIA A-7 A LES TERRES DE L'EBRE (DESDOBLAMENT DE L'N-340) [2005:15], entre la Jana i el Perelló, que havien de permetre dinamitzar els municipis interiors i donar servei al SECTOR D'ACTIVITAT ECONÒMICA CATALUNYA SUD: SIDERÚRGICA BALBOA (TORTOSA) [132] i al futur aeròdrom de les Terres de l'Ebre.

A final de febrer la majoria dels ajuntaments de la zona d'Alcanyís van manifestar-se amb empresaris i sindicats per reclamar l'acceleració de les dues autovies projectades a Terol, mentre que els partits polítics d'Aragó i del País Valencià van pactar donar suport a l'opció de fer passar l'A-68 per l'actual N-232 fins a Vinaròs.

C-43 a Gandesa Foto: Arxiu Territori

Mentre els partidaris de l'opció valenciana s'unien, a Catalunya el tema entrava dins la lluita política entre Govern i oposició. Des de Convergència i Unió (CiU) i el Partit Popular (PP) es criticava la manca d'implicació de la Generalitat, especialment en el cas de l'eix de l'Ebre, mentre que els socis del tripartit, Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i Iniciativa per Catalunya Verds (ICV), demanaven unitat d'acció. A començament de març, la Comissió de Política Territorial del Parlament va vincular el desdoblament de la C-12 i la C-43 a la tria per part de l'estat de l'opció catalana.

Continuen les pressions davant Foment

A mitjan mes de març, representants de la Cambra de Tortosa es van reunir amb el secretari d'Estat d'Infraestructures, Víctor Morlán, per aconseguir-ne el suport a l'opció de perllongar l'A-68 per vies catalanes, amb una sortida doble cap al Camp de Tarragona i les Terres de l'Ebre. Morlán va respondre que la decisió encara es retardaria uns mesos, fins que disposessin dels estudis de traçat, costos i impacte mediambiental de cada alternativa.

A final de març de 2009, la Cambra de Comerç de Castelló va aprovar un manifest de suport a l'opció valenciana de l'A-68, i el va trametre al MIFO. Aquest document va rebre a principi d'abril el suport del Consejo de Cámaras de la Comunitat Valenciana. Poc després les Corts Valencianes van aprovar, amb el suport unànime de tots els grups polítics, una proposició no de llei per demanar al Govern central la perllongació de l'A-68 per l'actual N-232.

A final d'abril de 2009, representants polítics catalans i aragonesos i de les quatre cambres tarragonines van acordar a Gandesa l'establiment d'una comissió de seguiment per negociar amb l'Estat el perllongament de l'A-68 per terres catalanes. En la reunió es va signar un doble manifest, on es demanava la conversió en autovia de l'N-420 entre Valdealgorfa i Reus-Tarragona, i el desdoblament per part de la Generalitat de la carreteres C-43 i C-12. El secretari de Mobilitat de la Generalitat, Manel Nadal, va afirmar que el Govern havia començat a treballar en el desdoblament de l'eix de l'Ebre i va assegurar que el nou finançament permetria desdoblar també la C-43 i millorar la C-44.

El ministre de Foment, José Blanco, va confirmar també a final d'abril que el traçat de l'autovia A-68 es decidiria durant el 2009, encara que no es va pronunciar sobre quin seria el traçat elegit, tot i que va comentar

La variant de la C-12 afectaria el barri del Canalet, al raval de Jesús Foto: Arxiu Territori

que estava al corrent del clamor popular que hi havia a Catalunya i la Comunitat Valenciana per fer-se amb la infraestructura.

A final de juny, es va anunciar que els presidents de les cambres de Reus i Tortosa, Isaac Sanromà i José Luís Mora, serien els representants de la comissió de seguiment acordada a Gandesa a l'abril per pressionar el MIFO a favor del traçat català de l'autovia A-68.

El MIFO es decanta per l'opció valenciana

El 14 de juliol de 2009, el ministre de Foment, José Blanco, va anunciar, després de reunir-se amb el president de la Generalitat valenciana, Francisco Camps, que l'opció triada per finalitzar l'A-68 era la de l'N-232, adduint criteris tècnics, ambientals i socials.

Les reaccions no es van fer esperar. El president de la Cambra de Reus, Isaac Sanromà, expressava el seu malestar per la notícia i afirmava que calia continuar insistint en la necessitat de desdoblar l'N-420. Sanromà va relacionar la decisió com una contrapartida davant l'acord de finançament, i va criticar la manca de suport rebut per la Generalitat, arguments que també va fer servir el president de la Cambra de Tarragona, Albert Abelló. Tots dos apuntaven que encara que la Generalitat proposava desdoblar l'N-420 a partir de la disposició addicional tercera de l'Estatut, amb la incorporació de l'obra al PLA ESTRATÈGIC D'INFRAESTRUCTURES I TRANSPORT (PEIT) [2005:129] per al 2010, hauria estat preferible, pel que fa als pressupostos, que el MIFO hagués optat per l'opció catalana. Tot i compartir arguments, Abelló considerava desafortunat el protagonisme de Sanromà dins la comissió de seguiment, i es queixava de la falta de consens i unitat en la defensa dels interessos dels territori.

L'alcalde de Gandesa, Miquel Aubà, va mostrar la seva decepció per la decisió de Foment, i va criticar el MIFO per no haver fet públic el document amb les valoracions econòmiques i mediambientals dels diferents traçats que justificava la decisió presa.

L'alcalde de Tortosa, Ferran Bel (CiU), va acusar l'Estat d'actuar d'esquenes als interessos del territori i del país. El diputat convergent i alcalde de l'Ampolla, Francesc Sancho, lamentava la falta d'implicació de la Generalitat, i afirmava que amb aquesta decisió l'Estat "s'estalviava la mateixa quantitat de diners que el nou finançament preveia atorgar a la demarcació de Tarragona en tres anys". CiU va anunciar que no signaria el PACTE NACIONAL PER LES INFRAESTRUCTURES [85] si aquest no incloïa el traçat català de l'A-68.

El primer secretari del PSC a les Terres de l'Ebre i director de Política Territorial i Obres Públiques a l'Ebre, Antoni Sabaté, va declarar que José Blanco havia deixat oberta la porta al desdoblament de l'N-420, a partir del compromís de la Generalitat de desdoblar l'eix de l'Ebre (C-12). Sabaté va fer una crida a mantenir el consens entre institucions i agents socioeconòmics per aconseguir aquesta nova fita.

Es continua demanant el desdoblament

La comissió de seguiment de l'opció catalana de l'A-68 es va reunir d'urgència el 17 de juliol i va decidir reclamar a José Blanco l'execució del desdoblament de l'N-420 entre Alcanyís i Reus, que consideraven compatible amb la sortida de l'A-68 per

Morella (Ports) i Vinaròs (Baix Maestrat). Des de la comissió es volia evitar un missatge en contra de l'opció valenciana i apostar per expressar les mancances del territori i la necessitat de millorar-ne les infraestructures. També es va decidir reclamar a la Generalitat que tirés endavant l'estudi informatiu del desdoblament de la C-12 d'un sol cop i no per trams com estava previst. En aquest sentit, es volien reunir amb el conseller de Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), Joaquim Nadal, per traslladar-li aquesta petició, i també volien elaborar un estudi de viabilitat per al desdoblament de la C-43 (entre Gandesa i l'eix de l'Ebre).

Joaquim Nadal es va comprometre a principi d'agost a encarregar l'estudi informatiu per desdoblar tota la C-12, a més d'estudiar la viabilitat de desdoblar, també, la C-43 o, com a mínim, d'executar millores a la carretera. També es va comprometre a pressionar el MIFO perquè inclogués l'N-420 en el PEIT.

Per la seva part, el ple de l'Ajuntament de Tortosa va aprovar per unanimitat tres mocions en què es demanava que, en paral·lel a l'A-68, es desdoblés l'N-420, la C-43 i la C-12, per la qual cosa exigia que es redactessin els projectes respectius i es dotessin partides per iniciar-hi les obres l'any 2010 mateix.

Les institucions valencianes tampoc queden satisfetes

L'autovia A-68 va continuar generant controvèrsia en terres valencianes, tot i que el MIFO havia decidit que passes per la província de Castelló. Ja a final de juliol representants del PP i del Bloc Nacionalista Valencià van fer públiques les seves sospites que l'autovia no arribaria a Vinaròs, sinó que finalitzaria a la Jana, a uns 20 km, on connectaria amb la futura A-7.

El subdelegat del Govern a Castelló, Antonio Lorenzo, va assegurar que la via acabaria a Vinaròs. El primer tinent d'alcalde d'aquesta localitat, Javier Balada, apuntava la possibilitat que les dues autovies (A-68 i A-7) es podrien unir a la Jana i convertir-se en una única via fins a Vinaròs.

El MIFO va reconèixer tanmateix, a principi de setembre de 2009, que l'A-68 acabaria a la Jana.

El senador del PP per Castelló, Juan José Ortiz, va reaccionar lamentant que el Govern central hagués fet marxa enrere en la intenció de portar l'A-68 fins a Vinaròs, i va demanar als representants del PSOE al territori que fessin pressió perquè la via acabés a la capital del Baix Maestrat.

JRMR

Més informació

www.fomento.es

AUTOVIA A-7 ALCANAR-VILAFRANCA DEL PENEDÈS 26

El 2009 s'inauguren dos trams de l'autovia A-7 al Camp de Tarragona: entre Mont-roig del Camp i l'Hospitalet de l'Infant i el segon cinturó de la capital tarragonina. En el tram de l'Ebre continua el rebuig de Tortosa al traçat previst per Camp-redó, i el Congrés dels Diputats insta Foment a presentar-ne una alternativa. En el tram penedesenc, la Declaració d'impacte ambiental descarta el pas de l'autovia per Cobertera de Calafell, tal com havia proposat la Generalitat, però accepta acostar la traça al futur Logis Penedès. Tant els ajuntaments del Vendrell com de l'Arboç manifesten la seva absoluta oposició a la proposta de traçat i mantenen l'aposta d'ampliar l'AP-7.

Antecedents | 2005:15; 2006:17; 2007:17; 2007:18

La carretera N-340 –convertida en diversos trams en A-7– uneix Andalusia, Múrcia i el País Valencià amb el Principat de manera més o menys paral·lela a l'autopista AP-7. Bona part del recorregut d'aquesta via presenta una elevada intensitat de trànsit i un alt índex de sinistralitat i per aquest motiu el Ministeri de Foment (MIFO) ha apostat per desdoblar-la.

L'any 2007, entre Traiguera (Baix Maestrat) i Vilafranca del Penedès (Alt Penedès), els trams més endarrerits eren els del sud (Traiguera-l'Hospitalet de l'Infant) i el nord (Altafulla-Vilafranca) –només s'havia desdoblat de Tarragona a Vila-seca–. El MIFO n'havia publicat els estudis informatius el novembre de 2003 i el febrer de 2005, respectivament. En el tram de l'Ebre els ajuntaments i partits polítics van presentar un traçat alternatiu de la via per tal que passés per l'interior fins a Camarles i perquè a partir d'allà s'aprofités l'actual traçat de l'N-340 fins a l'Hospitalet de l'Infant. El setembre de 2007 Foment va presentar una nova proposta que el delegat del Govern a les Terres de l'Ebre, Lluís Salvadó, va considerar que "s'ajustava en un 99% a les demandes del territori". El principal escull era a la pedania de Camp-redó, al municipi de Tortosa, ja que l'autovia partia el poble amb un talús de 10-12 m. El ple de l'Ajuntament de Tortosa –així com els de l'Aldea i Amposta– van demanar que se'n desplacés el traçat cap al sud.

En el cas del tram del Penedès, els consells comarcals, diversos ajuntaments i els grups ambientalistes demanaven ampliar l'AP-7 amb un quart carril i rescatar el peatge, mentre que el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), el MIFO i les cambres de comerç apostaven per una autovia independent que seguís parcialment l'actual N-340. A banda de tot plegat, el DPTOP va elaborar una quarta proposta alternativa al sud de les tres primeres que Foment havia plantejat per Calafell. Aquest fet no va agradar al municipi i es va constituir la plataforma Salvem la Cobertera per denunciar l'impacte paisatgístic que comportava aquesta nova proposta sobre terrenys agrícoles, en un polígon i en diverses cases.

El març de 2008 es van inaugurar els trams de Vila-seca a Cambrils i de Cambrils fins al nucli de Miami Platja, al terme de Mont-roig del Camp. Les previsions indicaven que el segon cinturó de Tarragona i el tram entre l'Hospitalet de l'Infant i Montbrió, en aquell moment en obres, podrien entrar en servei a mitjan any 2009.

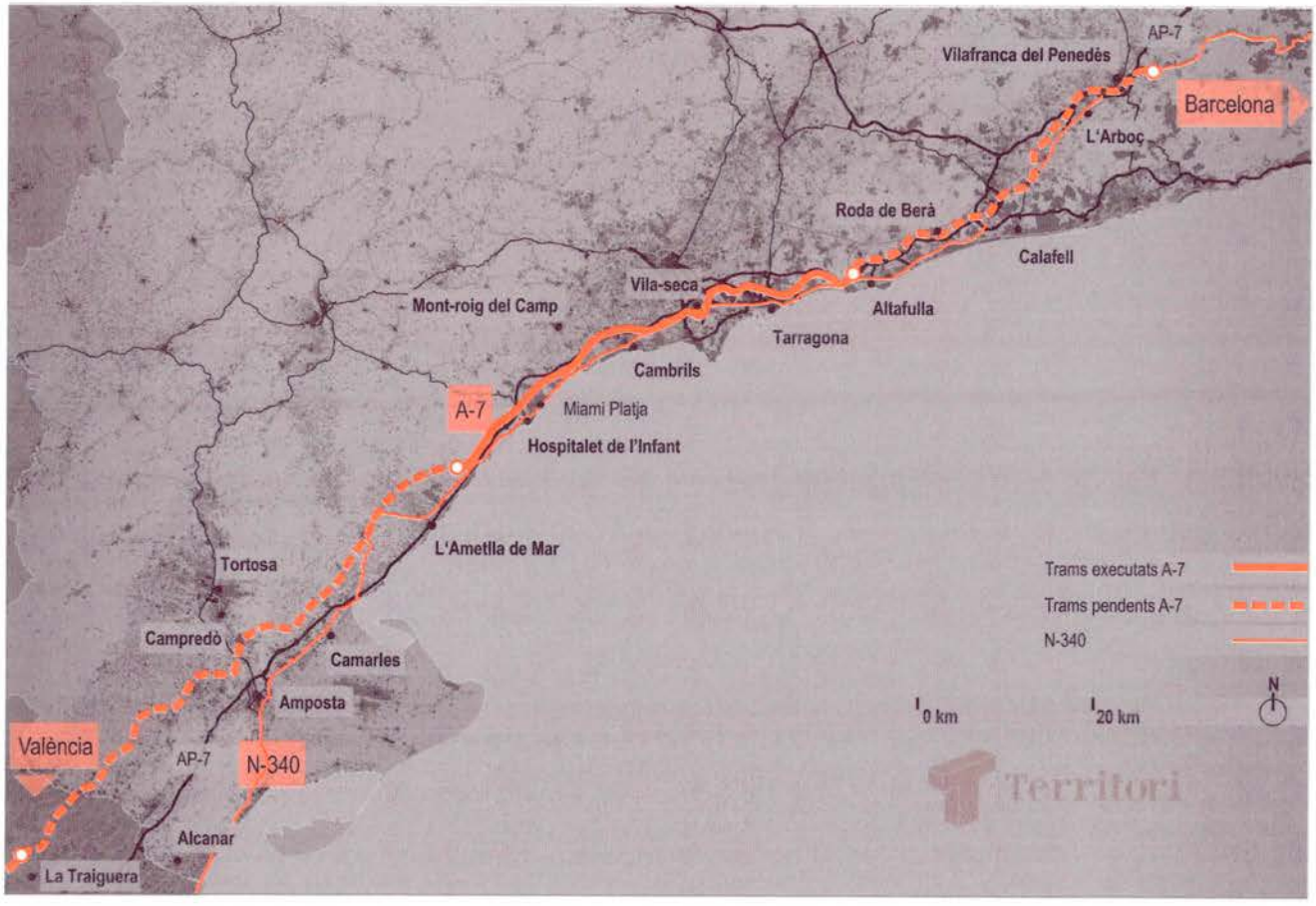
N-340 prop d'Altafulla Foto: Moisès Jordi

Foment vol un "acord territorial" per al traçat al Baix Penedès

El 30 de gener de 2009 la subdelegada del Govern espanyol a Tarragona, Teresa Pallarès (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), va afirmar que encara no havien decidit el traçat de l'A-7 a Calafell. En aquest sentit va insistir en la necessitat d'un "acord territorial", un fet que posava sobre la taula la possibilitat de desestimar la proposta de la Generalitat pel coll de Cobertera. Tot i això, la majoria dels ajuntaments de la zona continuaven apostant per l'ampliació de l'AP-7 i el rescat del peatge.

Mentrestant continuava l'oposició al traçat proposat per la futura autovia a la pedania de Camp-redó que dividiria el nucli urbà i el barri de Font de Quinto. L'alcalde pedani, Joan Sanahuja, va anunciar al març que l'assemblea de veïns havia decidit passar a fer accions contundents, com ara un tall a l'autovia de Tortosa a l'Aldea (C-42). Un altre dels punts conflictius era a l'Ametlla de Mar. El mes de juny el MIFO va acceptar les al·legacions del consistori i els veïns per allunyar el traçat vora 5 km en direcció a la muntanya, reduir les afectacions a les construccions existents i garantir la preservació dels espais naturals. Per al regidor d'Urbanisme, Joan Pere Gómez (Convergència i Unió, CiU), la qüestió era que "havíem de vetllar perquè la nova autovia no passés pel menjador de cap de les cases que estan al voltant del nou traçat".

El 16 de juliol es va obrir un nou tram de l'autovia, el que uneix Mont-roig del Camp i l'Hospitalet de l'Infant. L'obra de 9 km havia costat 45,9 MEUR i evitava el pas pel nucli de Miami Platja on es produïen grans retencions. De fet, un centenar de veïns de la urbanització van fer una celebració espontània de l'obertura de l'autovia quan el delegat del Govern espanyol, Joan Rangel (PSC), en presidia la inauguració oficial. Tanmateix, el tram entrava en funcionament amb limitacions. I és que entre la nuclear de Vandellòs i l'Hospitalet, en sentit nord, només s'havia habilitat un dels dos



carrils de circulació pel risc de despreniments. Rangel va anunciar que a final d'any les obres estarien totalment acabades.

Al cap d'un mes va entrar en funcionament el segon cinturó de Tarragona, un altre tram de l'autovia A-7. El vial té 9,4 km, entre l'ermita de la Salut –sota el camp del Nàstic– i la rotonda de la Móra, on connecta amb la variant d'Altafulla i Torredembarra de l'N-340. Té dos carrils per sentit en la major part del recorregut excepte a la zona de boscos que té un tercer carril per a vehicles lents en sentit nord. Les obres finalment havien costat 42 MEUR, deu més dels previstos en l'adjudicació final. La desviació havia de ser inicialment d'un milió per a uns treballs arqueològics però s'havia disparat per "altres canvis en el traçat", segons la versió oficial de la Subdelegació del Govern espanyol. A més, havien calgut tres anys per acabar els treballs quan se n'havien previst dos. Tot i l'obertura de l'A-7 es mantenia la gratuïtat a l'autopista AP-7 entre Torredembarra i Salou. Precisament, un tràgic accident a l'N-340 a la urbanització de la Móra el 1998, va suposar l'impuls a la construcció del segon cinturó i l'alliberament del tram alternatiu d'autopista.

A la recerca de solucions al Vendrell i Camp-redó

A principi del mes de novembre l'alcalde de Tortosa, Ferran Bel (CiU), va lamentar que el PLA TERRITORIAL DE LES TERRES DE L'EBRE [2008:98] només dibuixés la traça proposada per Foment en el seu pas per Camp-redó. "El govern català no està actuant amb lleialtat amb Tortosa", va afirmar i va considerar que, com a mínim, s'hauria d'incloure l'alternativa consensuada pels municipis i el mateix Govern català que evitava "trinxar" el nucli pedani.

A final de mes es va publicar al *Boletín Oficial del Estado* (BOE) l'estudi d'impacte ambiental del traçat d'Altafulla a Vilafranca del Penedès. El Ministeri de Medi Ambient i Medi Rural i Marí (MARM) descartava el pas de l'autovia per Cobertera de Calafell, tal com volia el DPTOP, ja que considerava que tenia un impacte "sever". En canvi, acceptava l'al·legació d'acostar l'autovia cap a Banyeres del Penedès per donar servei al futur LOGIS PENEDÈS [41] al seu pas per l'Arboç. A la resta del tram penedesenc, se seguiria l'actual N-340, mentre que entre Altafulla i Roda de Berà la traça passaria pel nord de l'AP-7.

L'Ajuntament del Vendrell va anunciar que presentaria al·legacions a la proposta de Medi Ambient per l'afectació que patia el seu terme. Segons l'estudi, l'A-7 haurà de passar entre el poble i la urbanització de la Baronia del Mar, afectant uns terrenys rústics on el consistori preveia fer-hi zona d'equipaments. "És una agressió al municipi amb premeditació", va afirmar l'alcalde, Benet Jané (CiU). A l'Arboç, un municipi que s'oposava frontalment al Logis, van anunciar un contenciós contra l'estudi ambiental, encara que continuaven apostant per l'ampliació i el rescat de l'AP-7.

El 16 de desembre la Comissió de Foment del Congrés dels Diputats va aprovar una esmena que instava el Govern espanyol a presentar un nou traçat de l'A-7 al seu pas per Tortosa. Mentre la diputada del PSC, Lluïsa Lizárraga, subratllava la "voluntat de consens" del MIFO –posava com a exemple el cas de l'Ametlla de Mar–, l'alcalde de Tortosa, Ferran Bel, es mostrava més caut: "S'ha fet un pas més, però encara no és el definitiu", va afirmar.

El 2009 finalitzava a l'espera que el MIFO iniciés els projectes constructius de l'A-7 –tot i l'oposició de diversos municipis– entre Altafulla i Vilafranca. A més, havia de concretar una proposta per Camp-redó per començar el mateix tràmit pels trams de les Terres de l'Ebre. D'aquesta manera, no hi havia cap tram en obres –tot i que mancava obrir el carril afectat per inestabilitats del terreny a l'Hospitalet de l'Infant– i, a més, el recorregut des d'aquesta població fins a Altafulla estava en servei.

AUV

AUTOVIA C-12 EIX DE L'EBRE 27

La Generalitat aposta pel desenvolupament de l'eix de l'Ebre, incloent-hi el desdoblament al PITC i al PTPTE, així com en els pressupostos de l'any 2010. Tanmateix, el Ministeri de Foment desvincula aquesta operació de la construcció de l'A-68, que finalment arribarà al litoral mediterrani a través de Castelló.

Antecedents | 2008:11

La C-12 és la carretera que va d'Àger (la Noguera) a Amposta (Montsià). També es coneix com l'eix de l'Ebre perquè una bona part del traçat d'aquesta via avança en paral·lel al recorregut del riu. L'any 2001 es va aprovar el desdoblament de la via en el tram entre Lleida i Amposta. Tanmateix, aquesta operació suposava la construcció d'una variant a l'altura de Tortosa, el traçat de la qual va suscitar queixes de veïns i de l'Ajuntament d'aquest municipi, els quals consideraven que produïa greus afectacions als pobles de Jesús i Vinallop. Com a resultat d'aquesta polèmica, l'any 2006 alguns dels veïns van constituir la Plataforma Salvem lo Canalet, i Plataforma i Ajuntament van proposar un traçat alternatiu a l'oest dels nuclis urbans de Tortosa i Roquetes, allunyat d'aquests municipis i paral·lel al del canal Xerta-Sénia.

A final de març de 2008, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va sotmetre a informació pública els estudis informatius i d'impacte ambiental de la variant, considerant un total de tres traçats, tots per l'oest dels nuclis urbans però amb diferents graus d'allunyament; el primer corresponia a la proposta del 2001 i passava a tocar de l'Observatori de l'Ebre i del nucli urbà de Roquetes; el segon, el més central i considerat òptim pel Departament, partia del nucli de Vinallop i avançava cap al nord-oest fins a l'encreuament amb la T-342 (de Roquetes als Reguers), des d'on continuava cap a l'est fins a enllaçar novament amb la C-12 a al començament del terme municipal d'Aldover; i el tercer era un traçat situat més a l'oest, més proper al canal.

Atès que la proposta del Departament considerava com a òptima la segona opció, l'Ajuntament va presentar al·legacions al traçat de la variant per demanar que la Generalitat tingués en compte la reserva de terrenys inclosa al planejament municipal, que permetria el traçat paral·lel al canal Xerta-Sènia, i va reiterar que el trasllat del desdoblament més a l'oest evitaria el greu impacte que el traçat prioritari tindria sobre el nucli de Vinallop i els xalets del la zona del Canalet, al nucli de Jesús. Per la seva banda, la Plataforma va respondre amb manifestacions els mesos d'abril i juny.

L'A-68, per Castelló

Si bé la voluntat de la Generalitat de convertir l'eix de l'Ebre en autovia responia principalment a la necessitat de millorar les comunicacions viàries al sud del país, aquesta via també es plantejava com a part d'una nova infraestructura d'abast estatal, l'autovia A-68 [25], que havia de connectar Castella i Lleó amb la costa mediterrània.

El tram existent d'aquesta via a començament de 2009 arribava fins a Valdealgorfa, prop d'Alcanyís (Aragó), i restava per definir si l'arribada fins al litoral es faria per Castelló, desdoblant l'N-232 des de Morella fins a la Jana (Baix Maestrat), o bé per la província de Tarragona. En aquest últim cas, la proposta catalana al Ministeri de Foment (MIFO) era una doble sortida a mar, pel PORT DE TARRAGONA [2007:158] i el dels Alfacs, la qual cosa suposava desdoblar el traçat de l'N-420 entre Alcanyís i Tarragona, i l'eix de l'Ebre fins a Sant Carles de la Ràpita[1]. Per tal de donar suport a aquesta alternativa, l'abril de 2009 es va crear a Gandesa una comissió de seguiment de l'opció catalana de l'A-68, integrada per representants de les cambres de comerç, diversos ajuntaments i la Diputació de Tarragona, així com pel govern del Generalitat.

A mitjan juliol, però, el ministre de Foment, José Blanco, va anunciar que el Ministeri es decantava finalment per l'opció de Castelló. Tot i això, els agents implicats en la comissió van continuar demanant a la Generalitat el desdoblament de la C-12 i el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, va comprometre's a encarregar l'estudi informatiu del tram Lleida-Tortosa abans de final d'any.

La Generalitat aposta per l'eix de l'Ebre

Malgrat la negativa del Ministeri a vincular-lo amb l'A-68, durant el 2009, la Generalitat va impulsar el desenvolupament de l'eix de l'Ebre incloent-lo al PLA TERRITORIAL DE LES TERRES DE L'EBRE (PTPTE) [2008:98] i al PACTE NACIONAL PER A LES INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT [85]. El primer, aprovat inicialment a començament de setembre, incloïa la C-12 dins del grup

L'eix de l'Ebre prop de Garcia Foto: Moisès Jordi

de les vies estructurants primàries i n'establia la reconversió en autovia entre Amposta i Lleida. Per a la variant de Tortosa, recollia dues de les alternatives proposades pel DPTOP el 2008: la central i la propera al canal Xerta-Sénia. El segon, signat a mitjan octubre, tenia en el desdoblament de l'eix entre Lleida i Sant Carles de la Ràpita una de les seves actuacions més destacades, ja que hi destinava un total de 900 MEUR, 100 en la seva primera fase (2009-2014) i 800 en la segona (2015-2020).

A mitjan novembre, durant els treballs d'elaboració dels pressupostos de la Generalitat per al 2010, el delegat del Govern a les Terres de l'Ebre, Lluís Salvadó, va anunciar que es dedicaria una partida pressupostària a finançar l'estudi de traçat del desdoblament del tram de la C-12 Lleida-Tortosa i va remarca que el fet que s'optés per fer l'estudi de traçat en una sola fase i no per parts era un gest clar i contundent de la voluntat de la Generalitat de tirar endavant el projecte. Tanmateix, a final de desembre de 2009, encara no s'havien licitat els estudis informatiu i ambiental d'aquest tram.

Variant de Tortosa

L'impuls de l'eix per part de la Generalitat, especialment a través del PTPTE, confirmava la preferència del DPTOP pel traçat central de la variant de Tortosa, la qual cosa va provocar les crítiques de l'Ajuntament, que va tornar a reclamar un traçat, al començament de la variant, que no dividís en dos el poble de Vinallop, i a l'altura de Jesús, que no travessés el sector del Canalet. Per la seva banda, la Plataforma Salvem lo Canalet va acusar el DPTOP d'imposar la seva voluntat i va denunciar que en cap moment hi havia hagut una negociació seriosa per trobar una solució intermèdia. Pel 2010 es preveia l'aprovació definitiva de l'estudi informatiu.

MSM

1 Com ja s'ha dit, la C-12 arriba fins a Tortosa, però en aquest municipi enllaça directament amb l'N-340, que és la via que arriba a Sant Carles de la Ràpita i que també està pendent de desdoblament.

AUTOVIA C-13, VARIANT SUD DE LLEIDA 28

El Departament de Política Territorial i Obres Públiques promou el perllongament de l'actual variant sud de Lleida (C-13) i la seva conversió en autovia. Les obres de desdoblament del traçat actual i l'ampliació cap a l'est fins a arribar a la carretera LL-11 comencen a finals de 2009. Pel que fa a l'ampliació per l'oest, encara se n'està discutint el traçat definitiu, atesa la proliferació de postures confrontades a favor i en contra de les diverses alternatives presentades pel Govern.

Antecedents | 2005:19; 2006:19

El Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) impulsa el perllongament de la variant sud de Lleida en dues direccions i la seva conseqüent transformació en autovia, per tal de millorar la funcionalitat de l'actual traçat i, d'aquesta manera, poder tancar una anella viària d'alta capacitat al voltant de la ciutat, tal com queda recollit en el PLA D'INFRAESTRUCTURES DEL TRANSPORT DE CATALUNYA [2006:116]. El traçat que actualment està en funcionament i que data de l'any 2003 connecta en aproximadament cinc quilòmetres de recorregut la sortida intermèdia de l'LL-12 (C-12) amb l'N-240 a l'altura del barri dels Magraners. Aquest tram es vol desdoblar i perllongar a est i oest fins a connectar l'A-2 a banda i banda del nucli urbà. El trànsit previst per al nou eix se situa en previsions del Govern entorn dels 14.000 vehicles/dia.

El traçat previst, més pròxim al nucli urbà que la variant nord, afectava bàsicament terrenys del municipi de Lleida, on es preveia una afectació important sobre l'horta, un espai d'unes 19.000 ha situat entorn de la ciutat, format bàsicament per camps de fruiters. El poblament hi és dispers, amb unes 2.800 torres, sovint deshabitades, repartides entre les 56 partides rurals existents. Es tracta d'un espai d'alt valor social i ambiental, ja que conjuga un ecosistema agrícola altament antropitzat amb una diversitat de comunitats naturals de gran riquesa, composta per ecosistemes propis de zones humides (a prop de les séquies i canals), per comunitats de vora els conreus (els marges) i per altres pròpies de zones àrides (en els turons sense conreu). La Plataforma Protegim l'Horta de Lleida va néixer l'any 2005 amb la finalitat de protegir aquest espai agrícola i natural singular davant l'amenaça que quedés travessat per la nova variant sud.

Antecedents

El març de 2007, el propietari de la finca Torreribera, Joan Bertrand, denunciava que la construcció d'un tram de la variant sud de Lleida malmetria la zona, i anunciava la presentació d'una queixa a Brussel·les, atès que la finca estava inclosa en l'ampliació de la XARXA NATURA 2000 [2006:199] com a zona d'especial protecció per a les aus (ZEPA), per la presència de la trenca, una au en perill d'extinció.

A mitjan abril de 2007, l'alcalde Ros, del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), afirmava que l'ampliació de la variant pel costat oest havia de passar forçosament per l'horta. No obstant això, va remarcar que es cercaria l'opció que tingués una menor afectació sobre aquest espai.

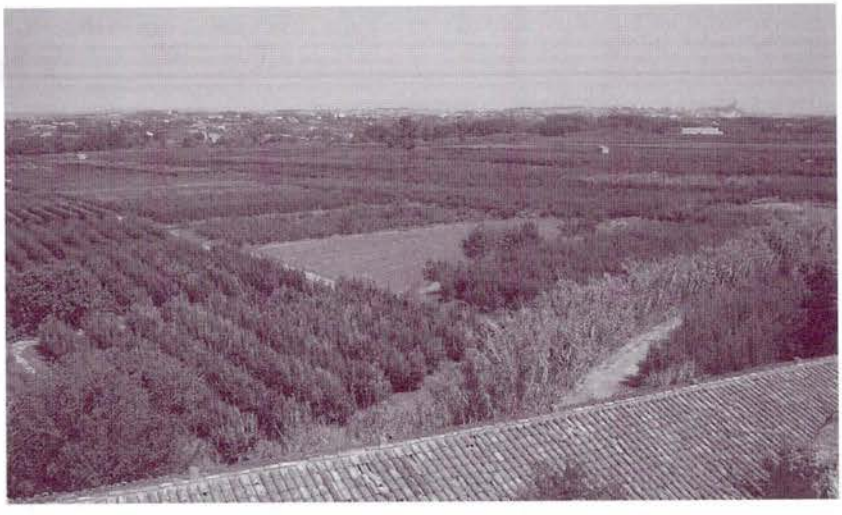
Es modifica el traçat de l'ampliació est de la variant

El febrer de 2008, el DPTOP va anunciar que la licitació de les obres de desdoblament de la variant sud de Lleida i el seu perllongament cap a l'est es duria a terme a l'estiu, un cop estiguessin incorporades al projecte constructiu les mesures incloses per indicació del Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) a la Declaració d'impacte ambiental (DIA) recentment aprovada. Entre les modificacions incloses destacava la variació del traçat per tal de no afectar la ZEPA en l'àmbit de Torreribera. Es preveia llavors iniciar les obres a final de 2008, amb una inversió estimada en 60 MEUR.

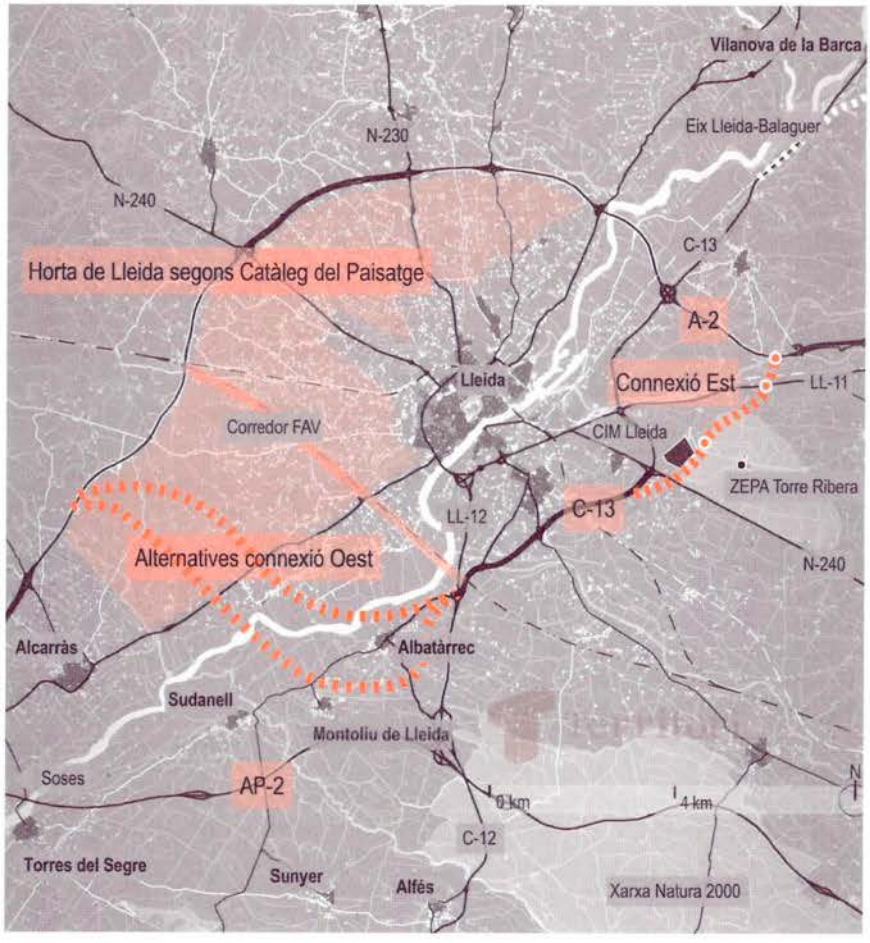
El conseller del DPTOP, Joaquim Nadal, va afirmar a començament de juny a la capital del Segrià que volia que la variant es licités com a molt tard el més següent, mentre recordava el retard que havien suposat per a les obres l'assumpte de la ZEPA i les negociacions amb el Ministeri de Foment (MIFO) per connectar la via amb l'N-II i l'A-2.

Seguint el calendari previst, a final de juliol el *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya* (DOGC) publicava l'anunci de licitació del tram est de la variant sud de Lleida per un import de 50 MEUR. Els treballs que s'havien de fer consistien a desdoblar l'actual variant sud de Lleida i el seu perllongament en direcció nord-est fins a connectar amb l'LL-11. Es preveia que les obres s'adjudiquessin a la tardor i s'iniciessin durant l'hivern, amb un termini d'execució de 33 mesos.

El tram licitat de la variant sud de Lleida finalment tenia prevista una longitud de 5,7 km, comptant el desdoblament de la



L'opció sud passaria per aquest sector de camps de fruiters entre Montoliu de Lleida i el riu Segre Foto: Moisès Jordi



calçada actual i el perllongament fins a la carretera LL-11. Aquest perllongament constava de dos trams.

En el primer, des de l'actual variant fins a la central integrada de mercaderies (CIM) de Lleida, d'1,9 km, es preveia un enllaç amb la carretera N-240 format per una rotonda a diferent nivell, sota el tronc de l'autovia. També s'incloïa la construcció de calçades laterals entre aquest punt i l'accés a la CIM, que permetien l'accés al polígon per un pas inferior.

El segon, de la CIM fins a l'LL-11, era d'1,8 km, seguint l'opció més allunyada del nucli urbà. Fent cas de les indicacions de la DIA, la variant es va apropar 25 m al centre logístic i va constituir una barrera de separació entre el polígon i la ZEPA de Torreribera.

Quedava encara pendent de negociacions amb el MIFO el tram de connexió amb l'A-2, que havia de permetre garantir la seva compatibilitat amb el desdoblament de la carretera N-240 entre Montblanc i Lleida, continuació de L'AUTOVIA A-27 TARRAGONA-MONTBLANC [2008:9], que es trobava en procés de redacció de l'estudi informatiu.

El DPTOP va iniciar el novembre de 2008 la licitació de la redacció de l'estudi informatiu i l'estudi d'impacte ambiental de l'autovia que havia de donar continuïtat al perllongament de la variant sud fins a la futura variant desdoblada de Vilanova de la Barca i Térmens. Aquesta autovia, emmarcada en l'eix Lleida-Balaguer, tenia una longitud d'uns cinc quilòmetres i suposava una inversió estimada de 52 MEUR.

A començament de desembre el DPTOP va adjudicar les obres de l'ampliació est de la variant per 33 MEUR a una unió temporal d'empreses (UTE) formada per sis companyies lleidatanes (Axa, Benito Arno, Romero Polo, Gruas, Arits Romà i Voltes), mentre retardava l'inici de les obres fins a l'estiu de 2009.

Difícil encaix territorial de la prolongació oest

La connexió oest, però, encara estava pendent de cercar un traçat capaç de suscitar un ampli consens territorial.

A mitjan desembre de 2008, la Plataforma Protegim l'Horta de Lleida va alertar que un dels traçats que s'estaven estudiant per a la perllongació oest de la variant, que el DPTOP preveia portar a exposició pública, partia l'horta per la meitat i en provocava la degradació.

Segons Adrià Drago, portaveu de la plataforma, el DPTOP proposava dos traçats, un que recollia les aportacions fetes des de l'entitat i ratificades pel ple de la Paeria, que intentava aprofitar les infraestructures ja existents per tal de minimitzar l'impacte sobre el territori, i un segon que a parer de la plataforma esquinçava l'horta.

Drago va afirmar que si el projecte sortia abans d'acabar l'any només es disposaria de quinze dies per presentar al·legacions, fet que dificultaria la possibilitat d'informar els veïns i de plantejar modificacions al projecte. Drago també va afirmar que tenien pactada una reunió per al 13 de gener de 2009 amb el secretari de Mobilitat, Manel Nadal, i lamentava el fet que el projecte pogués entrar en exposició pública abans d'aquesta trobada. La postura de la Plataforma continuava essent la defensa de la variant com una solució necessària, però no a costa del trencament del fràgil equilibri de l'horta de Lleida.

Poc després, el DPTOP sotmetia a informació pública els estudis informatiu i d'impacte ambiental del tram oest del perllongament de la variant sud de Lleida, amb un traçat que permetia minimitzar l'afectació en els terrenys de l'horta, així com en les cases existents al camí de Rufea. La construcció d'aquest tram, de 9 km, dels quals 8,4 corresponien al perllongament i 700 m a la reforma del traçat actualment en funcionament, suposava una inversió estimada de 179,5 MEUR.

El tram començava abans de l'actual enllaç de la variant amb la C-230a, i finalitzava a l'A-2, a l'oest del nucli urbà de Lleida. La via seguia el corredor de pas més proper al nucli urbà, encara que després de l'enllaç amb l'LL-12 se situava més al sud respecte de l'opció proposada anteriorment.

La proposta s'iniciava amb la remodelació de l'enllaç de la variant sud amb la carretera C-230, amb un pas inferior i dues rotondes a banda i banda del tronc de la variant. Després del pas sota la línia d'alta velocitat, la variant arribava a l'enllaç amb l'LL-12 (que donava accés a l'autopista AP-2) i la C-230a (cap a Albatàrrec), on es preveia un enllaç nou amb una rotonda a diferent nivell de grans dimensions.

A continuació, la via creuava el Segre i la seva plana mitjançant un viaducte de 2,5 km (600 m més llarg que la proposta ante-

rior, per tal de reduir l'impacte sobre l'horta), i passat el viaducte, es projectava un enllaç amb l'N-IIa, format per una rotonda sota el tronc de la variant. A continuació, el traçat passava pel sud del complex educatiu de la Caparrella i seguia un corredor paral·lel a diversos camins de la zona. Finalment, la variant acabava amb un enllaç format per un pas sobre l'autovia A-2 i un bucle per facilitar els moviments.

Els estudis també recollien com a alternatives l'opció plantejada inicialment seguint el corredor més proper al nucli urbà de Lleida, així com un traçat més allunyat, que passava entre les localitats de Montoliu de Lleida i Albatàrrec, encara que aquesta opció sud presentava segons el DPTOP un major impacte en l'entorn i una menor funcionalitat.

Postures confrontades i creació d'una comissió d'experts

A mitjan gener de 2009, sis alcaldes de pobles del Segrià de diferent signe polític (Albatàrrec, Montoliu, Sunyer i Sudanell de Convergència i Unió (CiU); Alfés, d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC); i Torres de Segre, del PSC) van mostrar-se contraris a la proposta presentada pel DPTOP. El diputat al Parlament, Carmel Mòdol (ERC), amb qui es van reunir els alcaldes, va afirmar que tant el seu partit com els batlles preferien l'alternativa que passava més pel sud de Lleida per l'AP-2 perquè provocava menys impacte ambiental a l'horta.

Per les mateixes dates, veïns d'Albatàrrec van impulsar una plataforma, anomenada Albatàrrec Sostenible, contrària a aquest mateix traçat, que contradeia la postura inicial del seu consistori perquè considerava que l'opció triada malmetria l'activitat agrària del municipi i suposaria un fort impacte ambiental i acústic per a la zona.

A final de gener de 2009, l'alcalde de Lleida, Àngel Ros, va afirmar després de reunir-se amb la Plataforma Protegim l'Horta, que la solució ideal, a llarg termini, seria la realització de dues carreteres diferents, una ronda de circumval·lació per a la capital, per tal de treure trànsit de l'interior de la ciutat, i una variant més allunyada per a la vertebració del territori.

En la mateixa reunió es va acordar la constitució d'una comissió integrada per la Paeria, la Plataforma i la Coordinadora de l'Horta de la Federació d'Associacions de Veïns (FAV), per tal de debatre sobre el traçat de la variant sud amb la Generalitat. Ros va anunciar que informaria dels resultats de la reunió el secretari de Mobilitat de la Generalitat, Manel Nadal.

Paral·lelament, la Plataforma Protegim l'Horta de Lleida havia recollit més de 4.500 al·legacions per demanar que el traçat de la variant sud de Lleida no passés pel mig de l'horta, i valorava positivament el suport ciutadà i de la resta de Catalunya, atès que el grup del Facebook de la plataforma havia assolit en una setmana unes 1.600 adhesions.

La plataforma Albatàrrec Sostenible, que en poc temps havia aconseguit forçar el canvi de parer per part del consistori local, ja que s'havia afegit a les seves reclamacions, va presentar 1.290 al·legacions contra el traçat sud de la ciutat de Lleida, i en boca del seu portaveu, Xavier Serós, es posicionava a favor d'aprofitar les carreteres ja existents per efectuar la variant.

A tot això, Manel Nadal va sortir al pas de la proposta de doble variant afirmant que la Generalitat es proposava realitzar en primer lloc la variant urbana, deixant pendent la variant territorial a un horitzó de quinze anys vista i sempre que hi hagués una demanda que ho justifiqués.

A començament de febrer, els grups de l'oposició a la Paeria, CiU, ERC, Partit Popular (PP) i Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV), van mostrar la seva indignació per l'actitud de l'alcalde, a qui atribuïen la decisió de negar-los la seva presència a una reunió de treball per debatre les diferents opcions de disseny de la variant, on estava prevista la presència de representants de les plataformes Protegim l'Horta de Lleida i Albatàrrec Sostenible, la FAV i tècnics del DPTOP, a banda del regidor de Medi Ambient, Josep Barberà. Els grups de l'oposició consideraven impropi que se'ls informés només dels resultats de la reunió, i demanaven ser-ne part activa, i per això afirmaven que si no se'ls hi permetia l'accés, tampoc no acudirien a la trobada informativa posterior amb l'equip de govern.

La plataforma Protegim l'Horta de Lleida va negar estar d'acord amb cap traçat concret a la sortida de la reunió esmentada, en la qual es va acordar la creació d'una comissió formada per tècnics especialistes designats per la Generalitat, la Paeria i les entitats veïnals, que havia d'analitzar el model de vial i els fluxos de trànsit de la ciutat i el seu entorn immediat, així com les necessitats viàries, tant a nivell urbà com territorial. A partir d'aquestes anàlisis, es pretenia definir el corredor o corredors de pas més apropiats per configurar una variant ben integrada amb el territori.

Protegim l'Horta de Lleida va anunciar també una reunió amb el DPTOP per a final de mes, a fi de continuar analitzant el tema.

Per la seva part, Unió de Pagesos (UP) demanava a la Generalitat que estudiés un traçat que aprofités l'actual tram de l'autopista AP-2 entre Lleida i Soses, iniciativa que va descartar el conseller Joaquim Nadal.

Mentrestant, la comissió d'experts rebia de part dels representants triats per la plataforma Protegim l'Horta una nova proposta, que preveia la utilització en part del recorregut del corredor ja emprat per a la construcció del bypass del Ferrocarril d'Alta Velocitat Segrià i Garrigues [2006:63], i acostava més el traçat a la ciutat de Lleida.

A principi de març, l'Agrupació Social Lleida Ambiental (formada per l'Ateneu Popular de Ponent, el Centre Excursionista de Lleida i la Institució de Ponent per a la Conservació i l'Estudi de la Natura) i la Plataforma Protegim l'Horta de Lleida van aplegar a la Sala Nausica de l'Ateneu Popular de Ponent els representants d'una quarantena d'entitats agrícoles, socials, culturals, polítiques i ecològiques del territori en una sessió informativa sobre la variant. En el transcurs de l'acte, Adrià Drago va demanar que en la reunió de la comissió tècnica prevista per a final de març no hi hagués intromissions polítiques.

Per la seva banda, la Cambra de Comerç de Lleida, sense posicionar-se per un traçat concret, animava les diferents parts implicades a arribar a un acord consensuat per tal de tirar endavant la variant amb la major celeritat possible.

Les obres de la perllongació est es van iniciar el mes de novembre. Suposaven una inversió de 38,5 milions d'euros i s'havien de fer en 33 mesos. Per les mateixes dates encara es discutia el traçat adequat per a l'ampliació oest, que el DPTOP no preveia que es comencés a construir abans del 2011.

JRMR

Més informació

www.hortalleida.com
www.paeria.cat

29 AUTOVIA C-16, EIX DEL LLOBREGAT. BERGA-BAGÀ

Durant el 2009 es presenta l'estudi informatiu i d'impacte ambiental de l'autovia C-16, l'eix del Llobregat, que inclou el desdoblament del traçat entre Berga i Bagà i la construcció de diversos viaductes i túnels per preservar el paisatge de la zona. Ajuntaments i particulars formulen les al·legacions que es resoldran el 2010.

Antecedents | 2004:30; 2006:21

L'autovia C-16, també anomenada eix del Llobregat, és un important eix vertebrador mar-muntanya que comunica les comarques d'interior amb la costa catalana. Des d'un àmbit comarcal, esdevé una de les vies principals com a suport bàsic per a la mobilitat local i intercomarcal entre el Bages i el Berguedà.

Al llarg del seu recorregut comunica amb altres vies d'importància, entre les quals hi ha la C-25, que connecta les comarques de Girona amb les terres de Ponent, o la C-26, que uneix el Berguedà i el Ripollès, entre d'altres. La construcció del tram d'autovia de Berga a Bagà dóna continuïtat al desenvolupament de l'eix del Llobregat, que forma part de la ruta d'itinerari europeu (E9), de Barcelona a Rotterdam, passant per Tolosa i París.

Tanmateix, el desdoblament entre Berga i Bagà quedava recollit al PLA D'INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT A CATALUNYA (PITC) [2006:116], presentat a final de 2006, on fixava entre els seus objectius el desenvolupament de l'eix del Llobregat com a part de la xarxa transeuropea de carreteres.

Cronologia

Al llarg dels anys l'eix del Llobregat s'ha anat adequant a les necessitats viàries amb millores en el traçat i la seguretat, com s'ha fet en altres vies de comunicació de Catalunya. A partir de l'any 1992 va entrar en servei el desdoblament del tram entre Barcelona i Manresa. Tres anys més tard, ho va fer el tram entre Sant Fruitós de Bages i Sallent. El 2003, es van inaugurar alguns trams de la C-16, com el traçat entre Sallent i Puig-reig, amb el govern de Convergència i Unió (CiU) al capdavant.

De cara al 2004 van començar a desdoblar-se alguns trams de la carretera, entre els quals hi havia Puig-reig-Berga, de 21 km de longitud, i a partir del 2006 es van obrir els trams entre Navàs i Puig-reig i entre Gironella i Berga. Aquest últim és un dels trams que va patir més modificacions en el seu traçat inicial a l'hora de dibuixar el seu recorregut per reduir l'impacte ambiental a la zona. Per evitar-lo es van construir un total de nou viaductes i dos túnels. Les obres, iniciades el 2005 es van endarrerir fins al 21 de desembre de 2007, quan es va fer la posada global en servei, amb un pressupost final de més de 230 MEUR.

En paral·lel, durant el 2006 es va iniciar la redacció de l'estudi informatiu per desdoblar el tram de gairebé 20 km de recorregut entre Berga i Bagà. D'altra banda, el mateix any, des dels ajuntaments dels municipis de la Cerdanya, se'n reivindicava el desdoblament fins a l'eix Pirinenc (N-260), tot i que el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) descartava la connexió per la manca de trànsit.

S'aprofita la inauguració de la CCB per reclamar l'allargament de l'autovia

A mitjan mes d'agost de 2008, durant la inauguració de la nova seu de la Cambra de Comerç de Berga (CCB), el president de la Cambra de Comerç de Barcelona, Miquel Valls, va reivindicar que es completés el desdoblament de l'eix del Llobregat fins al túnel del Cadí. Igualment va afirmar que la connexió era imprescindible per al desenvolupament econòmic de la comarca del Berguedà i per potenciar les comunicacions amb França, i també va apostar per aquest avenç ja que la situació de Berga permetria ser la porta entre les terres de Ponent i les Gironines, amb el nou EIX DIAGONAL (C-15) [2008:13].

Es presenta l'estudi informatiu i d'impacte ambiental

El 3 de març de 2009 el DPTOP va presentar el nou traçat de la C-16 entre Berga i Bagà. Un desdoblament de la nova carretera a la C-16 que va tenir un llarg procés de redacció derivat del debat que es va generar sobre el traçat i el consens amb el territori. Amb tot, dels 19,5 km que s'havien de desdoblar, el 60% són viaductes –tres viaductes sobre el pantà de la Baells de 500, 375 i 360 m de longitud, respectivament– i túnels que serveixen per preservar el paisatge i l'orografia de la zona.

L'estudi informatiu presentava tres alternatives entre Berga i Bagà, que connecten les poblacions de Berga, Vilada, Cercs, Guardiola de Berguedà i Bagà i que representen un total de cinc enllaços, que s'han dividit en tres trams. El tram 1: enllaç sud de Berga (voltants del PK 96 de l'actual C-16)-enllaç Cercs i Sant Corneli (central tèrmica); el tram 2: enllaç Cercs-Sant Corneli (central tèrmica)-enllaç Guardiola (cruïlla B-400), i finalment el tram 3: enllaç Guardiola (cruïlla B-400)-enllaç Bagà sud (voltants del PK 117 de l'actual C-16).

De les tres alternatives presentades, finalment es va escollir la tercera, que presentava tres solucions. La solució A (per l'oest de Guardiola de Berguedà: túnel 2.045-2.095 m), la solució B (per l'oest de Guardiola de Berguedà: túnel 1.630-1.690 m) i la solució C (per l'est de Guardiola de Berguedà: 3 túnels). Finalment, la solució B va ser l'alternativa escollida, que es dissenyava com a via preferent, amb dues calçades i dos carrils per sentit. Els accessos es concentraven en els cinc enllaços projectats.

En aquest sentit, el conseller del DPTOP Joaquim Nadal (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC) va informar que l'obra no tenia data d'inici ni fórmula de finançament. Després de presentar l'estudi informatiu i d'impacte ambiental es preveia que es resolguessin les al·legacions de cara al 2009. A partir del 2010 el Departament d'Economia i Finances (DEF) havia de desenvolupar l'estudi econòmic de la concessió i el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH), al seu torn, era

l'encarregat d'aprovar-ne la declaració d'impacte ambiental. Amb el desdoblament del tram es completaria la transformació de la C-16 en autovia.

Tot i això, es preveia una obra amb un alt cost final, de més de 630 MEUR, per la quantitat d'infraestructures que s'haurien de construir per suavitzar l'impacte ambiental que suposaria, tot plegat amb la intenció de preservar la vall del riu Llobregat i superar el pantà de la Baells entre Cercs i Guardiola.

En paral·lel, l'estudi d'impacte ambiental preveia unes mesures correctores d'ajustos en el traçat per tal d'evitar les afeccions a elements del medi natural i el patrimoni cultural, amb un pla de vigilància ambiental específic durant les obres. Igualment es preveia la restauració dels hàbits naturals afectats, l'adaptació de passos de fauna específics, la incorporació de pantalles acústiques i estudis detallats del patrimoni cultural.

Tot i així, el Govern considerava que com que es tractava d'un eix de caràcter europeu, el seu finançament també podria arribar a través dels fons comunitaris. De moment, el Govern no preveia desdoblar el túnel del Cadí ni prolongar l'autovia a la Cerdanya. Tanmateix, les previsions per la part francesa se centraven a fer una carretera de dos carrils i trams per a vehicles lents entre la frontera i el túnel de Pimoren.

Talls a la carretera C-16 per una esllavissada

A principi de juny de 2009 una esllavissada a l'alçada del túnel de Berga de la C-16 va tallar el trànsit de la via. El DPTOP, un cop retirades les pedres, el fang i la vegetació de la via, que hi van caure per la forta pluja a la boca nord del túnel de Berga, en va preveure l'obertura parcial en el carril del sentit de pujada, amb la intenció d'obrir totalment la carretera al cap de pocs dies.

Durant la segona meitat de 2009 ajuntaments i particulars van formular les al·legacions a l'estudi informatiu i d'impacte ambiental. La seva resolució es preveia pel 2010.

AJF

30 CANAL SEGARRA-GARRIGUES I ZONES D'ESPECIAL PROTECCIÓ D'AUS

Les obres del canal Segarra-Garrigues mantenen un bon ritme. S'inaugura el primer tram (5.2 km) del canal i s'adjudiquen les obres del quart tram i de la presa de l'Albagés, de manera que només resta per adjudicar un darrer tram. Malgrat això, el litigi entre la Comissió Europea i l'Estat espanyol per la designació de zones d'especial protecció d'aus (ZEPA) evoluciona i finalitza amb una proposta consensuada de 42.144 ha, un 60% de la superfície originalment de reg que genera crispació entre els regants afectats. A finals d'any s'inicia el procés participatiu per definir els plans de gestió de les ZEPA, que hauran de determinar els usos en aquests territoris.

Antecedents | 2003:18; 2004:26; 2005:25; 2006:25; 2007:25

El sistema de reg Segarra-Garrigues és l'obra hidràulica més ambiciosa que s'ha plantejat a Catalunya des de la construcció del canal d'Urgell al segle XIX. Un canal de 85 km de llargada connectarà l'embassament de Rialb (Noguera) amb l'embassament de l'Albagés (Garrigues), dibuixant un arc paral·lel al canal d'Urgell, enmig de la plana de Lleida. L'obra permetria que entre 16.000 i 17.000 regants transformessin unes 70.150 ha de terres de secà en terres de regadiu. El pressupost total de la infraestructura és de 1.521 MEUR, i es preveu acabar-la l'any 2013.

La protecció dels ocells obliga a excloure zones de reg

La transformació de secà a regadiu d'una gran extensió de terrenys podria afectar les comunitats d'ocells esteparis que habiten aquesta zona, i que estan protegits per la Directiva europea 79/409/CEE, sobre les aus. Aquesta directiva es dota de la figura de les zones d'especial protecció per a les aus (ZEPA) com a instrument per salvaguardar els espais on habiten poblacions d'ocells d'interès comunitari. Les ZEPA, conjuntament amb les anomenades zones especials de conservació (ZEC), que defineix la Directiva 92/43/CEE, d'hàbitats, constitueixen un sistema europeu d'àrees protegides que s'anomena XARXA NATURA 2000 [2006:199]. A l'Estat espanyol, les comunitats autònomes han de delimitar i fixar les mesures de conservació necessàries a les ZEPA, que responguin a les exigències ecològiques dels tipus d'hàbitats naturals i de les espècies presents en aquestes àrees.

La delimitació de les ZEPA a la plana de Lleida i la posada en marxa del canal Segarra-Garrigues implicaven una incompatibilitat d'usos: l'extensió del regadiu significaria la pèrdua d'hàbitats esteparis, i si es declaraven més ZEPA o s'ampliava la superfície de les existents, es podrien transformar menys camps de secà. El xoc entre aquests dos projectes territorials va donar lloc a conflictes i litigis que es remunten a final del segle XX tant entre administracions públiques com entre comunitats de regants i organitzacions conservacionistes.

El litigi més important es debatia a escala europea arran d'una denúncia efectuada l'any 2001 per l'entitat ecologista SEO-Birdlife, per l'incompliment de la Directiva d'ocells en relació amb el canal Segarra-Garrigues. A final de 2007 el Tribunal de Justícia de les Comunitats Europees (TJCE) va dictaminar que el canal vulnerava la Directiva d'ocells, i instava l'Estat a preservar de la transformació una representació més gran dels hàbitats esteparis presents a la zona per complir amb la directiva, malgrat que l'any 2006 s'havia fet una proposta de protecció de 26.250 ha.

El canal Segarra-Garrigues no només servirà per regar

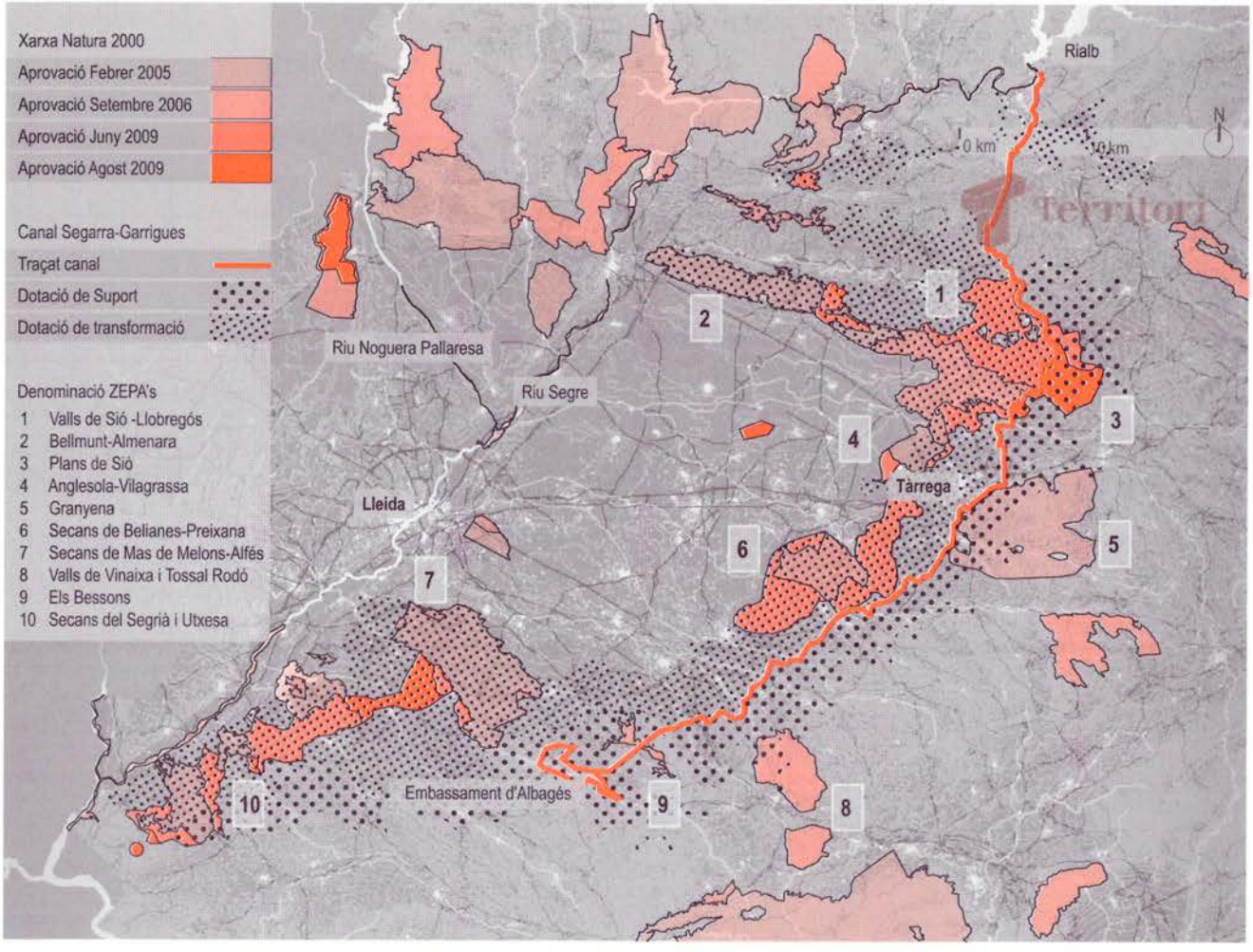
Malgrat que el Segarra-Garrigues s'havia projectat inicialment per al regadiu, arran de diversos episodis de sequera des del 2006, l'Estat espanyol i la Generalitat van acordar que l'aigua del canal s'aprofitaria, també, per proveir els nuclis urbans i indústries de la Segarra, l'Urgell i les Garrigues. A principi del 2008 es va posar en marxa l'estació potabilitzadora de Ratera (Plans de Sió), que inicialment es proveiria d'aigua del canal d'Urgell, però que a partir del 2009 s'alimentaria del Segarra-Garrigues. Aquesta possibilitat prenia més força davant un escenari de limitació del reg per mantenir els hàbitats esteparis.

Enmig del debat de principi de 2008 sobre les mesures per pal·liar la SEQUERA [2008:2], Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) va proposar estudiar la connexió del canal Segarra-Garrigues amb la conca del Llobregat. Segons ERC, el projecte, plantejat a llarg termini i com a mesura complementària a les dessalinitzadores, no aixecaria rebuig territorial. No obstant això, el president de la Comunitat General de Regants del canal Segarra-Garrigues, Josep Paris, va descartar aquesta possibilitat perquè segons ell no hi havia excedent d'aigua a la plana de Lleida, i els agricultors i ramaders de la zona també tenien problemes per fer front a la manca d'aigua.

D'un projecte virtual a una realitat

Atesa la complexitat de l'obra, el projecte de construcció del canal es va planificar en cinc trams. La construcció del canal principal va ser assumida per l'Estat, a través d'una societat per coordinar les ob-

Bassa de regulació als plans de Sió, entre Agramunt i Tàrrega Foto: Moisès Jordi



res, que des del 2007 es va refondre dins Aguas de la Cuenca del Ebro S.A. (Acuaebro). El primer tram, adjudicat l'any 2006, de 5,2 km, ja era una realitat a principi del 2008, i durant el mes de juny s'hi van fer les primeres proves hidràuliques i l'aigua va rajar per primera vegada pel llit del canal.

El procés de construcció del canal va anar acompanyat de diversos processos de concentració parcel·lària i de la constitució de comunitats de regants en els diversos sectors del sistema de reg. La transformació dels cultius també implicarà la transformació del concepte d'empresa agrícola. Així, els nous regants hauran d'afrontar importants inversions per habilitar la connexió de les seves finques al canal i per equipar les finques amb maquinària i infraestructura adaptada. Les comunitats de regants van iniciar contactes amb entitats financeres, que es van concretar l'abril del 2008 en un conveni entre la Comunitat General de Regants i BBVA per impulsar una modalitat de crèdit específica per finançar en condicions preferents els projectes empresarials dels futurs regants del canal.

Mentre que les obres de construcció del segon tram (16 km) i del tercer del canal (20 km) seguien en marxa, Acuaebro va adjudicar el quart tram, de 21 km, comprès entre Tàrrega, Verdú, Sant Martí de Riucorb i Maldà –tots plegats a la comarca de l'Urgell–, a la unió temporal d'empreses formada per Ferrovial Agromán S.A., COPCISA S.A. i Construcciones y Desmontes Marco S.A., per 53,8 MEUR. Es preveia que el tram estigués finalitzat la primavera del 2011. A principi d'abril de 2009 es va adjudicar l'embassament de l'Albagés a les empreses Dragados i Benito Arnó, per 54,5 MEUR i un termini d'execució de tres anys i mig. Amb aquestes adjudicacions, només quedava pendent d'adjudicar el cinquè tram de 22 km per completar tota l'obra.

La inauguració del primer tram del canal irrita Europa

El 5 de juliol de 2009 el president de la Generalitat de Catalunya, José Montilla, i el secretari d'Estat del Medio Rural y Agua, del Ministeri de Medi Ambient i Medi Rural i Marí (MARM), Josep Puxeu, van inaugurar oficialment el primer tram del canal Segarra-Garrigues i van posar en reg la primera finca del sistema a Oliola.

La inauguració era simbòlica, perquè el canal ja regava les primeres finques des de juny del 2008, però va estar carregada de contingut per a les comunitats de regants, que veien realitzat un somni, i també per a la Comissió Europea (CE), que encaixava com una burla la inauguració d'un canal que era objecte d'un contenciós europeu. Segons representants de la CE, era la primera vegada que s'inaugurava oficialment una obra que havia estat declarada il·legal pel TJCE.

El mes anterior la Generalitat havia ampliat fins a 40.547 ha l'extensió dels espais ZEPA, especialment a les zones dels Plans de Sió, a la Segarra (quasi 5.000 ha més) i a Belianes-Preixana, a l'Urgell, que passava de les 1.925 ha a les 6.529 ha. La declaració de la ZEPA de Belianes l'any 2006 ja va provocar llavors un important rebuig social, i havia significat un dels principals esculls en la negociació entre el Departament d'Agricultura, Alimentació i Acció Rural (DAR) i el Departament de Medi Ambient i

Habitatge (DMAH). La nova delimitació s'estenia des del nucli urbà d'Arbeca fins a les proximitats de Tàrrega, al bell mig del sector de reg del canal Segarra-Garrigues, i ajudava a connectar les ZEPA de la Segarra amb les de les Garrigues.

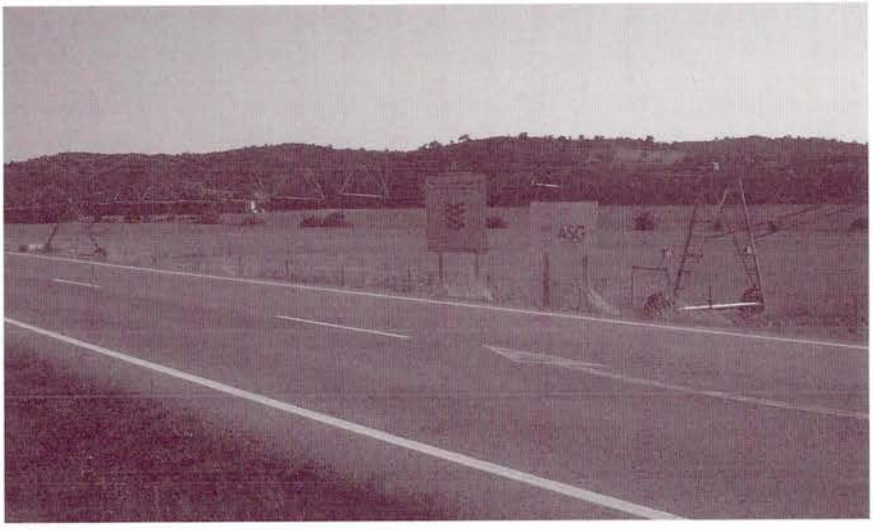
Segons el DMAH, els criteri principal de la nova ampliació era assegurar la conservació de quatre espècies prioritàries: la terrerola vulgar (*Calandrella brachytactyla*), el sisó (*Tetrax tetrax*), la calàndria (*Melanocorypha calandra*) i el gaig blau (*Coracias garrulus*). També es pretenia millorar la connectivitat entre les ZEPA, i millorar-ne la delimitació d'alguna, agrupant els diversos sectors que les formaven, especialment pel cas dels secans del Segrià i Utxesa i Bellmunt i Almenara.

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

A la tercera (ampliació o retallada), va la vençuda

En paral·lel a les advertències de la Comissió Europea, els futurs regants de la zona també es mobilitzaven i pressionaven la Generalitat per no cedir més terrenys de reg. El 16 de febrer uns 500 pagesos es van manifestar a la plaça Sant Jaume de Barcelona amb el lema: "Per un desenvolupament de les terres de Lleida. Canal Segarra-Garrigues. No a les ZEPA". Les comunitats de regants temien que la solució al litigi europeu passés per una gran retallada de la superfície de reg.

Poc abans de la finalització del termini imposat per la CE, i després d'un estiu de negociacions a Brussel·les, la Generalitat va proposar una tercera ampliació de les ZEPA fins a 42.144 ha, la qual satisfeia les demandes europees, resolia els litigis oberts i desactivava l'amenaça d'una multa milionària. Aquesta ampliació era de només unes 1.597 ha respecte de la proposta feta el mes de juny, però recollia la demanda europea de connectar diferents sectors d'una mateixa ZEPA i enllaçar diverses zones de protecció per millorar-ne la funcionalitat ecològica i reduir-ne la fragmentació.



Infraestructures de regadiu entre Ponts i Sanaüja Foto: Moisès Jordi

L'ampliació afectava sobretot el sector del Segrià i les Garrigues, concretament els secans de Mas de Melons, Alfés, el Segrià i Utxesa, que en conjunt guanyaven 1.404 ha noves. La polèmica ZEPA de Belianes quedava intacta, mentre que la dels Plans de Sió s'ampliava en unes 114 ha. El conjunt de la superfície protegida significava un 60% de la que podia regar originalment el sistema del canal Segarra-Garrigues.

Diversos sindicats agraris van mostrar-se indignats per aquesta nova ampliació. El 21 de setembre, unes 300 persones van participar a Tàrrega en una manifestació convocada per Unió de Pagesos (UP) contra aquesta ampliació. La manifestació va tenir el suport de responsables polítics de Convergència i Unió (CiU), del sindicat Unió de Ramaders i Pagesos de Catalunya (URAPAC) i de l'Associació d'Empresaris Agraris de Lleida. En la manifestació hi eren presents alguns dels impulsors del grup Compromís per Lleida [2007:42], que aposta per un ús racional de l'aigua, que no caigui en la hiperproducció agrària en mans de poques empreses i que serveixi per al desenvolupament d'altres sectors econòmics i socials de la plana de Lleida. UP va retreure a la Comunitat de Regants del Segarra-Garrigues que no secundés la protesta, i Francesc Pena, responsable d'aigua d'UP, va insinuar que alguns membres de la junta estaven d'acord amb la nova delimitació perquè no havia afectat les seves finques.

Els manifestants van demanar la dimissió de Joaquim Llena i Francesc Baltasar, argumentant que la seva gestió havia exclòs de reg gairebé dues de cada tres hectàrees. També argumentaven que la retallada de zona de reg posava en perill la rendibilitat de les explotacions, ja que els regants, en ser menys, haurien de pagar l'aigua més cara. La Comissió Europea afirmava, per la seva banda, que les ZEPA no eren incompatibles amb el reg, sinó que, a través dels plans de gestió, es podrien respectar i aplicar alguns tipus de reg sempre que no afectessin la supervivència de les aus en perill d'extinció.

La retallada de superfície de reg va provocar situacions molt tenses on ja s'havien fet les concentracions parcel·làries per treure un rendiment agrícola més gran del canal. Per exemple, a Alfés (Segrià), alguns pagesos es van quedar unes terres afectades per les noves ZEPA, mentre que les seves antigues parcel·les sí que es podrien regar plenament. Això va provocar enfrontaments entre pagesos, alguns dels quals fins i tot van arribar als tribunals, i en dos episodis, van acabar en violència física entre pagesos. L'alcaldessa d'Alfés, Ann Gyles (ERC), reconeixia que la situació estava creant una gran crispació al territori, i reclamava que s'aclarís amb urgència quin tipus de gestió podrien fer els agricultors afectats per les ZEPA i quines compensacions econòmiques rebrien els qui no poguessin fer el pas a regadiu.

Per fer front a la crispació social, UP proposava un tracte igualitari per a tots els regants, assignant una mateixa dotació que permetés regar totes les explotacions amb un sistema que garantís la protecció del medi, i amb un cost que els regants poguessin assumir. A canvi de la renúncia al ple

reg, els regants serien compensats amb una transformació a cost zero. UP també proposava una gestió flexible de la dotació de l'aigua dins de cada explotació, de manera que poguessin conviure terrenys de secà i de regadiu a la mateixa finca, garantint així l'hàbitat de les aus protegides i també una productivitat agrària rendible, així com rotacions de cultius tradicionals entre parcel·les. Per acabar, el sindicat reclamava que l'Administració permetés que els pagesos en zones de reg que no volguessin regar poguessin fer permutes sense cost amb els pagesos que sí que ho volien fer però que estaven en zones ZEPA.

Pendents dels plans de gestió de les ZEPA

Un cop delimitades les ZEPA, el pas següent era redactar els respectius plans de gestió, que haurien d'incloure, almenys, els objectius de conservació del lloc i les mesures apropiades per mantenir els espais en un estat de conservació favorable. Els plans de gestió havien de donar coherència a les accions públiques i privades amb incidència sobre les espècies i els hàbitats de la ZEPA, i havien de servir com un document de referència i una ajuda a la presa de decisions dels grups socials que actuen en la ZEPA. Segons molts pagesos, els plans de gestió significarien la concreció sobre si podien regar o no a les seves explotacions, i sobre les compensacions econòmiques en cas de no poder regar.

L'any 2009, el DAR i el DMAH van encarregar al Centre Tecnològic Forestal de Catalunya (CTFC) l'elaboració dels plans de gestió de les ZEPA designades a la plana de Lleida. L'elaboració d'aquests plans de gestió hauria d'anar acompanyada d'un procés de participació per acordar els objectius de conservació de l'espai, quins agents i institucions hi estarien implicats, i de quins mitjans es disposaria per aconseguir els objectius establerts. Amb tot, bona part del pes del conflicte passava a sostenir-se sobre els continguts que tindrien aquests plans de gestió, i la societat civil i el sector agrari estaven expectants davant la concreció d'aquests plans. El Govern va iniciar el mes de desembre les primeres trobades i reunions per tal de definir els plans de gestió, que preveia finalitzar entre finals de març i principis d'abril de 2010.

XSR-X3EA

Més informació

Sánchez, C. (2009) "Aves esteparias versus nuevos regadíos. El conflicto permanece abierto en Cataluña". *Quercus*, 284. Octubre de 2009

Muñiz, S.; Batalla, G. (2006). *El canal Segarra-Garrigues i Xarxa Natura 2000*. Barcelona: Fundació Territori i Paisatge (Caixa Catalunya) i Fundació Jaume Bofill

SEO/BIRDLIFE (2009). *Directrices para la redacción de planes o instrumentos de gestión de las Zonas de Especial Protección para las Aves*. Madrid: Sociedad Española de Ornitología / Birdlife

www.acuaebro.es
www.regsega.net
www.ruralcat.net/ruralcatApp/segarragarrigues/index.htm
www.catpaisatge.net/docs/SegarraGarriguesXXI2.pdf
www.forum2001.es/Arxius/Components/Component.2/Arxius/Conv%20%20Adhesi%C3%B3%20a%20-Compromis%20per%20Lleida-.pdf
www.sobreestants.com/SobbiArchives/198.pdf

31 CARRETERA B-500 PER LA CONRERIA

A final d'any el Departament de Política Territorial i Obres Públiques anuncia que veu preferent l'alternativa nord del traçat de la B-500 al seu pas pel Maresme, de tal manera que transcorreria per Tiana i no per Badalona. Al llarg de 2009 la Generalitat estudia també la possibilitat de fer que la via sigui de pagament, la qual cosa motiva les queixes dels partits de l'oposició i de diversos ajuntaments i agents socials i econòmics.

Antecedents | 2003.19; 2004.29; 2005.26

La B-500 o carretera de la Conreria és una carretera que passa entre Badalona (Barcelonès) i Mollet del Vallès (Vallès Oriental) a través de la Serralada Prelitoral, travessant els municipis de Badalona, Tiana (Maresme), Sant Fost de Campsentelles (Vallès Oriental), Martorelles (Vallès Oriental) i Mollet del Vallès. A principi de 2003 la Direcció General de Carreteres del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va aprovar un projecte per tornar a formular aquest eix i construir-hi un túnel d'1 km per travessar el coll de Montalegre, una variant al municipi de Sant Fost de Campsentelles (Vallès Oriental) i un viaducte d'uns 300 m de longitud per creuar el riu Besòs. L'objectiu de l'actuació era, segons el DPTOP, assolir una comunicació còmoda i segura entre els eixos viaris principals del Maresme i el Vallès. Es preveia que la nova carretera tindria un carril per a cada sentit, que reduiria en 4,3 km el traçat del recorregut existent i que suposaria una inversió de 50 MEUR.

Arran de les nombroses crítiques rebudes per l'impacte visual i ambiental que podia suposar la nova infraestructura, especialment a la zona del Maresme, l'any 2005, el DPTOP va elaborar una nova versió del projecte en la qual els trams soterrats es van ampliar fins a un total de 3 km i l'eix va passar a ser una autovia de quatre carrils –dos per cada sentit de circulació– amb una extensió de 10 km, 7,5 de nova construcció i 2,5 de l'anterior traçat de la via renovats. El pressupost del nou projecte era de 350 MEUR. El nou traçat de la via va quedar recollit tant en un conveni signat entre el DPTOP i el Ministeri de Foment (MIFO) com en EL PLA D'INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT DE CATALUNYA (PITC) [2006:116]. Tanmateix, el tram del Maresme no es considerava encara definitiu[1], i a mitjan març de 2006, el DPTOP va explicar que treballava amb dues alternatives: una, amb el punt d'origen a la confluència de les carreteres B-20 i B-500, que passaria principalment pel municipi de Tiana; i l'altra, més al sud, que naixeria a la cruïlla entre la B-20 i la carretera de Pomar, a Badalona.

El DPTOP estudia les alternatives al Maresme

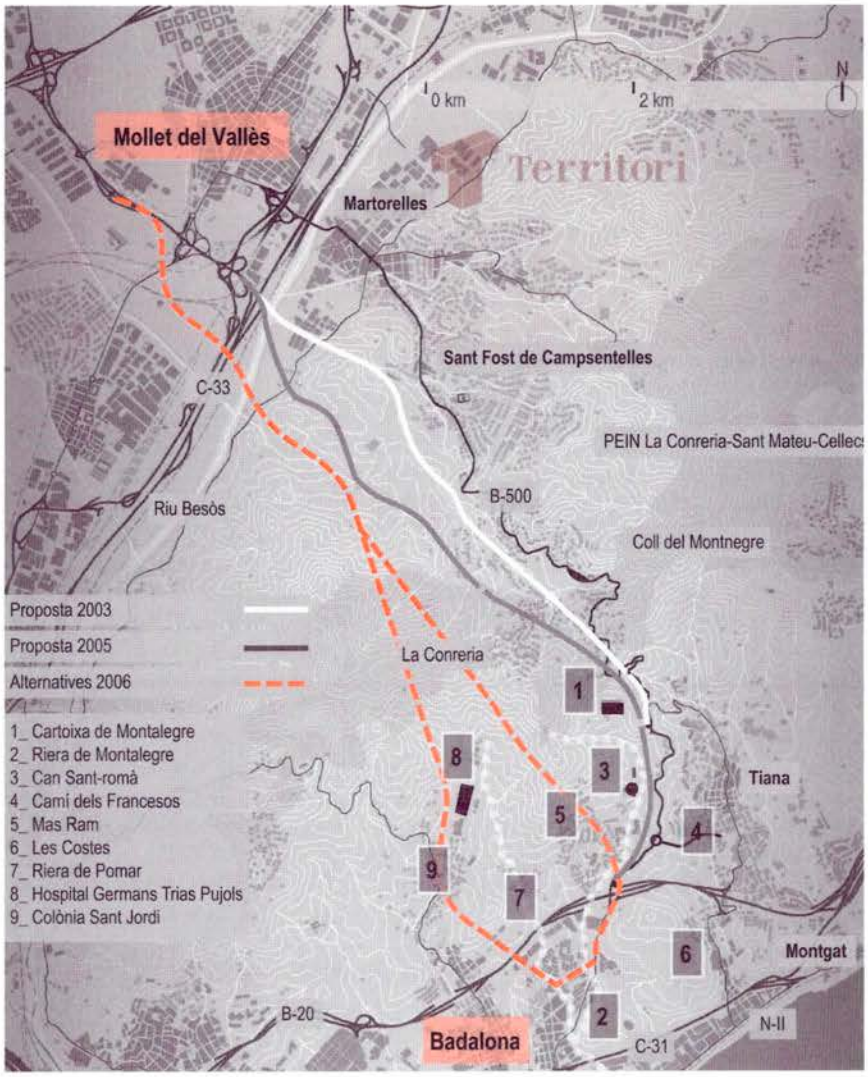
Durant el 2007 i el 2008, el DPTOP va continuar estudiant la millor opció per al tram del Maresme. El principal escull era que l'alternativa de Tiana suposava l'afectació de l'espai natural de la riera de Montalegre i del conjunt historicoartístic de Can Sentromà. L'Ajuntament i el DPTOP van mantenir negociacions fins a l'octubre de 2008, quan van acordar la introducció al projecte d'algunes mesures per minimitzar l'impacte de la infraestructura. Concretament, es va pactar desplaçar el túnel per tal d'allunyar-lo de Can Sentromà, desplaçar la rotonda prevista a la vall de Montalegre fins a la intersecció de la B-500 amb el camí dels Francesos i executar un pla urbanístic d'ordenació de la zona afectada pel pas de l'autovia. Segons va explicar Joan Pau Hernàndez (Gent pel Progrés de Tiana), tinent d'alcalde de Medi Ambient i Habitatge, aquest darrer projecte resultava especialment interessant per al municipi, ja que serviria per a ordenar urbanísticament la zona i s'obria la possibilitat de crear-hi un parc que podria incloure edificis d'activitat econòmica neta i vinculada a l'entorn natural protegit.

A començament de 2009, el DPTOP va iniciar l'elaboració d'un estudi informatiu per determinar quina de les alternatives s'acabaria executant. Segons va informar a mitjan març el secretari per a la Mobilitat, Manel Nadal, es preveia que l'estudi estigués acabat abans de final d'any. Tanmateix, a mitjan juliol de 2009, es van conèixer alguns detalls dels traçats de les dues alternatives considerades: la de Tiana passaria entre el nucli de Mas Ram –que pertany a Badalona– i el de les Costes (Tiana); la de Badalona ho faria per la vall de Pomar i continuaria en direcció a l'hospital Germans Trias Pujols, i abans d'arribar a aquest punt, a l'altura de la colònia Sant Jordi, es faria subterrània.

Una autovia de pagament?

Nadal també va explicar que el DPTOP estudiava la possibilitat d'implantar un peatge a l'autovia, i que l'estudi informatiu incloïa una reserva de terreny per a posar-lo. Això no obstant, va afirmar que la decisió definitiva en relació amb aquesta qüestió encara no estava presa i que ca-

Bifurcació de la B-500 al Maresme Foto: Moisès Jordi



lia esperar a la conclusió de l'estudi. A principi de juliol, però, es va publicar al DOGC el permís d'explotació de la via per a l'empresa Tabasa.

A final d'octubre, Convergència i Unió (CiU) va presentar a la comissió de Política Territorial del Parlament de Catalunya una proposta de resolució perquè la B-500 no fos de pagament i va denunciar que la creació d'un nou peatge anava en contra del plantejament acordat al grup de rescat de peatges, segons el qual no es podien incorporar noves vies de pagament si no hi havia una alternativa lliure de peatge competitiva i una oferta potent de transport públic. Tot i haver rebut el suport del Partit Popular (PP), la proposta va ser rebutjada amb els vots dels representats del tripartit, que van argumentar que la decisió sobre el peatge encara no s'havia pres. Tanmateix, Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) va afegir que, si l'opció del peatge prosperava, s'hi oposaria.

Pel que fa als ajuntaments, el de Badalona (PSC i Iniciativa per Catalunya-Verds –ICV–) donava suport al peatge, i també ho feia l'alcalde de Mollet, Josep Monràs (PSC), per bé que a canvi de bonificacions per als habitants de Mollet i amb l'oposició, malgrat tot, dels seus socis de govern (CiU). L'Ajuntament de Tiana (Gent i CiU) s'hi mantenia al marge mentre continuava la negociació amb la Generalitat i el de Sant Fost de Campsentelles (Independents Units per Sant Fost i CiU) s'oposava a qualsevol taxa sobre la via ràpida.

Les entitats veïnals i empresarials també es van manifestar contràries al peatge, si bé la major part del col·lectiu empresarial, tot i assenyalar el greuge comparatiu que suposava en relació amb el túnel de Parpers a la C-60, reclamaven que s'aparqués el debat per a més endavant i que comencessin les obres. L'única entitat que es va mostrar favorable al peatge va ser la Cambra de Comerç de Barcelona (CCB), que considerava que la quota podia contribuir a redistribuir el trànsit i facilitar les relacions comercials entre el Maresme i el Vallès.

Preferència per l'opció nord

El 21 de desembre el Departament de Política Territorial i Obres Públiques va anunciar que havia acabat l'estudi previ ambiental de la B-500. En aquest document s'assegurava que la millor opció de traçat era la nord, per Tiana, ja que era la que connectava millor amb Badalona i la B-20. Aquest era el pas previ per a la presentació de l'estudi informatiu i d'impacte ambiental del traçat, que es preveia pel 2010.

MSM

Més informació

www.barcelonesnord.com/tunel_tot.html

1 Cal recordar que, tal com estableix el mateix Pla, "les propostes del PITC a l'Àmbit Metropolità se subordinen a les concrecions que es realitzin en el Pla territorial metropolità i el Pla de mobilitat de la Regió Metropolitana i la revisió del PDI".

32 CARRETERA C-25 EIX TRANSVERSAL (DESDOBLAMENT)

El 2009 comencen les obres de desdoblament de la C-25 que han de permetre reduir l'accidentalitat i millorar la connexió entre Lleida, les comarques centrals i les gironines. Fins aleshores, de tot el projecte, només s'havia construït un nou accés a Manresa. Després de successius ajornaments i de més d'un any de retard, l'empresa concessionària Cedinsa aborda la primera fase important de les obres, entre Vic i Girona. Mentre l'oposició i grups d'empresaris demanen que s'accelerin les obres, algunes localitats i organitzacions reclamen mesures per reduir l'impacte ambiental de la via. A final d'any, el govern preveu que la inauguració de les obres s'ajorni fins al 2013.

Antecedents | 2004:33; 2005:27; 2006:27

La C-25, coneguda com l'eix Transversal, es va inaugurar l'any 1997 i immediatament va esdevenir la primera gran infraestructura viària que connectava l'interior de Catalunya sense passar per Barcelona. L'any 2006 el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va presentar i també va sotmetre a informació pública el projecte de desdoblament de la C-25, l'eix Tranversal, que uneix Cervera (Segarra) i Riudellots de la Selva (la Selva), comunicant així la plana de Lleida, el Bages, Osona, la Selva i el Gironès, amb un recorregut total de 155 km.

Fins aleshores la via era d'un sol carril per sentit (excepte en tres trams de 10 km en conjunt que tenien característiques d'autovia) i hi transitaven una gran quantitat de vehicles pesants. De fet, segons dades del Servei Català de Trànsit, el percentatge de vehicles pesants s'havia mantingut pràcticament inalterat des de la inauguració de la carretera, entre el 22% i el 26%. Però, en canvi, el nombre total de vehicles havia augmentat considerablement i, si bé el 1998 hi passaven 6.380 vehicles diaris de mitjana, l'any 2008 n'hi passaven gairebé el doble, 10.902 (amb una oscil·lació entre 8.000 i 17.000 vehicles segons el dia).

La majoria de camions recorren l'eix d'una punta a l'altra, com a alternativa a les autopistes (que els comporta un recorregut més llarg i pagar peatges), mentre que molts turismes utilitzen l'eix per moure's entre localitats properes, especialment en la meitat oriental, més poblada. Les dades corroboren que, mentre que el nombre de camions és similar a tots els trams (entre 2.400 i 3.000), aquests representen el 44,8% entre Manresa i Cervera i, en canvi, aproximadament el 20% entre Manresa i Girona.

Com a conseqüència de l'alta intensitat del trànsit, especialment de vehicles pesants, en els trams d'un sol carril per sentit els turismes tenen grans dificultats per avançar els camions i sovint hi ha retencions de trànsit. Per això, el DPTOP volia desdoblar els 145 km restants de la via, per tal de reduir-ne l'accidentalitat, augmentar-ne la velocitat i millorar d'aquesta manera la connexió intercomarcal i les connexions de llarg recorregut entre Lleida i Girona (i, per tant, amb França).

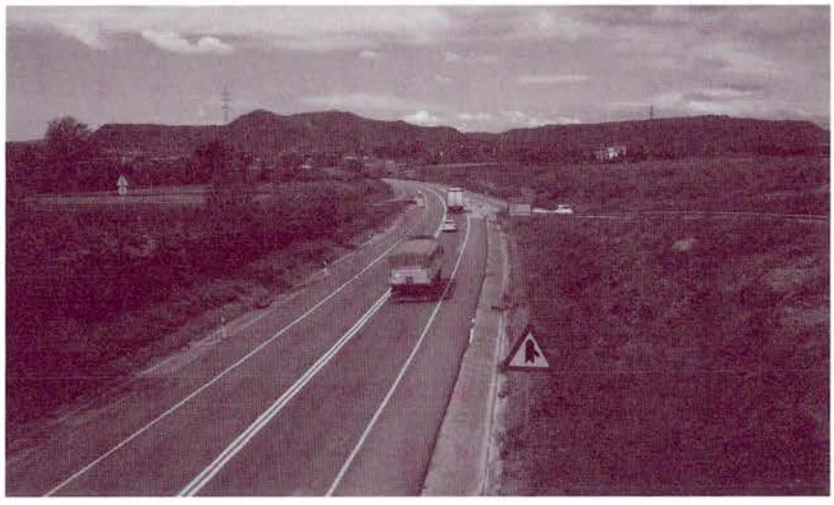
Ajornaments successius

El maig de 2007 la Generalitat va anunciar que adjudicava a Cedinsa, una societat participada majoritàriament per Fomento de Construcciones y Contratas (FCC) i Caixa Catalunya, el desdoblament de la C-25 i la seva posterior concessió durant 33 anys. Aquesta es faria a través de la fórmula coneguda amb l'expressió "peatge a l'ombra": la concessionària assumeix el cost de l'obra però durant el període de concessió la Generalitat li pagarà un cànon en funció dels vehicles que hi transitin. El cost del desdoblament s'ha calculat en 703,5 MEUR i comportaria la construcció o ampliació de 52 viaductes, 14 túnels i 40 enllaços. La Generalitat preveia que les obres comencessin a final d'any o a principi del següent i s'enllestissin entre el 2010 i el 2011. A final d'estiu, el Govern va començar a expropiar els terrenys necessaris per ampliar la calçada.

L'any 2008 van començar les obres amb la construcció d'un nou accés a Manresa (Bages), a l'alçada del camí de Joncadella, que connectaria directament amb la zona universitària i facilitaria l'accés al futur desenvolupament urbanístic del pla de la Concòrdia. Aquest enllaç es va inaugurar el febrer de 2009.

En principi, l'estiu de 2008, havien de començar les obres del tram gironí, però es va ajornar fins al març de 2009. Altre cop, la previsió va ser canviada fins al juliol. Poc després, Josep Rull, portaveu de Convergència i Unió (CiU) en temes d'infraestructures, va acusar el Govern de ser incapaç de començar les obres, va denunciar que ja havien acumulat més d'un any i mig d'endarreriment i va reclamar al conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), que assumís la seva responsabilitat en el retard.

La crisi financera havia impedit que Cedinsa pogués disposar de prou crèdit per part de Caixa Catalunya, a l'espera que els tipus d'interès baixessin. Segons va comentar Nadal, les obres es reprendrien al setembre. També va declarar que hi havia la possibilitat d'instaurar, futurament, un



Eix transversal a l'alçada de Vic Foto: Moisès Jordi

peatge per a camions de llarg recorregut per tal de dissuadir-los de passar per la C-25 i fer-los anar per l'AP-7, tot i que de moment no es preveia aplicar-lo. La decisió s'acabaria prenent un cop estrenat el desdoblament de l'eix, quan es comprovaria si s'alleugeriria el trànsit de la via o si encara atrauria més camions i es repetirien els col·lapses.

Es reprenen les obres

El setembre de 2009, amb més d'un any d'endarreriment, durant el qual només s'havia construït el nou accés a Manresa, uns moviments de terres entre Vic i Centelles (Osona) van anunciar que es reprenien les obres. En aquesta fase s'havia de desdoblar el tram de 55,4 km entre Vic i el sud de Girona. La novetat del projecte era que la C-25 no desembocaria a la rotonda de l'aeroport Girona-Costa Brava (on hi continuaria arribant un ramal), sinó directament a l'autovia A-2, a l'altura de Franciac (la Selva), entre Caldes de Malavella i Riudellots de la Selva.

Al novembre el Consell d'Iniciatives Locals per al Medi Ambient de les Comarques de Girona (CILMA), juntament amb diversos ajuntaments afectats pel desdoblament de l'eix Transversal van presentar al conseller Nadal un conjunt de mesures per valor de 19 MEUR per reduir l'impacte ambiental de l'obra, encarades sobretot a millorar-ne la connectivitat ecològica.

Poc després, a començament de desembre i coincidint amb la Fira de l'Avet, veïns d'Espinelves (Osona) van penjar uns auriculars gegants al campanar de l'església romànica. Aquesta acció reivindicativa, juntament amb els rètols que van penjar per tot el poble, responia a una campanya per reclamar mesures per reduir el soroll dels cotxes que passen per l'eix Transversal i l'impacte ambiental i paisatgístic provocat per la carretera. Els veïns alertaven que el desdoblament es faria per la banda més propera al poble, i demanaven que s'instal·lessin pantalles sonores (mentre que el projecte preveia eliminar les existents), que se soterrés la línia elèctrica d'alimentació dels túnels i que es regenerés la vegetació en els desmunts i talussos de les obres.

A final d'any el GTI-4 (Grup de Treball d'Infraestructures), que reuneix la Cambra de Comerç, el Cercle d'Economia, Foment i el RACC, va publicar un informe sobre el grau d'acompliment dels compromisos presos per les administracions en matèria d'infraestructures. En aquest informe, entre altres aspectes, denunciaven la lentitud de les obres de desdoblament de l'eix Transversal i denunciaven la manca d'inversions per part de l'Estat.

Previsió incerta

A finals de 2009 les obres del tram oriental continuaven avançant, on s'estaven fent feines de desbrossament i reposició dels serveis que calia desplaçar. A més de les obres de desdoblament, durant els últims mesos, la concessionària Cedinsa estava realitzant diverses tasques de manteniment dels carrils existents, renovant l'asfalt allí on estava més deteriorat i revisant el correcte funcionament de l'enllumenat dels túnels.

Unes setmanes abans, el secretari per a la Mobilitat, Manel Nadal (PSC), es va mostrar convençut que els mesos d'endarreriment es podrien recuperar en el transcurs de les obres. Si aquestes previsions es complissin, aquestes podrien enllestir-se en poc més de dos anys. Altres fonts del govern, però, alertaven que encara no sabien quan podrien començar les obres en els altres dos sectors: entre Vic i Manresa, i entre Manresa i les Oluges (Segarra). En aquests trams, encara no s'havia aprovat el projecte constructiu definitiu ni s'havien posat els treballs a licitació. En conseqüència, l'endarreriment podria arribar fins al 2013.

PHE-X3EA

33 CARRETERA C-31 LA TALLADA D'EMPORDÀ-TORROELLA DE FLUVIÀ

El gener de 2009 comencen els treballs previs a la millora de la carretera C-31 entre els municipis de la Tallada d'Empordà i Torroella de Fluvià. La nova via inclou fins a sis variants per evitar el pas per l'interior de diversos nuclis de l'Alt i el Baix Empordà i suposa completar –a excepció de la variant de Verges– la millora de l'eix la Bisbal-Figueres. El projecte pateix modificacions en la tipologia d'enllaços –passen a ser elevats i no subterranis–, fet que augmenta l'oposició a la infraestructura per part d'ambientalistes i artistes. Els alcaldes de la zona fan costat al conseller Nadal i critiquen molt durament els opositors.

El novembre de 2001 els alcaldes de Torroella de Fluvià, Viladamat, Albons i la Tallada d'Empordà van signar la declaració d'Albons per reclamar la millora de la C-31 entre Figueres (Alt Empordà) i Corçà (el Baix Empordà). A mitjan any 2002 les obres van començar als extrems de la via (de Figueres a Vilacolum i de Verges a Corçà), alhora que s'intentava desencallar amb els municipis el traçat del tram central. Els principals problemes se situaven a Ventalló, a Albons i a la Tallada d'Empordà. Els seus alcaldes es queixaven que feia més de mig any que esperaven resposta de la Generalitat a les seves propostes.

L'estiu de 2003 es van inaugurar els trams Figueres-Vilacolum i Verges-Corçà i es va anunciar per al 2004 l'inici d'obres al tram central. Aleshores el principal desacord se situava a Torroella de Fluvià, amb les posicions dels dos partits del municipi, Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) i Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) totalment oposades.

El 2004 es va posar a exposició pública un traçat que la Generalitat encara considerava molt provisional per la necessitat de consensuar elements com la connexió amb els camins existents, els possibles problemes d'inundabilitat amb els nous talussos i l'accés a municipis com Viladamat. El director general de Carreteres, Jordi Follia, reconeixia que "no era una obra gens senzilla". Entitats com Salvem l'Empordà i el sindicat Unió de Pagesos (UP) van fer al·legacions contra un traçat que consideraven "desproporcionat" i que afectava terres agrícoles de gran valor. El gener de 2007 el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va aprovar un nou estudi informatiu i va anunciar per a final d'any la licitació de l'obra.

El DPTOP licita el projecte del tram central

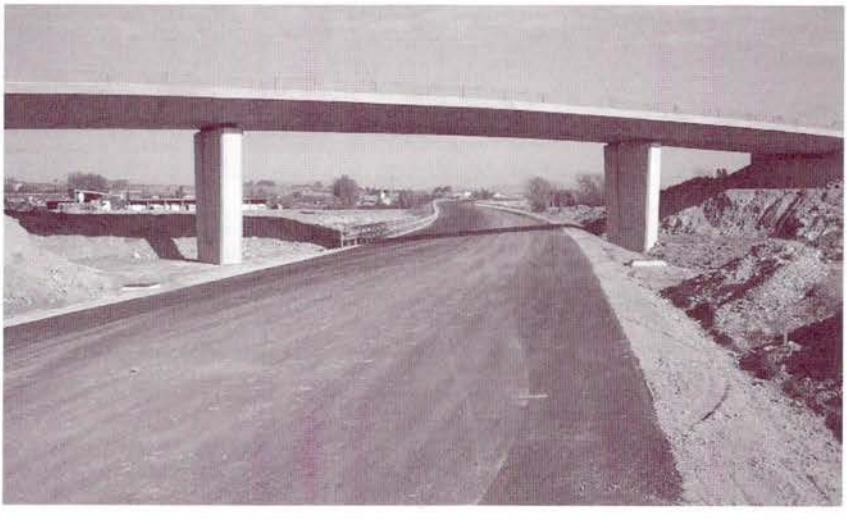
Política Territorial va licitar el gener de 2008 la millora del traçat de la carretera C-31 entre els municipis de la Tallada d'Empordà i Torroella de Fluvià. El pressupost per al projecte era de 75,9 MEUR i incloïa fins a sis variants als nuclis de la Tallada, Tor, Viladamat, Ventalló, Torroella de Fluvià i Vilacolum.

Els treballs licitats tenien un termini d'execució de 20 mesos i també preveien la creació d'un carril per a bicicletes. Tot i això el projecte deixava fora el tram de Verges per la manca de consens entre la Generalitat i el consistori. L'Ajuntament de Verges no acceptava la variant proposada, de 12 m d'alçada i per la banda est, i tampoc el fet que el projecte no resolgués el pas del trànsit de la carretera de Girona a Torroella de Montgrí. "Volem una variant a nivell i que es tregui tot el trànsit", va afirmar l'alcaldessa Marta Payeró (ERC).

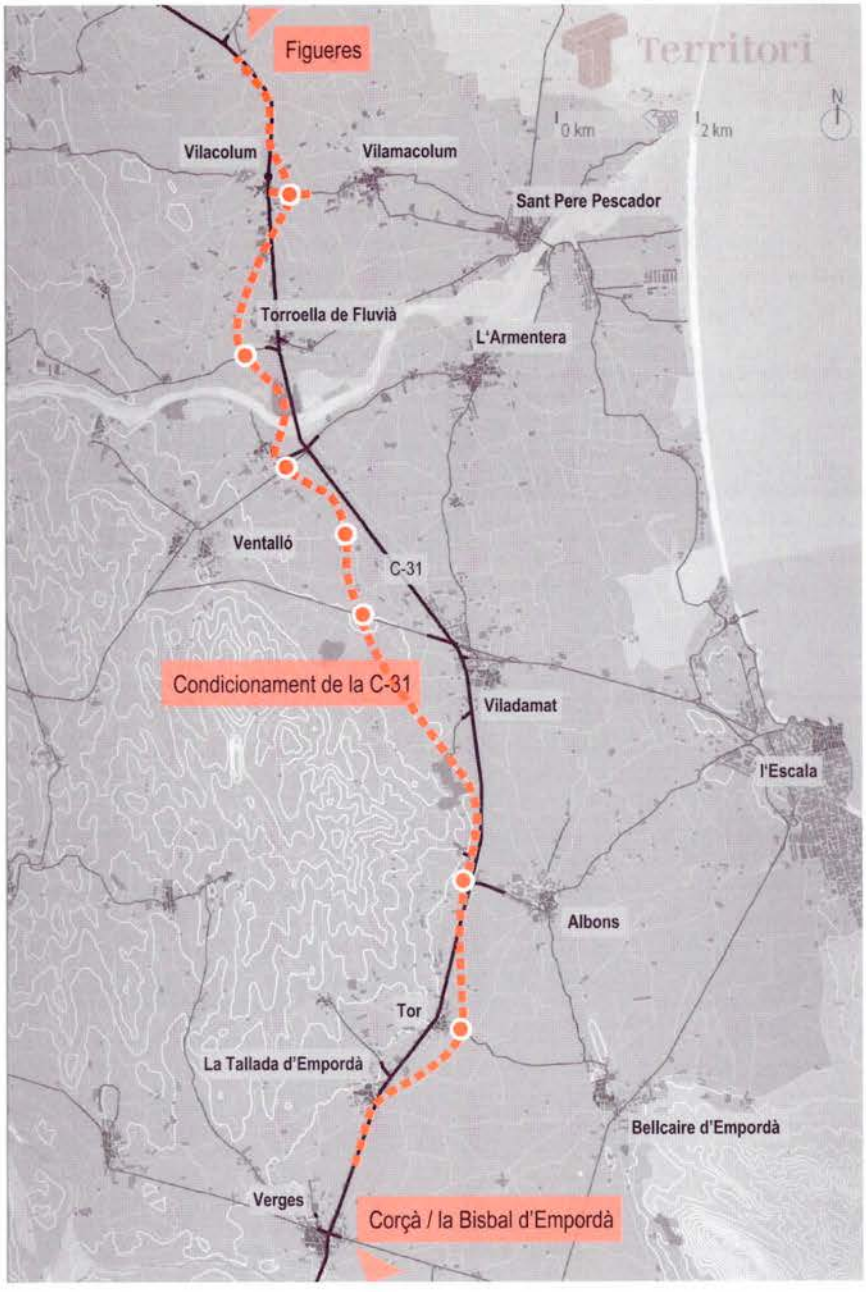
L'1 de febrer el president de la Generalitat, José Montilla (PSC) i el conseller del DPTOP, Joaquim Nadal (PSC) van inaugurar el desdoblament del tram de la C-31 entre Platja d'Aro i Palamós. En l'acte protocol·lari Nadal va assegurar que les obres entre Vilacolum i la Tallada començarien passat l'estiu. Precisament a final de març es van adjudicar aquests treballs a les empreses Dragados i Rubau Tarrés per un valor de 63,2 MEUR.

Comencen les obres

Els treballs previs a la millora de la C-31 van començar a final de gener de 2009. Un inici de les obres que va coincidir amb la publicació al *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya* (DOGC) de la modificació puntual de la tipologia d'enllaços i interseccions. En el projecte inicial els brancs giratoris que servien d'enllaç amb altres carreteres es construïen per sota les variants, fet que obligava a aixecar un talús de 8 m per al tronc central. Amb el canvi es van projectar fins a 13 ponts per permetre els enllaços i el pas de carreteres secundàries, mentre que la C-31 passaria arran de terra. Segons el DPTOP les modificacions pretenien "minimitzar els moviments de terres", reduir l'impacte visual dels enllaços i potenciar la integració en el territori. Les modificacions suposaven augmentar el nombre d'expropiacions. Una de les actuacions que incloïa el projecte era l'enderroc del pont de Viladamat, que enllaçava el nucli urbà amb la C-31, i que es va acabar a mitjan d'abril. Mentre duressin les obres es va habilitar un accés provisional a través de la carretera de Girona (GI-623).



Obres de la C-31 a l'alçada de Tor Foto: Moisès Jordi



Joaquim Nadal va visitar les obres el 18 de juliol de 2009. La presència del conseller de Política Territorial es produïa en un moment en què l'impacte paisatgístic de les obres era motiu d'articles d'opinió a la premsa gironina. En aquest context Nadal es va trobar amb una dotzena de membres de la plataforma Salvem el Terraprim que van mostrar el rebuig a la infraestructura amb una pancarta que afirmava: "Si ens destrossen les contrades, alçarem les barricades". Els activistes van entregar un manifest al conseller de Política Territorial, en el qual qualificaven de "monstruosa" la construcció de la C-31, ja que "afecta irreversiblement la plana agrícola empordanesa i crea una gran barrera visual des del terraprim fins al mar". Nadal, que va intentar convèncer sense èxit als ambientalistes, va recordar que precisament els canvis en el projecte havien permès reduir l'impacte visual i mitigar l'efecte barrera. "Hi ha una millora substancial respecte del disseny que va realitzar el govern de Convergència i Unió (CiU)", va assenyalar. El conseller també va replicar els columnistes que havien criticat l'obra comparant-la amb el respecte pel paisatge que es tenia i es reflectia a les infraestructures franceses: "Al sud de França, estan fent exactament el mateix que aquí", va concloure. El DPTOP va explicar a final de juliol que s'havien executat la meitat de moviments de terra i el 85% de les tasques de desbrossament.

Tot i que les obres avançaven, les crítiques augmentaven. En aquest sentit, entitats com Salvem l'Empordà –que ja havia al·legat contra la carretera el 2004– i SOS Empordanet van lamentar que el projecte s'hagués "sobredimensionat" i van criticar especialment els nous passos elevats. A les crítiques s'hi van afegir artistes i escriptors com Lluís Roura, Ramon Pujol Boira, Antoni Puigverd, Núria Esponellà i Enric Pladevall, que tot i considerar "necessària" una millora de la via, no entenien les "dimensions" de la nova carretera. El pintor empordanès Lluís Roura considerava que "amb brancs giratoris n'hi hauria hagut prou" i que "no calia construir aquests ponts tant aparatosos". Tot i això tant ambientalistes com artistes i veïns contraris a l'obra admetien que ja "era massa tard per actuar" amb les obres a ple rendiment.

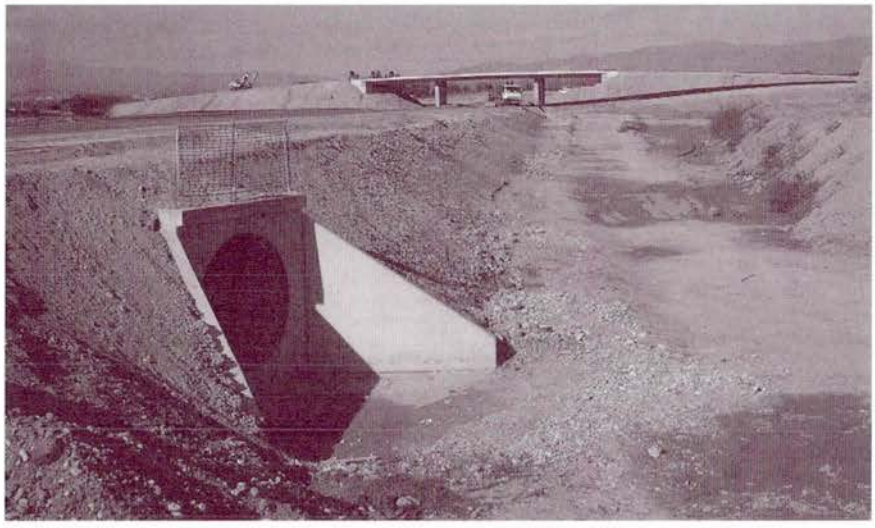
En canvi els alcaldes per on passava la C-31 es mostraven satisfets amb la infraestructura. El batlle de Torroella de Fluvià, Pere Moradell (PSC), va assegurar que la infraestructura es feia "tan bé com es podia" i destacava que les obres avançaven més de pressa del que s'havia previst. L'alcaldessa de la Tallada, Roser Bagué (PSC), també assenyalava el "bon ritme" dels treballs –quan es començava a posar la primera capa d'asfalt en alguns trams–, així com la ràpida resolució dels conflictes entre les constructores i els propietaris afectats.

Els ambientalistes denuncien Política Territorial

Cinc entitats en defensa del territori de l'Alt i el Baix Empordà –Salvem l'Empordà, Sos Empordanet, Salvem el Terraprim, Gent per Ventalló i el Fòrum l'Escala-Empúries– van denunciar a final de setembre el DPTOP pel que consideraven un traçat "desproporcionat", "exagerat" i "innecessari" de la nova C-31. "És una denúncia contra l'obra faraònica i contra els actes administratius que n'han permès l'aprovació", va explicar el portaveu de Salvem l'Empordà, Ignasi Batet.

"El Govern ho ha anomenat sempre un projecte de millora general i això és totalment fals. Es tracta d'una nova carretera que, en força ocasions, passa més d'un quilòmetre i mig allunyada de l'antiga i amb un impacte total sobre el territori", va afegir Batet. Els ambientalistes consideraven un "frau de llei" que l'estudi d'impacte ambiental s'hagués fet per trams. "Això no hauria de ser legal perquè desdibuixa la realitat d'una obra monumental i excessiva", va advertir Batet. La denúncia demanava la paralització immediata de les obres.

En aquest context set alcaldes socialistes de l'Alt i el Baix Empordà (Viladamat, Torroella de Fluvià, Vilamacolum, l'Escala, Ri-



Obres de la C-31 a l'alçada de Torroella de Fluvià Foto: Moisès Jordi

umors, Ventalló i Sant Miquel de Fluvià) van "fer pinya" a favor de la infraestructura i van criticar molt durament els col·lectius en defensa del territori i els artistes que s'hi havien oposat. Especialment dur va ser Pere Moradell, batlle de Torroella de Fluvià: "si alguna cosa falla és que no és de dos carrils per banda" i va contraatacar criticant l'impacte visual de les cases d'alguns dels artistes que s'havien oposat a l'obra com Lluís Roura, Ramon Pujol Boira o Enric Pladevall.

L'alcalde de Viladamat Joan Bardera (PSC) –que va exercir d'amfitrió– va recordar que la reclamació de la nova carretera s'arrossegava des de feia una dècada i que les millores en el projecte –entre les quals els controvertits ponts– precisament reduïen l'impacte paisatgístic. El batlle de Vilamacolum, Jordi Arnall, va anar més enllà i va anunciar problemes amb les entitats quan es plantegessin els parcs eòlics a la comarca. "Amb tota aquesta colla de naturalistes i salvapàtries tornarem a tenir problemes. Tindrem energia ecològica, però tampoc els anirà bé", va criticar Arnall. També va participar a l'acte l'alcaldessa de la Tallada d'Empordà, Roser Bagué, que es va desmarcar de bona part dels arguments dels seus companys de partit afirmant que no estava "plenament d'acord amb la manera com s'havia fet la carretera".

La portaveu de Salvem l'Empordà, Montse Pasqual, va respondre als alcaldes amb un article a *El Punt* en el qual qualificava de "servilisme" el fet que es posessin al costat "del partit i el conseller de torn" abans que dels veïns de les seves poblacions. També lamentava el "to nerviós i poc respectuós" d'una part dels batlles per les crítiques i "desqualificacions personals" que havien fet.

Mentrestant, Política Territorial i Unió de Pagesos (UP) acostaven posicions per les expropiacions dels terrenys. Els pagesos havien reclamat un increment de l'import i tot semblava indicar que es podria resoldre favorablement. Per altra banda, el 20 d'octubre una altra organització ambientalista, l'Associació de Naturalistes de Girona (ANG), també denunciava el DPTOP per les obres de la carretera amb els mateixos arguments utilitzats per les cinc entitats empordaneses.

El conseller Joaquim Nadal va anunciar a final d'octubre que les obres podrien estar acabades entre la Setmana Santa i l'estiu de 2010, un mig any abans de les previsions. Nadal va continuar l'intercanvi d'articles d'opinió amb un escrit en el qual s'exclamava pel fet que "per afirmar la legitimitat de les plataformes s'hagués de discutir la legitimitat democràtica dels alcaldes i dels ajuntaments".

A finals de novembre cinc entitats ecologistes –Salvem l'Empordà, Salvem el Terraprim, SOS Empordanet, Plataforma Cívica per Ventalló i Associació de Naturalistes de Girona- van signar un manifest en el que advertien que la C-31 era "només la punta de llança" de les agressions que, segons ells afectarien l'Empordà, amb projectes com les CENTRALS EÒLIQUES [2008:28], L'AMPLIACIÓ DE L'AP-7 [2008:8] o la VARIANT DE LA BISBAL [2008:14].

AUV

CARRETERA C-37 VIC-OLOT PEL TÚNEL DE BRACONS 34

L'abril de 2009 s'obre al trànsit l'eix Vic-Olot pel túnel de Bracons, nou anys després de l'aprovació del primer projecte, una infraestructura que permet reduir el temps destinat a fer el trajecte entre Olot i Vic fins a 30 minuts. No obstant això, les variants de les Preses i d'Olot no es preveu que entrin en funcionament fins al 2014 i aquest fet obliga a restringir el pas de vehicles pesants per la via a fi d'evitar la congestió del centre d'Olot que es deriva del trànsit de llarg recorregut.

Antecedents | 2003:21; 2004:36; 2005:29; 2006:28; 2007:27

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

El projecte de la carretera va rebre de seguida l'oposició de la coordinadora Salvem les Valls, creada el 1995, per l'impacte que representava sobre diversos espais naturals protegits com el PEIN Milany, Santa Magdalena i Puigsacalm i sobre la plana agrícola de la Vall d'en Bas (la Garrotxa), una de les més fèrtils de Catalunya. També s'oposaven al projecte Unió de Pagesos (UP), Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV). Per contra, diverses associacions d'empresaris, Convergència i Unió (CiU), el Partit Popular (PP) i, tot i que amb matisos, el Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) el defensaven en considerar-lo necessari per al desenvolupament econòmic de la zona.

L'any 2002 es va construir el tram Manlleu-Torelló i el 2003 es va iniciar el tram Torelló-la Vall d'en Bas, si bé el 2004 el nou Govern de la Generalitat format pel PSC, ERC i ICV hi va introduir diverses mesures per reduir-ne l'impacte ambiental i paisatgístic, com la reconversió dels 3 km d'autovia a tres carrils gràcies a la reducció del pendent o la realització de diversos túnels i falsos túnels en diferents punts del traçat.

Un altre canvi previst el 2004 consistia a acabar l'EVO a la carretera C-63, prop de Sant Esteve d'en Bas, de tal manera que l'últim tram de la connexió Vic-Olot no tindria un nou traçat sinó que aprofitaria les variants previstes a les Preses i Olot. El 2006 es va presentar l'Estudi informatiu i d'impacte ambiental de la variant d'Olot i de la variant de les Preses, aquesta última amb dues alternatives de traçat que no generaven consens entre l'Ajuntament de la Vall d'en Bas i el de les Preses. El primer preferia que passés per l'est del nucli urbà per tal de no afectar la plana agrícola i el segon que passés per l'oest per tal que no provoqués un efecte barrera al nord del municipi quan connectés en perpendicular amb la futura variant est d'Olot.

Viaducte de can Trona pocs dies després de la inauguració de l'EVO Foto: Moisès Jordi

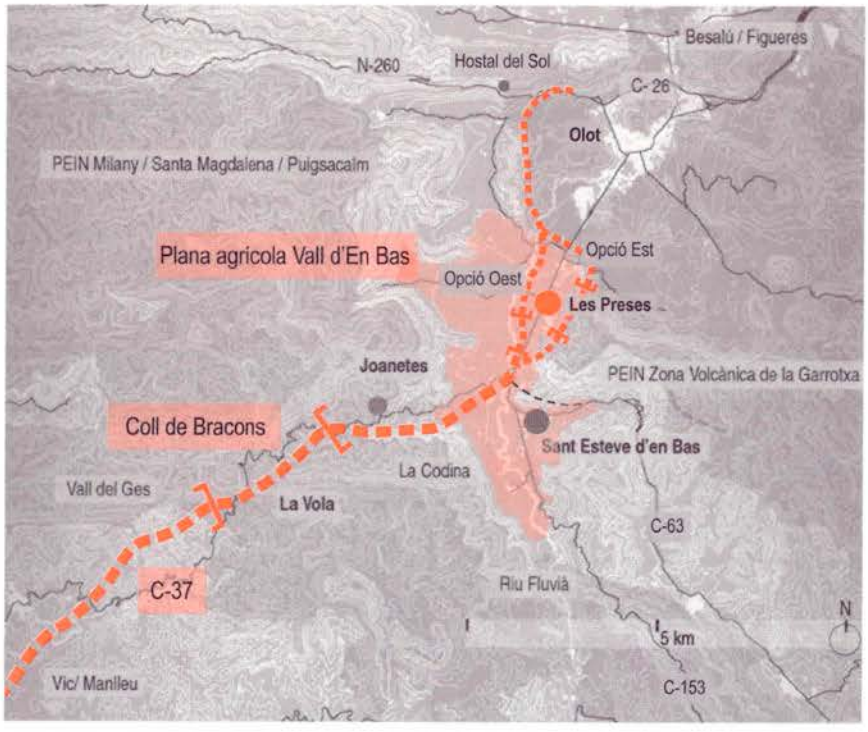
En aquells moments es preveia que les variants de les Preses i Olot no entressin en funcionament com a mínim fins al 2011, mentre que l'eix Vic-Olot s'havia d'obrir el 2009. Per això el DPTOP va decidir a final de 2007 que mentre no estiguessin construïdes no hi podrien circular camions de gran tonatge.

Reclamen les variants

El juliol de 2008 la Federació d'Associacions de Veïns d'Olot va presentar un manifest en el qual reclamaven la construcció urgent de les variants d'Olot i les Preses amb quatre carrils. Alertaven que la imminent obertura de Bracons comportaria un gran increment del volum de trànsit que, mentre no hi hagi les variants, hauria de passar pel centre d'Olot i que això repercutiria negativament en la qualitat de vida dels ciutadans.

En aquest sentit, el mes d'octubre de 2008 es va presentar un estudi de l'Ajuntament d'Olot encarregat a l'empresa Intra per mesurar l'impacte que tindria el túnel de Bracons sobre la mobilitat a Olot. L'estudi calculava que la zona sud-est d'Olot passaria de tenir un trànsit de 14.000 vehicles a entre 23.000 i 25.000 unitats. Per fer front als problemes que es podien ocasionar, al llarg del 2008 es va millorar el paviment de les principals vies. L'estudi proposava, però, altres mesures, com la instal·lació de sis semàfors programables –valorats en 340.000 € amb l'objectiu de repartir el trànsit segons l'hora i l'estat. Per a una segona fase, i només si fos necessari, es preveien altres actuacions com la senyalització variable i panells informatius.

Mentrestant, la variant de les Preses continuava encallada pel desacord sobre el traçat. A final d'agost de 2008 el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, es va reunir amb l'alcaldessa de les Preses, Esther Pagès, i l'alcalde de la Vall d'en Bas, Miquel Calm, amb l'objectiu de buscar una solució de consens. En la trobada van acordar que s'ana-



litzaria més en detall l'impacte ambiental que comportaria l'opció est sobre el Parc Natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa –especialment el volcà de Racó– i pel que fa a l'alternativa oest s'estudiaria la viabilitat de soterrar-lo per la plana agrícola tenint en compte les característiques hidrològiques de la zona, una antiga àrea d'aiguamolls dessecada. Un cop fets aquests estudis de les dues opcions, l'Estudi informatiu i d'impacte ambiental es tornaria a sotmetre a informació pública.

S'obre al trànsit l'eix Vic-Olot

El 3 d'abril de 2009 es va inaugurar el tram entre Torelló i la Vall d'en Bas que donava continuïtat al que ja havia estat inaugurat el 2002 entre Manlleu i Torelló i que suposava l'obertura definitiva de l'eix Vic-Olot per Bracons. El tram té un total de 19 km (dels 36 que té l'eix Vic-Olot), dels quals una mica més de la meitat (10) passen per túnels i 6 per viaductes. A part del túnel de Bracons (4.556 m) també entraven en servei una desena de túnels i falsos túnels com el de la Codina (1.470 m, que permetia amagar la carretera als veïns de Joanetes) o el de Sant Andreu de la Vola (500 m), així com diversos viaductes com ara el de Mas Rubió (565 m, entre Joanetes i el veïnat de can Trona). La meitat del traçat té tres carrils i la resta dos i el pendent màxima és del 6,5%. La inversió total del tram era de 308 MEUR.

Mentre no estiguessin enllestides les variants de les Preses i Olot els camions de més de 7,5 tones no podien circular per l'eix Vic-Olot per tal d'evitar que el trànsit de mercaderies de llarg recorregut passés per la carretera. No obstant això, s'exclouen d'aquesta restricció aquells vehicles amb origen o destí a les comarques d'Osona i la Garrotxa; els que transportin animals vius, llet crua, escombraries o aigua destinada al consum humà; i els que facin serveis de correus i distribució de premsa gratuïta.

Durant la inauguració, el president de la Generalitat, José Montilla, va subratllar que el túnel de Bracons era una realitat després de més d'un segle de parlar de la necessitat de millorar les comunicacions entre la Garrotxa i Osona, i va lloar la "qualitat i integració paisatgística" de la infraestructura. Així mateix va agrair a tots els agents que havien intervingut en la seva elaboració: a CiU per haver-lo dissenyat, al tripartit per haver-lo redissenyat, als sectors que s'hi havien mostrat favorables i també als opositors, ja que, segons el seu parer, havien permès millorar el nou eix. Precisament un centenar de membres de la plataforma Salvem les Valls es van situar al mig de la carretera amb pancartes, a l'inici del recorregut, i no en van permetre l'obertura fins a mitja hora més tard del que estava previst.

La variant d'Olot a informació pública

A començament d'abril es va tornar a sotmetre l'Estudi informatiu i d'impacte ambiental de la variant d'Olot –en aquest cas sense la de les Preses– a informació pública, amb petites modificacions respecte al traçat proposat el 2006. Els principals canvis consistien a augmentar el número de carrils de dos a quatre –en considerar que la via recolliria tant el trànsit de Bracons com el que circula per la C-63 des de Santa Coloma de Farners– i desplaçar el traçat cap a l'oest per minimitzar l'impacte sobre la zona volcànica de la Garrotxa. En total, la variant d'Olot tindrà una longitud de 3,5 km des del final de la futura variant de les Preses –al sud d'Olot– fins al sector del pla de Dalt on connectarà amb l'eix Pirinenc. En el traçat es preveien tres viaductes i un túnel de 1.860 m de longitud sota el puig de Sant Valentí, en lloc dels tres previstos inicialment que sumaven un total de 1.080 m.

El DPTOP preveia aprovar l'Estudi informatiu i d'impacte ambiental de la variant d'Olot i redactar el projecte constructiu el 2010, licitar i iniciar les obres el 2010 i acabar-les el 2014, un termini similar al que es preveia per a la variant de les Preses, que encara no havia tornat a sortir a informació pública. Fins llavors a l'eix Vic-Olot es mantindrà la restricció de trànsit per a vehicles pesants.

MJP

Més informació

www.salvemlesvalls.org

CARRETERA N-141 I C-63 SALT-AMER 35

El mes d'octubre el DPTOP aprova l'estudi informatiu del condicionament de la carretera N-141 i la C-63 entre Salt i Amer, que preveu variants a Bonmatí i Anglès i un túnel a Vilanna. Resten per definir les variants de Bescanó i Amer, com a conseqüència del desacord pel que fa al traçat de les vies. La plataforma Carretera de la Vergonya i els alcaldes de la zona reclamen que les obres s'iniciïn tan aviat com sigui possible.

El recorregut entre Salt i Amer es fa per la carretera N-141, seguint la vall del riu Ter i, a partir d'Anglès, segueix per la C-63 a través de la vall del riu Brugent. En total són 22 km que creuen els municipis de Salt, Bescanó (Gironès), Sant Julià del Llor i Bonmatí, Anglès, la Cellera de Ter i Amer (Selva). Es tracta d'una via d'un carril per sentit de circulació, sense vorals i amb un traçat força sinuós situat al fons de vall. La intensitat mitjana diària de trànsit se situa prop dels 7.000 vehicles, amb un elevat percentatge de camions vinculats a les explotacions d'àrids al llarg del Ter.

Fins a l'any 1969 el corredor format pels rius Ter i Brugent era aprofitat també per la via del tren entre Olot i Girona. La clausura d'aquest pas va comportar que tot el volum de persones es concentrés a la carretera i s'hi incrementés notablement el trànsit. A final dels anys setanta i principi dels vuitanta es van introduir millores en el ferm de la carretera i als anys noranta es va arranjar el traçat de la C-63 i també es va construir la variant de la Cellera de Ter. D'altra banda, el projecte inicial d'eix Transversal de Catalunya preveia aprofitar l'N-141 i, a partir d'Anglès, passar a prop dels pantans de Sau i Susqueda fins a arribar a Vic. No obstant això, el 1993 el Govern de la Generalitat va canviar el traçat per l'eix de les Guilleries i Santa Coloma de Farners, de manera que l'N-141 quedava sense projecte de millora.

Informació pública

El juliol de 2006 el Govern de la Generalitat va sotmetre a informació pública l'estudi informatiu i l'estudi d'impacte ambiental del condicionament i de les variant de la C-63 entre Amer i Anglès i de l'N-141 entre Anglès i Salt. El cost de l'actuació se situava entre els 105 i els 113 MEUR en funció de l'alternativa escollida.

El projecte consistia a ampliar la secció de la carretera fins a un total de 10 m (dos carrils de 3,5 i dos vorals d'1,5). Així mateix, es preveien variants a Amer (per l'est o per l'oest), Anglès (pel nord, amb un viaducte sobre la riera d'Osor), Bonmatí (pel sud, amb un túnel de 770 m prop de Vilanna) i Bescanó (pel nord). Entre Bonmatí i Bescanó es construïa un viaducte de 210 m que superava el riu Ter i feia que el darrer tram no acabés a Salt sinó al municipi de Sant Gregori, enllaçant amb la Gi-531, a l'alçada de l'autopista AP-7.

N-141 prop de Bescanó Foto: Moisès Jordi

L'estudi informatiu va ser valorat positivament per la majoria dels alcaldes afectats, que van reclamar celeritat per poder començar les obres tan aviat com fos possible. Per contra, l'Ajuntament de Sant Gregori, governat per Convergència i Unió (CiU), va mostrar la seva oposició al traçat que passava pel seu terme municipal, atès que afectaria l'entorn del riu Ter i del seu afluent, la riera de Llémena. Com a alternativa proposaven una variant sud de Bescanó fins a la sortida de Girona sud de l'AP-7.

Millores en el ferm i protestes ciutadanes

A començament de 2009 l'estudi informatiu i l'estudi d'impacte ambiental del projecte encara no havien estat aprovats i el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va iniciar obres per reforçar el ferm per un import de 3,8 MEUR. Aquest fet no va agradar als alcaldes de la zona que consideraven que suposava posposar el condicionament i les variants durant un termini de temps llarg.

Aquesta situació, juntament amb un accident mortal que es va produir el 23 de juliol, fou el detonant de la creació de la plataforma ciutadana Carretera de la Vergonya, les reivindicacions de la qual se centraven a millorar l'N-141. Consideraven que la poca amplada, els revolts perillosos i la manca de vorals feien d'aquesta carretera una de les pitjors nacionals de tot l'Estat, característiques que, en conjunt, comportaven "morts i paralització econòmica dels nostres municipis". Per això reclamaven un nou traçat de la carretera amb un calendari clar de les obres.

Projecte constructiu

L'1 d'octubre el DPTOP en va aprovar l'estudi informatiu i l'estudi d'impacte ambiental, però es van excloure els trams corresponents a les variants d'Amer i de Bescanó com a conseqüència dels desacords existents en relació amb els corres-

N-141 prop d'Anglès Foto: Moisès Jordi

ponents traçats. D'aquesta manera, el projecte aprovat incloïa 13,4 km i la inversió prevista era de 73,1 MEUR. A partir d'aquell moment s'iniciava la licitació de la redacció del projecte constructiu.

El projecte finalment va presentar diverses modificacions respecte a l'estudi informatiu. Així, per exemple, la variant nord d'Anglès tindria continuïtat cap al sud per anar a buscar la C-63 en direcció a Santa Coloma de Farners, a fi d'evitar el pas pel centre urbà. A més es modificaven diversos enllaços, com els que donen accés a la Cellera i Anglès, per minimitzar l'ocupació de terrenys i per no afectar el cementiri municipal, respectivament. D'altra banda, les variants d'Amer i de Bescanó haurien de ser sotmeses a estudis específics per tal de recollir les propostes presentades pel territori.

L'endemà de l'aprovació, la plataforma Carretera de la Vergonya va convocar una reunió oberta a la Cellera de Ter per parlar de l'estat de l'N-141. Hi van participar prop de 200 persones. Membres de la plataforma i polítics locals es van mostrar escèptics sobre la possibilitat que les obres comencessin aviat, atès el retard que portava el projecte. Així mateix, van iniciar una recollida de signatures i van plantejar la possibilitat de fer mobilitzacions.

Per la seva banda, el diputat de CiU Eudald Casadesús va reclamar a la Generalitat un calendari més concret de les obres i que es detallés la previsió de finançament de l'obra, per tal d'evitar-ne la paralització.

A final d'octubre els alcaldes afectats per la carretera es van reunir amb el secretari per a la Mobilitat de la Generalitat, Manel Nadal, per tal de reclamar l'agilització del projecte i un compromís en ferm que les obres s'iniciessin el 2011. Poc després el conseller Nadal va assegurar que les variants d'Amer i de Bescanó estarien definides aviat. En el segon cas va avançar que tindria una forquilla final per anar cap a Sant Gregori (pel nord del Ter) o bé cap a Salt (pel sud). Respecte al tram aprovat, confiava iniciarne les obres el 2012.

MJP

Més informació

www.carreteradelavergonya.com

CARRETERA N-II AL MARESME 36

El 30 de desembre de 2009 se signa finalment el traspàs de l'N-II a la Generalitat, el qual arriba vint mesos després que un primer protocol entre el Ministeri de Foment i el DPTOP acordés els termes de l'acord que inclou 400 MEUR per construir una via alternativa a la carretera actual. Malgrat que no es fa públic l'estudi informatiu de l'obra, tot sembla indicar que entre Montgat i Mataró es construiran uns laterals gratuïts a la C-32. En el cas de la ronda de Mataró, es preveu que aquesta actuació es pugui començar a fer el 2010 juntament amb la variant d'Arenys. Entretant continuen les mobilitzacions de les plataformes que reclamen pacificar l'N-II i la també gratuïtat total de l'autopista.

Antecedents | 2006:30; 2007:30

L'N-II al Maresme és una via de 50 km que uneix Montgat amb Palafolls per la façana litoral, per bé que pel traçat que té separa les platges i el tren dels nuclis urbans. La carretera té una gran intensitat de trànsit –entre 35.000 i 45.000 vehicles diaris– i una elevada sinistralitat que la situa com un dels principals punts negres del país. Aquest fet havia dut els ajuntaments i les entitats cíviques de la zona a demanar la pacificació de la via i a estudiar-hi alternatives, les quals passaven tant per construir una nova infraestructura a l'interior com per demanar la gratuïtat de l'autopista C-32.

Després d'un primer estudi informatiu de l'any 2006 fet pel Ministeri de Foment (MIFO), els municipis del Baix Maresme van consensuar una proposta redactada per Barcelona Regional que consistia en una autovia de 80 km/h que, entre Montgat i el Masnou, aniria per sobre de la C-32 i fins a Cabrera per sota. Pel que fa al tram de Mataró, es convertiria en els laterals de l'autopista. Quedava per a més endavant definir el traçat fins a Palafolls. A finals d'abril de 2008 el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), i la ministra de Foment, Magdalena Álvarez (Partit Socialista Obrer Espanyol, PSOE), van signar un protocol per al traspàs de l'N-II a la Generalitat. L'acord incloïa una partida de 400 MEUR per construir un vial alternatiu i gratuït. Els principals partits del Maresme van celebrar l'acord, però mentre el PSC i Convergència i Unió (CiU) consideraven imprescindible construir uns laterals a la C-32, Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV) s'hi posicionaven en contra i apostaven per la gratuïtat de l'autopista i per estudiar una carretera interurbana que unís les rondes dels pobles litorals.

Les principals formacions polítiques de la comarca van coincidir a felicitar-se per la consecució de l'acord en virtut del qual es traspassava la titularitat del tram de l'N-II a la Generalitat. Tot i això, també es van posar novament de manifest les discrepàncies sobre les mesures que calia emprendre per pacificar aquesta via i millorar la mobilitat a la comarca. Mentre que CiU i PSC insistien en la necessitat de "garantir la construcció de calçades laterals a la C-32 per absorbir el trànsit de l'N-II", ICV i ERC reiteraven el seu desacord.

La manca de consens entre partits i ajuntaments –al juny es va constituir una comissió en el si del Consell Comarcal per intentar assolir un acord– va dur la Generalitat a descartar el mes d'octubre de 2008 la proposta del MIFO de construir una autovia amb una velocitat màxima de 100 km/h entre Montgat i Cabrera. "No té sentit tirar pel dret una idea sense consens", va afirmar el conseller de Política Territorial. En canvi, sí que avançava el projecte dels laterals a la ronda de Mataró (tram d'autopista gratuït per on també passa el traçat de l'N-II). GISA (Gestió d'Infrastructures, SA) va adjudicar la redacció del projecte constructiu per valor d'1,1 MEUR. L'actuació, que suposava construir quatre carrils al llarg de 5 km, tenia un pressupost de 71,5 MEUR i es podria començar el 2010.

Noves propostes i més mobilitzacions

La Cambra de Comerç de Barcelona (CCB) va presentar el maig de 2009 la seva proposta per assumir el trànsit d'una N-II pacificada. El projecte consistia en una autovia, amb nou enllaços a diferent nivell i una velocitat màxima de 100 km/h, una alternativa ben diferent de l'alternativa amb la qual treballava el Consell Comarcal: més permeable, més accessos, més lenta i amb servei a tots els municipis.

En ambdós casos s'estimava que la via absorbiria un 60% del trànsit que actualment passa per l'N-II, però la Cambra considerava que la seva proposta reduiria el temps de viatge, les emissions de diòxid de carboni i els accidents. En l'acte de presentació l'alcalde d'Alella i president comarcal d'ERC, Andreu Francisco, va criticar la proposta afirmant que "no aportava res de nou".

De fet, en els darrers mesos l'únic acord entre partits i la Generalitat va ser el que

La N-II seu pas pel Masnou Foto: Arxiu Territori

permetria aplicar descomptes al peatge de la C-32 per als usuaris del Maresme a partir del 2010. Tot i això ERC i ICV així com la Coordinadora de Plataformes del Maresme No N-II en demanaven la gratuïtat total per tal de pacificar l'N-II.

El 23 de juny el nou ministre de Foment, José Blanco (PSOE), es va comprometre a "desbloquejar de forma imminent" el traspàs de l'N-II després d'una pregunta de la senadora de CiU, Montserrat Candini. Candini va recordar-li que feia quinze mesos de la signatura del protocol i que no s'havia fet cap tipus d'avanç.

El 5 de juliol, coincidint amb el 40è aniversari de la inauguració de l'autopista del Maresme, prop d'un miler de persones van fer un nou tall de trànsit a l'N-II a Premià de Mar per exigir-ne la pacificació. "El diàleg amb l'administració s'ha esgotat, ens convertirem en un autèntic destorb", va amenaçar un dels portaveus de la Coordinadora de Plataformes.

Es concreta el traspàs

El novembre de 2009 el vicepresident del Consell Comarcal, Joan Baliarda (CiU), va qüestionar la idoneïtat dels laterals a la C-32 i va apostar per mesures de reforç del transport públic i de gestió eficient del privat. La postura de Baliarda –que s'acostava a la defensada per ERC i ICV– la va rectificar tant la senadora de CiU, Montserrat Candini, com el president de CiU al Maresme, Xavier Badia. "Estem segurs que la Generalitat prendrà finalment la decisió de construir laterals a la C-32 perquè és la millor opció per a la mobilitat a la comarca", va afirmar Candini.

Mentre continuava el desacord a la comarca, el ministre de Foment, José Blanco, va anunciar el 15 de desembre que en dues setmanes es formalitzaria el traspàs de l'N-II. L'endemà Joaquim Nadal ho confirmava i anunciava que de la partida de 400 MEUR per construir la nova infraestructura se n'aportarien 97,4 l'any 2010 per començar els primers projectes (laterals a la ronda de Mataró i nova variant de la B-511 a Arenys de Mar).

Finalment, la signatura va arribar el 30 de desembre –vint mesos després del protocol signat amb Magdalena Álvarez–. A l'acte de Madrid el conseller Nadal va declinar referir-se al projecte de solució viària per substituir l'N-II. Tanmateix aquell mateix dia diversos mitjans van publicar el projecte que devien haver consensuat el DPTOP i el Consell Comarcal del Maresme. Consistia, finalment, en laterals a l'autopista de Montgat a Mataró i rebra la denominació de ronda del Maresme (l'N-II es traslladaria al Vallès). La nova infraestructura havia de donar accés a les diverses carreteres locals i crear nous enllaços als diversos nuclis de població que no en tenen des de la construcció de l'autopista. L'estudi informatiu de la Generalitat –que no incloïa el tram de Mataró a Palafolls– considerava que la nova via podria absorbir fins al 80% dels vehicles que actualment transitaven per l'N-II.

El mateix estudi afirmava que si l'any 2016 no es feia cap actuació de reforç del corredor d'infraestructures de la xarxa, el conjunt de vies podrien arribar a una situació de congestió. A més, es desaconsellava "caure en la simplificació d'eliminar el peatge", ja que podria suposar captar gran part del trànsit que es desplaça de les àrees metropolitanes de Barcelona a Girona per l'AP-7.

La signatura del traspàs per part de Blanco i Nadal va deixar "decebudes" les plataformes maresmenques del Maresme. Segons la Coordinadora, des de l'anunci realitzat feia vint mesos, a la Generalitat no li havia interessat analitzar l'impacte de l'eliminació del peatge a l'autopista C-32. "Això és l'única alternativa per convertir l'N-II en un carrer més i no l'ampliació dels laterals a la C-32 que estudia el Govern", van afirmar. En aquest sentit, van recordar que el "rescat" del peatge suposaria la inversió de 325 MEUR dels 400 que aportarà l'Estat i que, per tant, era "assumible".

Des de les plataformes tampoc es veia amb bons ulls que la primera actuació es fes precisament a Mataró, que era l'únic municipi amb l'N-II lluny del litoral, ja que aprofitava el traçat de l'autopista. Els nous laterals que es preveia construir a partir del 2010 abraçarien un tram de 5 km entre l'enllaç de la C-60 –que connecta amb el Vallès Oriental– i l'enllaç nord amb l'N-II. L'actuació incorporava la construcció de dos nous túnels al costat dels que existeixen a prop de la sortida Mataró Oest.

AUV

Més informació

dptop.wordpress.com
www.coordinadoramaresme.cat
www.fomento.es

CARTA DEL PAISATGE DE L'ALT EMPORDÀ 37

El novembre de 2009 finalitzen els treballs d'elaboració de la Carta del paisatge de l'Alt Empordà. Aquesta carta té l'objectiu de sumar compromisos per protegir, ordenar, millorar i valorar els paisatges de la comarca, atenent al seu important valor identitari. La carta, un cop signada durant la primavera de 2010, haurà de reflectir el consens assolit entre els diversos agents del paisatge de l'Alt Empordà en matèria de protecció i promoció del patrimoni paisatgístic de la comarca.

L'Alt Empordà, al vèrtex nord-est de Catalunya, es caracteritza per una gran plana al·luvial formada per la Muga i el Fluvià. Aquests rius desemboquen en el golf de Roses, entre el cap de Creus i el massís del Montgrí. El massís de l'Albera, al nord, i els Terraprims i la Garrotxa d'Empordà, a ponent, acaben d'emmarcar aquest territori. És una comarca amb moltes tensions a nivell territorial i paisatgístic degudes a la seva condició d'espai de pas durant mil·lennis, al seu elevat potencial per a l'energia eòlica i a la pressió urbanística que pateix el seu litoral.

Per tal d'establir criteris bàsics per a l'ordenació del territori tant per a l'Alt com per al Baix Empordà, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va aprovar el PLA DIRECTOR DE L'EMPORDÀ [2006:102]. Entre els criteris que establia aquest pla hi havia el d'afavorir la diversitat del territori i mantenirne la matriu biofísica, protegir els espais naturals, agraris i no urbanitzables en general, preservar el paisatge com un valor social i un actiu econòmic del territori, i moderar el consum de sòl.

Un compromís comú pel paisatge

La LLEI 8/2005, DE PROTECCIÓ, GESTIÓ I ORDENACIÓ DEL PAISATGE [2005:92] defineix les cartes del paisatge com a instruments de concertació d'estratègies entre els agents públics i els privats, aplicables a escala local, supramunicipal o comarcal, per tal de dur a terme actuacions de protecció, gestió i ordenació del paisatge, que tinguin per objectiu mantenir-ne els valors.

A diferència dels CATÀLEGS DE PAISATGE [38] promoguts per l'Observatori del Paisatge de Catalunya (OPC), les cartes poden ser impulsades per entitats locals, i tenen vocació de document estratègic, mentre que els catàlegs la tenen d'eina d'ordenació del paisatge. En qualsevol cas, les cartes del paisatge han de respectar tot allò que els catàlegs de paisatge estableixin en el seu àmbit[1].

Malgrat l'important component estratègic i voluntari d'una carta del paisatge, aquest document no és una simple declaració testimonial de principis, sinó un document de caràcter públic i de compromís a favor del paisatge on les parts signants es comprometen davant la societat a formar part d'un projecte col·lectiu i a treballar en conseqüència per assolir els compromisos signats.

La iniciativa de l'Alt Empordà se suma a LES CARTES DEL PAISATGE DE L'ALT PENEDÈS [2004:39], DEL BERGUEDÀ [2007:31], de la vall de Camprodon (2009) i DEL PRIORAT [2004:40], que malgrat ser la primera a desenvolupar-se, el gener de 2004, encara no s'havia aprovat a principi de 2010. Mentrestant, també estaven en marxa la Carta del paisatge de la conca de la riera d'Argentona (Maresme) i la de la vall del Tenes (Vallès Oriental).

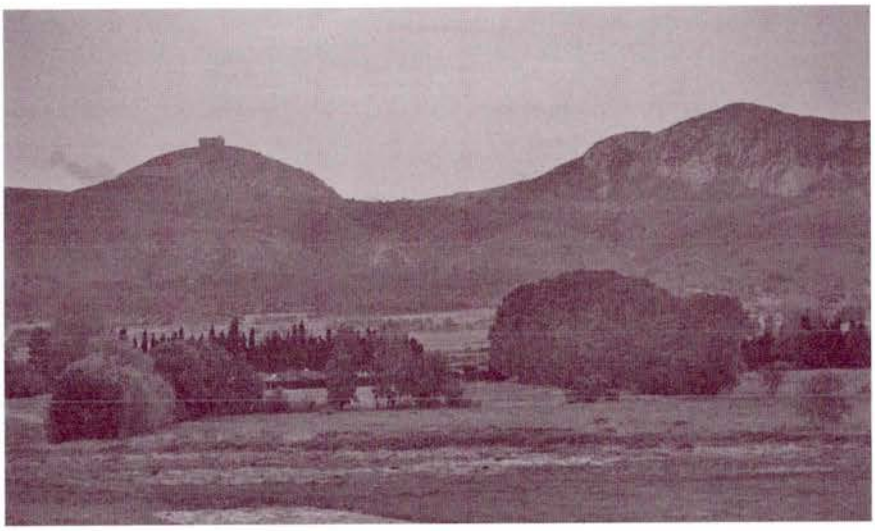
Els impulsors de la Carta

L'elaboració de la Carta del paisatge de l'Alt Empordà es va emmarcar en un procés més ampli de reflexió sobre el medi ambient i el paisatge de l'Alt Empordà, i de fet va coincidir amb la redacció de l'Agenda 21 de la comarca. Com a precedent en l'àmbit del paisatge, el Consell Comarcal havia desenvolupat una xarxa de deu miradors al conjunt del territori, en el marc d'un projecte per donar a conèixer els paisatges més significatius de la comarca i els seus valors.

El Consell Comarcal de l'Alt Empordà va assumir el lideratge de la iniciativa, i va rebre el suport de la Diputació de Girona, de la Direcció General d'Arquitectura i Paisatge del DPTOP i de l'OPC. Aquestes institucions van contribuir especialment en la revisió i validació de la carta, col·laborant amb l'equip redactor i assessorant als agents durant la preparació i redacció dels acords assolits.

Els treballs van ser duts a terme per la cooperativa la COPA SCCL, i van ser dirigits pels geògrafs Albert Albertí i Josep Gordi. Ambdós havien intervingut en les cartes del paisatge de la vall de Camprodon i del Berguedà, respectivament.

Una imatge de Cadaqués Foto: Arxiu Territori



Camps de conreu prop de l'Escala Foto: Arxiu Territori

L'elaboració de la carta del paisatge va anar acompanyada d'un extens procés participatiu. El caràcter voluntari de la carta implicava assolir pactes i compromisos, tant de l'administració i els agents privats, com entre ells, ja que, segons l'esperit de la carta del paisatge, aquest es construeix i es transforma entre tots. El procés va consistir en una sèrie de sessions de debat per deliberar sobre el document de diagnosi i de les propostes d'actuació, i per consensuar les actuacions envers el paisatge. El procés va anar dirigit a un ventall ampli i exhaustiu dels principals agents del paisatge del territori, des d'administracions locals a entitats conservacionistes, passant per persones de rellevància en matèria de paisatge. El Dr. Josep Gordi, codirector de la carta, va destacar que el procés havia arribat a més de mil persones i representants d'institucions.

En paral·lel al procés participatiu, va tenir lloc un cicle de cinc conferències sobre diversos aspectes relacionats amb el paisatge, com el potencial turístic del paisatge, el paisatge vitivinícola o els paisatges litorals.

El paisatge com a signe d'identitat

La carta del paisatge es va fonamentar en la idea que els paisatges de l'Alt Empordà constitueixen un dels elements identitaris més importants del territori. L'objectiu de la carta del paisatge era, per tant, protegir, ordenar, millorar i valorar els paisatges de la comarca.

La carta identificava set unitats de paisatge dins la comarca: l'Alta Garrotxa, el cap de Creus, els Aspres, la Garrotxa d'Empordà, la plana de l'Empordà, les Salines - l'Albera i els Terraprims. Per a cada una, la carta descrivia els paisatges que s'hi trobaven, els seus valors i els seus impactes i riscos.

Els objectius de qualitat paisatgística que marcava la carta feien referència a totes les unitats de paisatge i a tot tipus de paisatge, des del paisatge litoral al de muntanya, sense oblidar el paisatge urbà. A més, la carta proposava conservar i revalorar el patrimoni construït, promoure l'estima i el respecte pel paisatge per part de la població resident i visitant, i aconseguir el compromís de les administracions públiques per a la consecució dels objectius de la carta.

La carta del paisatge proposava en el seu programa de gestió quatre grans acords: (1) crear una xarxa de camins i miradors per afavorir el coneixement, la interpretació i gaudi del paisatge, (2) dissenyar i aplicar un programa d'educació i sensibilització en paisatge, dirigit a les escoles i a la població en general, (3) potenciar els valors del paisatge com a factors de desenvolupament econòmic i (4) promoure l'adopció de criteris paisatgístics en el planejament i l'urbanisme municipal. Una de les concrecions que proposava la carta era crear una oficina tècnica comarcal del paisatge.

Els parcs eòlics, en un estudi apart

La carta del paisatge no tractava en profunditat L'ENERGIA EÒLICA A L'ALT EMPORDÀ [2008:28], ja que el Consell Comarcal, juntament amb l'Ajuntament de Figueres i el Consell d'Iniciatives Locals per al Medi Ambient de les Comarques de Girona (CILMA) ja n'estaven desenvolupant un estudi específic, que es va presentar a principi de febrer de 2010, i que proposava concentrar els parcs eòlics en dotze pobles de la comarca, i al costat de l'N-II.

El Consell Comarcal de l'Alt Empordà tenia la intenció de presentar la carta del paisatge durant la primavera de 2010, i que aquesta rebés el màxim nombre d'adhesions possible dels altres agents de la comarca implicats directament o indirecta en la protecció i promoció dels paisatges de l'Alt Empordà.

XSR-X3EA

Més informació

Fortià, R. (coord) (1993). *El Medi Natural a les Comarques Gironines. L'estat de la qüestió*. Girona: Diputació de Girona.

www.catpaisatge.net
www.catpaisatge.net/cat/cartes_estat.php
www.paisatge-altemporda.org
www.altemporda.org
www.ddgi.cat
www.paisatge-altempor-da.org/miradors.php
www.gencat.net/ptop

1 El febrer de 2010 els treballs del Catàleg de paisatge de les Comarques Gironines, iniciats l'any 2006, estaven en procés de revisió. Segons la Llei de paisatge, aquest catàleg hauria de tenir en compte les determinacions de la Carta del paisatge de l'Alt Empordà.

CATÀLEG DE PAISATGE DE LES TERRES DE L'EBRE 38

El novembre de 2009 la Direcció General d'Arquitectura i Paisatge aprova inicialment el Catàleg de paisatge de les Terres de l'Ebre, i se sotmet a informació pública fins a mitjan desembre. Aquest catàleg, coordinat per l'Observatori de Paisatge de Catalunya, pretén ser l'instrument per caracteritzar els paisatges d'aquest àmbit territorial, ordenar-los, i protegir-ne i difondre'n els valors. Entre altres al·legacions, l'Associació Eòlica de Catalunya reclama que s'elimini la crítica als parcs eòlics i la incoherència que això comporta respecte del Pla de l'energia de Catalunya 2006-2015, tal com també alerta la direcció general d'Energia.

Antecedents | 2006:31

Els catàlegs de paisatge són els instruments bàsics d'intervenció que preveu la Llei 8/2005, de protecció, gestió i ordenació del paisatge, per determinar la tipologia dels paisatges de Catalunya, els seus valors i estat de conservació, així com els objectius de qualitat paisatgística i les propostes per assolir-los. El 2005, a més de l'aprovació de la llei esmentada abans, l'Observatori de Paisatge de Catalunya (OPC) va publicar el Prototipus de catàleg de paisatge, que establia les bases per a l'elaboració dels set catàlegs, un per a cada àmbit de planificació territorial de Catalunya.

El 2005 va començar el procés d'elaboració dels catàlegs però, de moment, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) només ha aprovat definitivament EL CATÀLEG DE PAISATGE DE LES TERRES DE LLEIDA [2008:23]. El cas del de les Terres de l'Ebre va ser especial, ja que el 2004 l'Institut per al Desenvolupament de les Terres de l'Ebre (IDECE) havia aprovat iniciar un estudi paisatgístic d'aquest àmbit. L'any 2006 l'OPC va signar un conveni amb l'IDECE per tal que l'estudi de l'organisme ebrenc esdevingués el Catàleg de paisatge de les Terres de l'Ebre mateix i evitar, així, duplicar treballs. El Catàleg, un cop acabat, havia d'incorporar-se al PLA TERRITORIAL PARCIAL DE LES TERRES DE L'EBRE [2008:98].

L'IDECE va col·laborar amb la Universitat Rovira i Virgili, el Consorci de Serveis Agroambientals de les Comarques del Baix Ebre i el Montsià (CODE) i el Col·legi d'Arquitectes de Catalunya (COAC) per fer l'estudi, sota la supervisió i coordinació de l'OPC. L'equip tècnic també va comptar amb experts en participació ciutadana, que es van encarregar de desenvolupar diversos mecanisme de consulta als agents i a la població en general sobre la seva percepció del paisatge de les Terres de l'Ebre. Així, es van fer més de 800 enquestes telefòniques, es va dissenyar una consulta web que va rebre gairebé 400 aportacions, es van fer una vintena d'entrevistes aprofundides a agents de paisatge i es van dinamitzar uns grups de discussió amb una trentena de participants, a més de diversos tallers de debat entre agents de paisatge i població interessada. En total, hi van participar unes 1.400 persones provinents d'àmbits ben diversos.

S'aprova inicialment el Catàleg de paisatge de les Terres de l'Ebre

Finalment, el 9 de novembre de 2009, el director general d'Arquitectura i Paisatge, Joan Ganyet, va aprovar inicialment el Catàleg de paisatge de les Terres de l'Ebre. Una setmana després, el 16 de novembre, s'obria el període d'informació pública, que havia de durar un mes.

El Catàleg de paisatge de les Terres de l'Ebre consta de disset capítols. Els primers fan referència a l'instrument mateix del catàleg i a la metodologia emprada en l'estudi. El gruix del catàleg són els capítols que fan referència a diferents aspectes del paisatge, és a dir, els elements naturals que el constitueixen, la seva evolució històrica, com és el paisatge actual, com s'ha expressat artísticament, quins valors té i quines rutes o indrets són idonis per observar-los. També s'aborda la dinàmica actual del paisatge, quins impactes i riscos té, i quina n'és la possible evolució. Pel que fa als riscos que corre aquest paisatge, el Catàleg destaca la densificació de parcs eòlics en línies de carenes "que sovint formen fons escènics d'una gran harmonia", així com el risc d'incendi, en augment atès l'abandó de conreus i la substitució per plantes piròfiles. El darrer gran incendi havia tingut lloc pocs mesos abans, l'estiu de 2009, i havia cremat més de 1.100 ha vora Horta de Sant Joan [63].

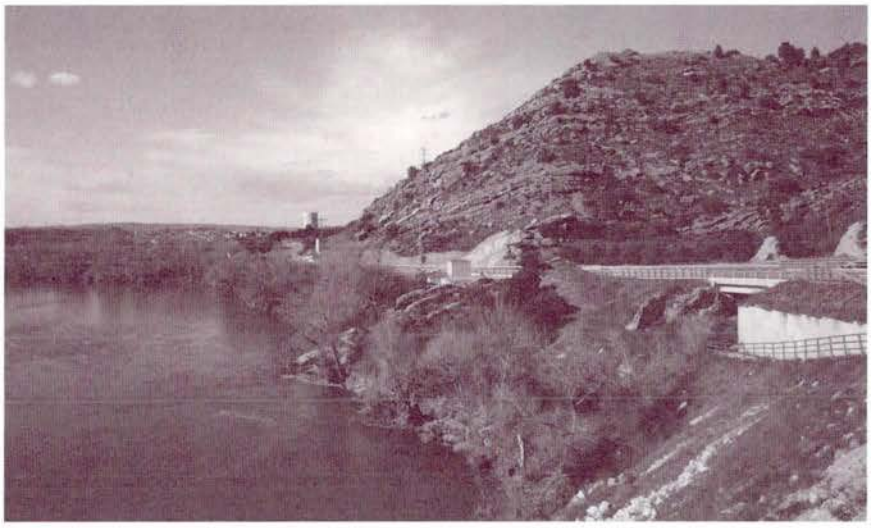
A l'hora de caracteritzar el paisatge, el Catàleg va identificar dinou unitats de paisatge, d'una extensió mitjana de 285 km^2, que constitueixen les peces territorials bàsiques amb certa uniformitat on aplicar les polítiques de paisatge. Els dinou paisatges de les Terres de l'Ebre són: els costers de l'Ebre, l'altiplà de la Terra Alta, la serra del Tormo, les riberes d'Algars, les serres de Pàndols-Cavalls, la cubeta de Móra, el Baix Priorat, la serra de Llaberia, Barrufemes, els Burgans, muntanyes de Tivissa-Vandellòs, serres de Cardó-Boix, els Ports, la plana del baix Ebre-Montsià, el paisatge fluvial de l'Ebre, els vessants de Tivenys-coll de l'Alba, el litoral del baix Ebre, les serres de Montsià-Godall i el delta de l'Ebre.

Canal de rec al delta de l'Ebre Foto: Moisès Jordi

A més, el Catàleg caracteritza quatre paisatges d'atenció especial: el riu Ebre, les oliveres, la pedra en sec i la batalla de l'Ebre.

Algunes propostes i mesures

Finalment, proposa uns objectius de qualitat paisatgística (com es vol que sigui el paisatge futur) i quines mesures i accions són necessàries per arribar-hi. Algunes de les mesures proposades que destaquen més són que s'estudiï la possibilitat de reconvertir en sòl no urbanitzable tots aquells espais litorals que encara no s'han urbanitzat. També proposa diversos criteris per reduir l'impacte paisatgístic dels futurs parcs eòlics, com fomentar parcs de dimensions petites i mitjanes, emprendre mesures per restaurar el paisatge del voltant dels parcs, tenir en consideració aspectes de visibilitat, i excloure'ls dels miradors i zones de més valor paisatgístic.



El riu Ebre prop d'Ascó Foto: Moisès Jordi

D'altra banda, els autors del catàleg sostenen que el riu Ebre és una de les joies d'aquest àmbit i que la millor manera de protegir-lo és "mitjançant un aprofitament econòmic que faci indispensable gaudir d'un riu en bon estat", que consistiria en mesures per fomentar diversos tipus de navegació, des d'embarcacions esportives fins al foment de les baixades en piragua.

També es recomana impulsar una xarxa d'oliveres monumentals, la producció d'oli d'oliva de qualitat i la preservació de l'arquitectura de pedra en sec associada als conreus tradicionals.

Al·legacions dels promotors eòlics

L'Associació Eòlica de Catalunya, EolicCat, va ser una de les entitats que va presentar al·legacions durant el període d'informació pública. El gerent d'EolicCat, Jaume Morrón, criticava que només es considerés l'energia eòlica com una amenaça i no es fes referència a la seva contribució a reduir les emissions de diòxid de carboni. També alertava del tarannà d'alguns membres de l'equip redactor, "contraris al model d'energia eòlica previst a Catalunya", a través del Pla de l'Energia de Catalunya 2006-2015 [2005:120]. L'entitat denunciava que no se'ls havia tingut prou en compte i defensava que els projectes de parcs eòlics sí que respecten el paisatge i que han obtingut declaracions d'impacte ambiental favorables.

En una línia semblant, la Direcció General d'Energia, que depèn del Departament d'Economia, va enviar una carta a la Direcció General d'Arquitectura i Paisatge (DGAP) expressant la disconformitat amb les crítiques a l'energia eòlica i demanant evitar contradiccions entre conselleries. Els dos directors generals (el d'Energia i el d'Arquitectura i Paisatge) van acordar reunir-se per tal de consensuar una posició conjunta. Per suavitzar la polèmica, la directora de l'IDECE, Genoveva Margalef, recordava que el catàleg de paisatge no era un document vinculant i que les seves directrius no eren de compliment obligat.

A l'espera de l'aprovació definitiva

El dia 16 de desembre es va tancar la informació pública. Aquelles persones o entitats que havien presentat al·legacions, continuaven a mitjan mes de febrer a l'espera de rebre resposta i que el Govern aprovés definitivament el catàleg.

PHE-X3EA

Més informació

www.catpaisatge.net/cat/cataleg_presentats_te.php

CENTRAL DE COGENERACIÓ DE BIOMASSA DE LA GARRIGA 39

El 16 de desembre de 2009 el ple de la Garriga –amb l'equip de govern dividit– va donar llum verd a la modificació del PGOU per permetre construir al grup Tamayo una central de cogeneració a partir de biomassa forestal. La tramitació havia començat dos anys abans, tot i l'oposició d'una plataforma i d'alguns dels grups polítics del municipi. Amb tot, per tal de començar a construir-la, encara ha d'arribar la llicència ambiental, que ja disposa de l'informe favorable del Departament de Medi Ambient. La plataforma, davant d'aquests resultats, amenaça d'iniciar accions judicials contra un projecte que consideren que al darrere amaga una incineradora.

El municipi de la Garriga se situa a la vall del Congost (Vallès Oriental) entre les faldes dels cingles de Bertí i del Montseny, dos espais eminentment forestals. A començament de novembre de 2007 el Grup Tamayo, que té una planta al sud del terme dedicada al reciclatge de vehicles i runes, va sol·licitar, a través de l'empresa Rebrot i Paisatge, construir una planta de cogeneració de biomassa forestal a les seves instal·lacions. La central tindria una potència de 5,9 MW elèctrics i funcionaria a partir de 60.000 tones anuals de restes vegetals generades per mitjà de les podes dels boscos de l'entorn. A més d'electricitat la planta generaria calor. L'operació, que també suposava situar a cobert part de l'actual activitat, implicava una modificació del Pla general d'ordenació urbana (PGOU) per incrementar l'edificabilitat del 3 al 40%.

Pocs dies després que es publiqués al Butlletí Oficial de la Província de Barcelona (BOPB) la sol·licitud de llicència ambiental per a la planta, el Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) –a l'oposició– va presentar esmenes al projecte. La seva portaveu, Neus Ballbuena, mostrava els seus dubtes sobre l'increment de l'edificabilitat. També Iniciativa per Catalunya (ICV) i Esquerra Independent de la Garriga (EiLG) van esmenar-lo i van sol·licitar més informació a l'equip de govern format per Convergència i Unió (CiU) i Esquerra Republicana de Catalunya (ERC).

L'Associació de Veïns del Barri de Can n'Illa de la Garriga va iniciar al cap d'un mes una recollida de signatures contra un projecte que consideraven que tenia un gran impacte ambiental per les emissions que generaria. A més, criticaven que se situava a 500 m de l'entorn urbà i que generaria un intens trànsit de camions de gran tonatge. A mitjan gener, l'oposició veïnal va cristal·litzar amb la creació de la Plataforma Antiincineradora del Congost. Havien recollit unes 350 signatures i el suport del Consell de Poble de la Llerona del municipi de les Franqueses, ja que la planta s'ubicava a 600 m d'aquest nucli.

L'abril de 2008 una moció de censura va suposar que Neus Ballbuena (PSC) substituís l'alcaldessa de la Garriga, Meritxell Budó (CiU), gràcies als vots dels socialistes, d'EiLG, ICV i el Grup Independent de la Garriga (GiG). La flamant batllessa va assumir el compromís d'informar i fomentar el debat públic sobre la central.

Detall de l'empresa Tamayo on s'ubicaria la central Foto: Moisès Jordi

Medi Ambient hi dóna el vistiplau

A final de maig l'Oficina de Gestió Ambiental Unificada (OGAU) del Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) va emetre un informe favorable a la sol·licitud de llicència ambiental. Carles Vilaseca, director de Rebrot i Paisatge, es va mostrar "molt satisfet amb l'informe" i la resposta a les al·legacions presentades per la plataforma i tres dels quatre partits que formaven part de l'actual equip de govern (PSC, ICV i GiG). En aquest sentit, s'assegurava que la planta "no era una incineradora de residus" –tal com assegurava la plataforma– i que no podia produir efectes negatius per a la salut humana. A més, considerava innecessari un estudi d'impacte ambiental.

El setembre de 2008 el Grup Tamayo va presentar al consistori la seva proposta de modificació del PGOU per permetre reordenar les actuals activitats industrials i construir la planta de biomassa. La petició incorporava l'increment de l'edificabilitat del 3 al 40% però no la requalificació d'un terreny no urbanitzable com s'havia plantejament inicialment. "L'increment es fa per adaptar les activitats a les noves necessitats tecnològiques i ambientals, a banda de construir la central", va explicar Carles Vilaseca. Mentre l'alcaldessa explicava que encara no havia adoptat una posició, la portaveu de l'oposició, Meritxell Budó, lamentava la seva "passivitat" respecte del projecte. La portaveu convergent es va reunir amb els treballadors i directius de Tamayo i va mostrar la seva preocupació "perquè 100 treballadors poguessin anar al carrer" si l'Ajuntament no acceptava l'increment d'edificabilitat.

Mentrestant, el consistori va encarregar un estudi a la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC) per conèixer l'impacte

ambiental de la planta i poder donar resposta a Tamayo. Tot i així no es van estalviar les crítiques a l'empresa. "Una modificació del pla general no es fa així", va afirmar el regidor d'Urbanisme, Miquel Pujol (EiLG), i es va mostrar sorprès per "l'excessiva pressa" de l'empresa.

L'empresa es planteja un contenciós

El 12 de novembre de 2008 es va fer públic l'estudi de la UPC en el qual s'afirmava que la presència de substàncies estranyes a l'atmosfera, la immissió, generades per les emissions potencials, no superaven els límits permesos i que els nivells màxims se situaven en zones industrials i rurals al sud de Tamayo (a la banda oposada de la Garriga). Amb l'estudi sobre la taula, la secció local d'ICV va acceptar iniciar la negociació de la concessió de la llicència ambiental però el seu portaveu advertia que "no seria fàcil". Jaume Aspa (GiG), un dels regidors de l'equip de govern més crítics amb el projecte apostava per fer una consulta popular.

La Plataforma Antiincineradora va respondre convocant una manifestació per al 21 de desembre que va congregar unes 200 persones bàsicament del barri de ca n'Illa de la Garriga i de la urbanització els Gorcs de Llerona. També el ple de l'Ajuntament de les Franqueses s'hi va posicionar en contra amb els vots de tots els grups excepte l'abstenció de CiU. La moció considerava que la ubicació no era adequada per la proximitat als nuclis de la Garriga, Llerona i l'Ametlla del Vallès i a més alertava de la contaminació de gasos i partícules en suspensió.

El 2009 va començar amb les crítiques de l'empresa al consistori per no atorgar la llicència ambiental. Els representants de Tamayo van afirmar que s'havia concedit per silenci administratiu un fet que el consistori va negar basant-se en un informe dels serveis jurídics municipals. En aquest sentit l'alcaldessa va advertir –a diferència del que s'havia afirmat anteriorment– que primer caldria resoldre els aspectes urbanístics. L'advocat de l'empresa, Josep Maria Matencio, va anunciar que presentarien un recurs contenciós administratiu contra la decisió però que "no es volien precipitar".

Les posicions s'acosten

A mitjan mes de juny l'alcaldessa garriguenca va expressar la voluntat d'arribar a un acord amb l'empresa tant per la llicència ambiental com per la modificació del planejament. La decisió depenia del fet que l'empresa acceptés els requisits plantejats per l'equip de govern i que no es van fer públics. Carles Vilaseca, director de Rebrot i Paisatge, considerava que estaven "a prop de la solució definitiva" i que amb aquest nou escenari renunciaven a presentar el contenciós administratiu. Aquesta situació, i especialment la negativa a dur a terme la consulta, van provocar que el regidor del GIG, Jaume Aspa, decidís abandonar l'equip de govern i el deixés en minoria quinze mesos després de la moció.

Després de l'estiu, Rebrot i Paisatge va signar un conveni amb l'Associació de Propietaris del Montseny (APM) per subministrar les restes de podes per alimentar la central i per crear un pèl·let amb marca de qualitat per calderes d'equipaments públics i habitatges privats.

A final d'octubre la plataforma va denunciar que les modificacions del planejament contenien irregularitats. "El procés ha estat parcial i s'han pogut produir interpretacions interessades a favor de l'empresa promotora", va explicar la portaveu Glòria Lloreda. En aquest sentit, van exposar sense èxit al ple la demanda per invalidar l'expedient. Setmanes més tard es va presentar un manifest signat per quaranta regidors i exregidrors de la Garriga, l'Ametlla i les Franqueses contra la planta de cogeneració. El text afirmava que eren favorables a les renovables però que una central com la de Tamayo "no és ni innòcua ni neta" i que anava més enllà de l'àmbit municipal.

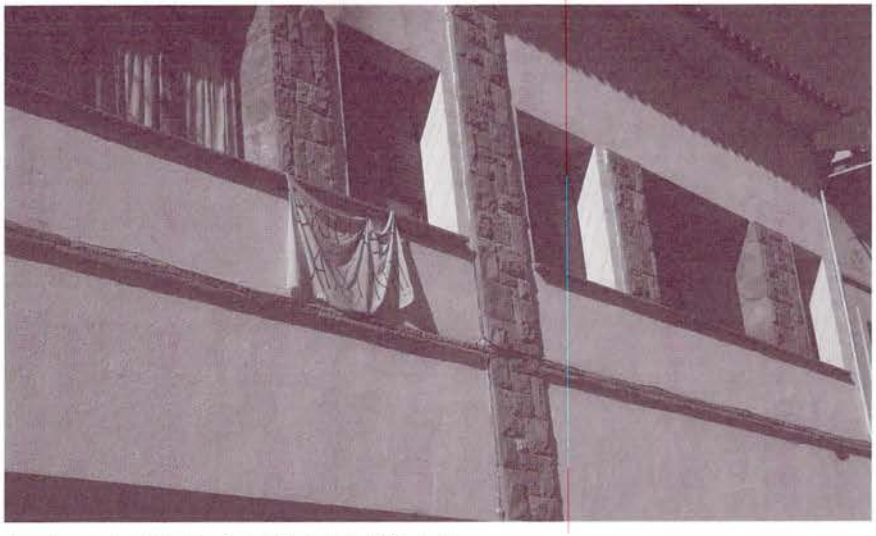
Finalment el ple municipal del 16 de desembre va aprovar la modificació del PGOU amb l'equip de govern dividit. En aquest sentit, van votar-hi a favor el PSC, EiLG, CiU, ERC i el PP. En canvi els dos regidors d'ICV es van sumar a l'oposició del GiG i el regidor d'Unió no adscrit. El tràmit permetia a l'empresa construir la planta de cogeneració i situar a cobert algunes de les activitats actuals. A canvi, Tamayo aportava una compensació d'1,3 MEUR i la cessió al municipi d'uns terrenys no urbanitzables. El regidor d'Urbanisme, Miquel Pujol, va insistir que no es produïa cap requalificació, mentre que ICV va lamentar que la modificació només responia als interessos de l'empresa. Tant els ecosocialistes com els regidors del GIC i d'UDC van insistir en la celebració d'una consulta popular. Des de l'oposició, CiU i ERC van definir el seu suport com un "sí crític", per la "mala gestió" de la tramitació. A més, els republicans van demanar el cessament dels regidors d'ICV.

Mentre se celebrava el ple, uns 150 veïns es van concentrar a l'exterior per mostrar amb cassoles l'oposició a allò que consideren una incineradora. Van advertir que no dubtarien a iniciar mesures judicials i que s'oposarien a la concessió de la llicència ambiental prevista per al 2010.

AUV

Més informació

antiincineradoradelcongost.blogspot.com
www.lagarriga.cat



Pancarta contra la central al Passeig de la Garriga Foto: Moisès Jordi

CENTRAL INTEGRADA DE MERCADERIES DE MONTBLANC 40

El 23 de desembre de 2009 el ple de l'Ajuntament de Montblanc aprova per unanimitat la modificació del PGOU per permetre la construcció d'una central integrada de mercaderies. El projecte, promogut per CIMALSA, té una superfície de 70 ha i una inversió prevista de 40 MEUR. A més, l'INCASÒL adquireix uns terrenys propers de 120 ha al municipi veí de l'Espluga de Francolí que podrien servir com a segona fase del projecte. L'alcalde de l'Espluga i president del Consell Comarcal de la Conca de Barberà veu amb bons ulls esdevenir "el port sec de Tarragona", un fet que lliga la millora de les infraestructures especialment al desdoblament de l'N-240 (futura autovia A-27).

El 16 de juliol de 2008 el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va anunciar que l'empresa pública Centres Logístics de Catalunya (CIMALSA) promouria un polígon logístic al paratge de la Romiguera, al terme de Montblanc. La superfície de la futura Central Integrada de Mercaderies (CIM) Montblanc és de 70 ha de sòl no urbanitzable i se situa a tocar del polígon industrial del plans de Jori. La inversió prevista és de 40 MEUR per un àmbit ben comunicat tant a nivell viari (AP-2 i les futures autovies A-14 i A-27) com ferroviari (tren convencional i ferrocarril d'alta velocitat).

Aposta per la logística al Camp de Tarragona

La proposta per construir un CIM a Montblanc no era la primera a la demarcació comarcal. En uns terrenys entre el Baix Camp i el Tarragonès l'any 2009 s'havien començat a instal·lar les primeres empreses al CIM el Camp, mentre que el PLA TERRITORIAL PARCIAL (PTP) [2008:98] feia una reserva estratègica per a una futura gran zona d'activitats econòmiques a l'Alt Camp. A més, anys enrere uns inversors privats havien intentat sense èxit tirar endavant un projecte de 300 ha al municipi de Vimbodí a la mateixa Conca de Barberà.

En aquest context el projecte de Montblanc volia aprofitar la seva posició estratègica en l'eix Tarragona-Lleida-Madrid. La parcel·la de terreny escollida estava limitada pel traçat del FAV i del tren convencional –el projecte incorporava una estació de mercaderies de nova creació– i la C-14 [2008:12] que s'ha de convertir en l'autovia Reus-Tàrrega. També té molt a prop el traçat de l'N-240 (futura autovia A-27 DE TARRAGONA-LLEIDA [2008:9]) i l'autopista AP-2.

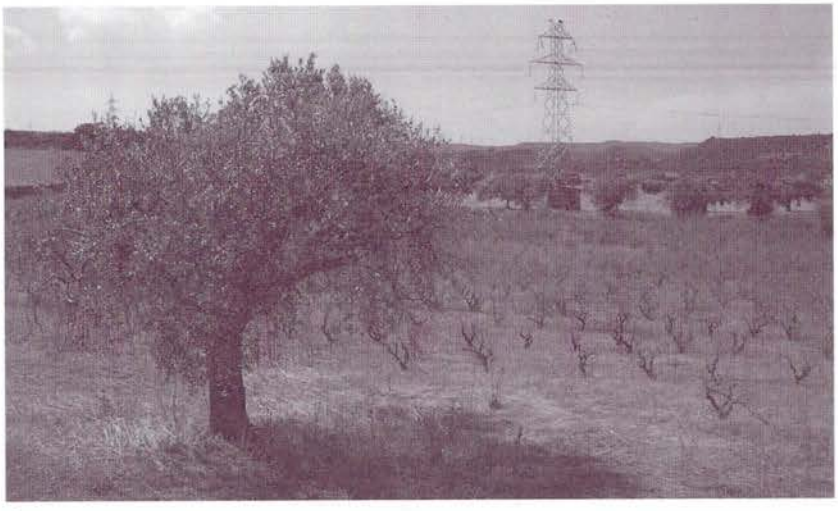
El nou centre intermodal es destinarà, segons va anunciar CIMALSA, a activitats logístiques, distribució nacional i internacional, i indústria neta; a més, també disposarà d'un espai reservat a l'oferta de serveis i equipaments per a les empreses, com ara oficines, sales de reunions i formació, i establiments de restauració i hoteleria. Manel Nadal (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), secretari per a la Mobilitat, no va voler concretar, però, ni el nombre de naus previstes ni l'estimació de llocs de treball que es podrien crear. Per tal de determinar els terminis previstos l'Ajuntament de Montblanc ja treballava per presentar una modificació puntual del Pla general d'ordenació urbana (PGOU) a la zona de la Romiguera.

El CIM podria créixer a l'Espluga de Francolí

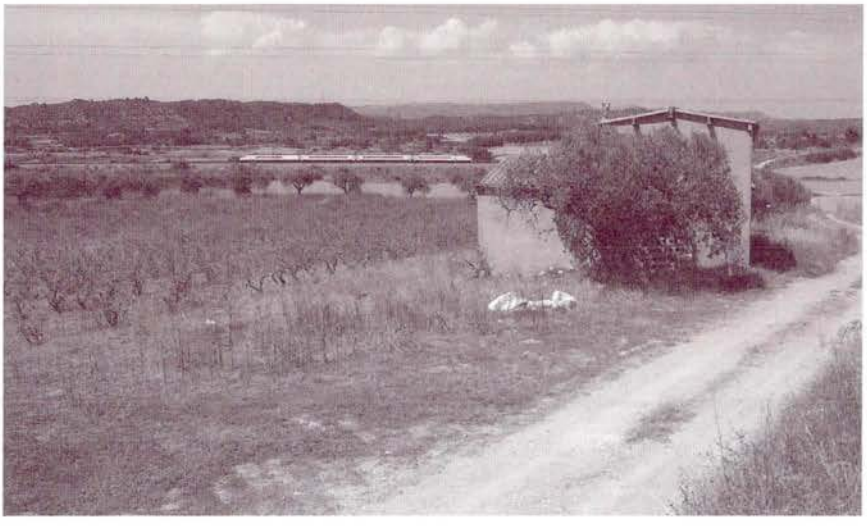
L'11 de febrer de 2009 el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal (,PSC), va anunciar en una visita a la comarca que l'Institut Català del Sòl (INCASÒL) havia adquirit 120 ha a l'àmbit de les Comes, al terme de l'Espluga de Francolí. El director territorial del DPTOP al Camp de Tarragona, Joaquim Margalef, admetia hores més tard que podria esdevenir una segona fase del CIM Montblanc, ja que els terrenys se situaven just al costat i sumaven quasi 200 ha. Tot i això deixava clar que es tractava d'un projecte a "mitjà termini" i sense calendari establert, ja que es prioritzaria l'execució del centre intermodal montblanquí.

Les Comes també se situa entre les línies de tren convencional i el FAV així com la carretera N-240 (futura A-27) i l'AP-2. Per tal de tirar endavant aquesta nova iniciativa logística l'INCASÒL haurà de demanar la requalificació dels terrenys a l'Ajuntament de l'Espluga de Francolí. El seu alcalde, David Rovira (Convergència i Unió, CiU), va explicar que encara no havien rebut cap petició formal però que a priori no s'hi mostrava en desacord. Rovira, que també és president del Consell Comarcal, considerava que la Conca esdevindria "el port sec de Tarragona" però que per ser-ho era clau la construcció del túnel del coll de Lilla –en el marc de la futura autovia A-27– per tenir la capital de la demarcació a només 20 minuts en cotxe.

L'any 2009 es va tancar amb l'aprovació provisional de la modificació del PGOU de Montblanc que permetia la construcció del CIM i que convertia la zona de la Romiguera a sòl urbanitzable delimitat in-



Àrea on es preveu la futura CIM de Montblanc Foto: Moisès Jordi



Àrea on es preveu la futura CIM de Montblanc amb el TGV al fons Foto: Moisès Jordi

dustrial. Tots els grups municipals van donar suport en el ple del 23 de desembre a aquest tràmit previ a l'aprovació per part de la Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona (CTUT) prevista per al mes de febrer del 2010.

El director general de CIMALSA, Ignasi Ragàs, va explicar després del ple que necessitarien pràcticament un any per elaborar el pla parcial del sector i els projectes d'urbanització i reparcel·lació. D'aquesta manera, marcava per a final de 2010 l'inici de les obres i la inauguració del nou polígon a la darreria de 2011 o a començament de 2012.

Ragàs va destacar la intermodalitat que permetria l'estació de tren de mercaderies i va anunciar que ja hi havia empreses interessades a instal·lar-s'hi, tot i que no va voler avançar cap nom. Per la seva banda, l'alcalde montblanquí, Josep Andreu (Agrupament Catalanista per Montblanc, ACM), es va mostrar satisfet de l'aprovació, tot i governar en minoria, ja que ho considerava una "qüestió de vital importància per a Montblanc" i una "oportunitat que no es podia deixar escapar".

AUV

Més informació

www.cimalsa.cat
www.montblanc.cat

CENTRAL INTEGRADA DE MERCADERIES DEL PENEDÈS (L'ARBOÇ I BANYERES) 41

El juliol de 2009 es publica l'informe ambiental del Pla director urbanístic (PDU) del Logis Penedès amb un àmbit d'unes 400 ha als termes de l'Arboç, Sant Jaume dels Domenys i Banyeres del Penedès (Baix Penedès) de les quals 170 per a activitats logístiques. El projecte té l'oposició frontal dels tres ajuntaments i de la plataforma No Fem el CIM. Aquesta oposició havia motivat que a final de 2007 s'endarrerís la tramitació en eliminar la partida prevista als pressupostos de la Generalitat.

Antecedents | 2006:34; 2007:35

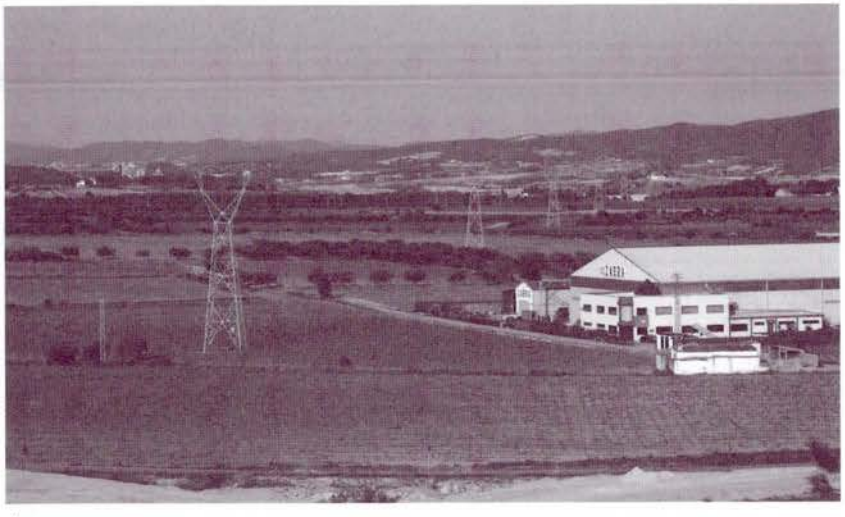
L'any 2003 l'empresa pública Centrals i Infraestructures per a la Mobilitat i les Activitats Logístiques (CIMALSA) va adquirir 160 ha de terrenys als municipis de l'Arboç, Sant Jaume dels Domenys i Banyeres del Penedès (el Baix Penedès) per tal de crear-hi un centre integrat de mercaderies (CIM) d'unes 200 ha situat a l'eix d'infraestructures format per l'autopista AP-7, la futura autovia A-7 i el ferrocarril convencional i d'alta velocitat (FAV). Després de la creació d'una plataforma contrària, No Fem el CIM, i el canvi de govern a la Generalitat, el projecte va quedar aturat. L'agost de 2006 CIMALSA va anunciar un nou dimensionament del projecte, fins a 185 ha, de les quals 128 es destinarien a usos logístics. L'oposició al territori no cessava i, de fet, les eleccions municipals de 2007 van reforçar les agrupacions locals dels partits que s'hi oposaven. A final de novembre el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) "diluïa" la primera partida pressupostada per al projecte, que anomenava Logis Penedès, en el concepte genèric "d'actuacions als centres logístics".

Un dels alcaldes que s'oposava al Logis era el de la Bisbal del Penedès, Josep Maria Puigibet (Esquerra Republicana de Catalunya, ERC). Tanmateix, a final de 2007 va proposar crear una àrea logística mancomunada als terrenys de l'Institut d'Investigació Aplicada de l'Automòbil (Idiada) a Santa Oliva, que amb 347 ha totals ell considerava "infrautilitzades". La proposta va suscitar una gran diversitat d'opinions. Mentre que el president del Consell Comarcal, Jordi Sánchez (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), ho valorava positivament, el batlle de Banyeres, Josep Maria Abril (Iniciativa per Catalunya Verds, ICV), considerava que seria una bona carta si la Generalitat tornava a apostar fort pel Logis. Un mes i mig després, el secretari per a la Planificació Territorial, Oriol Nel·lo (Ciutadans pel Canvi, CpC), va confirmar que el polígon logístic del Baix Penedès ja tenia un "emplaçament òptim" i va instar les institucions locals a negociar-ne tots els detalls.

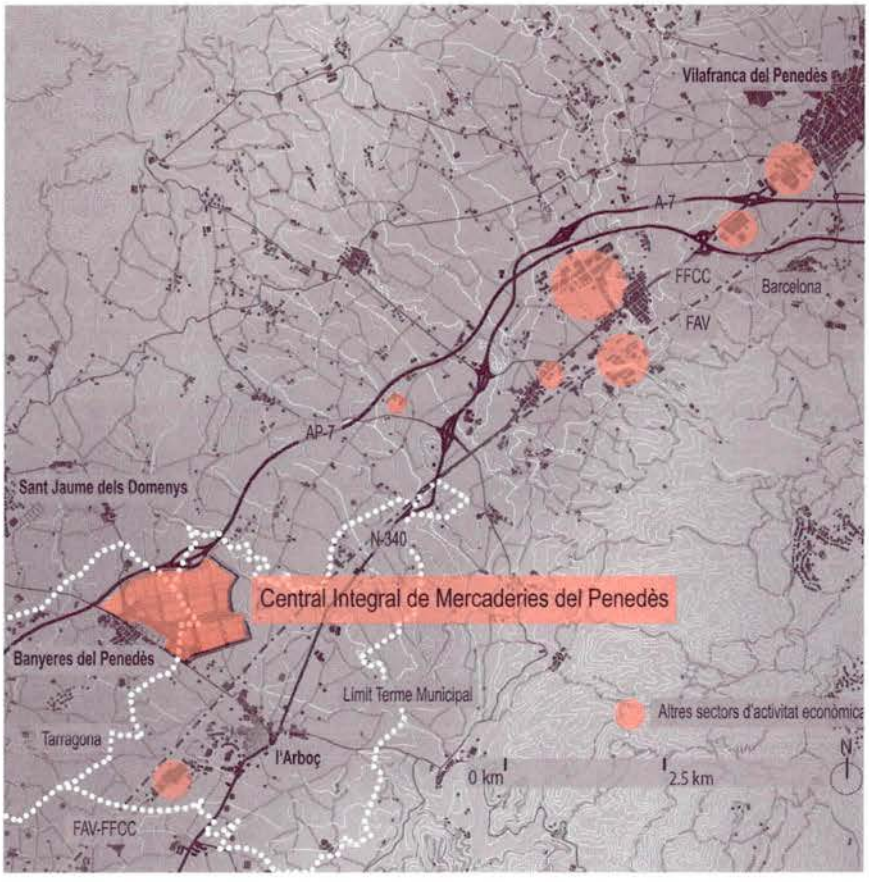
El 18 de maig de 2008 Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) va oficialitzar el seu rebuig al projecte –fins al moment a nivell nacional s'hi havien oposat més clarament ICV i Convergència i Unió (CiU)– amb la presència del secretari general del partit, Joan Puigcercós, i el portaveu nacional de les Joventuts d'Esquerra Republicana de Catalunya (JERC), Gerard Coca, en un acte de No Fem el CIM. Puigcercós va afirmar que "havia de canviar la incapacitat d'equilibrar el territori" i va apostar per preservar el medi i el sector primari. En canvi, el batlle de la Bisbal, el republicà Josep Maria Puigibet, va donar llum verd a la instal·lació d'un polígon de 60 ha que serviria com a centre logístic d'El Corte Inglés en uns terrenys propers a l'AP7 i als polígons de Santa Oliva i la Bisbal i a uns 2 km del Logis. La plataforma No Fem el CIM va rebutjar-ho i va instar a tirar endavant una moratòria de projectes logístics fins a reprendre el pla estratègic comarcal el 2010. Dies més tard les JERC del Penedès van demanar al batlle republicà que evités la instal·lació d'El Corte Inglés afirmant que suposava "no respectar els principis d'ERC".

El Logis reviscola

A mesura que passaven les setmanes els partidaris del projecte tornaven a fer-se veure. El primer secretari del PSC al Baix Penedès va afirmar a començament de juliol que amb la crisi econòmica i la caiguda de la construcció el centre logístic era més important que mai. Per la seva banda, el secretari de Mobilitat, Manel Nadal (PSC), trencava el silenci del DPTOP i afirmava que el projecte es mantenia però que calia "partir de zero" en les negociacions amb els alcaldes i el món econòmic per acordar la superfície, els usos i la incorporació d'un centre d'innovació. Per la seva banda, l'ecosocialista Josep Maria Abril es mostrava contundent a l'hora d'afirmar que com a alcalde faria el que "calgués per evitar la instal·lació del Logis", unes accions que passaven des de "tallar carreteres fins a fer trontollar el tripartit". Així mateix, va afirmar que tenia informacions de la possibilitat de traslladar el projecte a la conca de Barberà, una qüestió que Manel Nadal va desmentir immediatament.



Àmbit on es preveu la CIM del Penedès vist des de Banyeres Foto: Arxiu Territori



L'aprovació inicial del PLA TERRITORIAL PARCIAL (PTP) DEL CAMP DE TARRAGONA [2008:99] mantenia el projecte logístic al Baix Penedès. La plataforma No Fem el CIM va recollir en poques setmanes més de mil al·legacions contra la plataforma logística, pel reconeixement de la vegueria Penedès i per reclamar que l'autovia A7 passés per l'autopista AP-7.

A final d'octubre el PSC del Baix Penedès reiterava el suport al Logis: "És un autèntic despropòsit renunciar-hi tenint en compte la desacceleració de la construcció", va afirmar Josep Guasch. Tot plegat tenia lloc dies abans de la visita del president José Montilla a l'Arboç, la qual va ser contestada per un centenar d'activistes. El fet que en la visita del president de la Generalitat es llancessin ous i altres objectes va obligar la plataforma No Fem el CIM a condemnar-ho i a assegurar que des de l'entitat s'havia deixat molt clar que la protesta havia de ser cívica. Tot i així, van lamentar "l'intent de criminalització i de desviar l'atenció sobre el veritable problema: la degradació del territori".

A mitjan mes de desembre el DPTOP va encarregar la redacció del Pla director d'infraestructures del Penedès. El portaveu de No Fem el CIM, Pau Batlle, considerava que no es tractava de "cap amenaça", ja que el ramal de mercaderies d'ample ibèric entre l'Arboç i Banyeres havia caigut de les directrius del pla i, per tant, "perdia força la idea del Logis". En canvi el delegat del Govern al Camp de Tarragona, Xavier Sabaté, apostava perquè el territori aprofités el període de redacció per arribar a un consens. "La nova infraestructura farà la comarca més competitiva i donarà noves oportunitats laborals", defensava Sabaté.

El projecte rebia el mes de febrer de 2009 nous impulsos, com ara l'acord entre l'Autoritat Portuària de Tarragona (APT) i CIMALSA per potenciar l'arribada de nous operadors logístics al port tarragoni i al conjunt del Camp de Tarragona amb els CIM de Montblanc, el Camp (centrals integrades de mercaderies del CAMP DE TARRAGONA [2008:99]) i el Penedès com a principals elements d'atracció). També l'alcalde del Vendrell, Benet Jané (CiU), considerava que en el context de crisi el Logis podia ser positiu sempre que reduís part de la seva activitat logística a favor d'una indústria tecnològicament capdavantera.

Els alcaldes dels tres municipis afectats, l'Arboç, Banyeres i Sant Jaume dels Domenys, no volien sentir a parlar de la crisi i l'atur com un argument per acceptar el polígon logístic. "L'atur del Baix Penedès no se solucionarà amb el Logis, sinó que augmentarà, ja que atraurà molta més població de fora", defensava l'alcalde de Banyeres, Josep Maria Abril. Per a l'alcalde de l'Arboç, Joan Plana (CiU), fer servir l'argument de la crisi era una fal·làcia, ja que "els llocs de treball no serien realitat fins al cap de quatre anys". Per la seva banda, la plataforma No Fem el CIM denunciava que el Pla director urbanístic (PDU) del Logis serviria per requalificar terrenys no urbanitzables dels tres municipis a la força. El 2 d'abril se'n va adjudicar la redacció a l'estudi d'arquitectura Jornet-Llop-Pastor, amb un cost de 187.000 €

L'informe ambiental, tret de partida del projecte

A final de juliol es va fer públic l'informe ambiental preliminar per a l'elaboració del PDU del Logis. La plataforma logística intermodal ocuparia 170 ha en l'espai entre l'AP-7 i l'actual corredor ferroviari. A diferència d'altres propostes anteriors, el Logis es distanciaria de la riera de Marmellar i, en canvi, ocuparia l'espai entre la futura autovia A-7 i el tren, de tal manera que connectaria amb l'àrea industrial de l'Arboç. El document també proposava la distribució en el complex d'altres activitats complementàries (serveis, comerç, recerca i formació). El document assenyala beneficis ambientals del projecte, com la reducció del 55% de les actuals emissions de CO_2 pel traspàs anual de la càrrega de fins a 106.000 camions al ferrocarril.

El desenvolupament del complex suposaria la creació d'un nou vial de connexió entre l'AP-7 i la futura A7 i enllaços amb les línies d'alta velocitat i d'ample ibèric compatibles amb una futura línia de mercaderies que projecta el Govern espanyol entre Tarragona i Castellbisbal. Com a compensació l'informe proposava la protecció de la riera de Marmellar –al límit entre el Baix i l'Alt Penedès– i la masia del Papiol, un bé cultural d'interès nacional (BCIN).

Tanmateix, l'oposició no cessava. Les JERC del Penedès van afirmar que el Logis només responia als "interessos empresarials de Tarragona i Barcelona" i consideraven que el delegat del Govern a les comarques tarragonines, Xavier Sabaté, aprofitava la crisi per intentar justificar el projecte. També l'Ajuntament de l'Arboç hi mantenia la seva oposició, i va presentar, a mitjan setembre, un recurs contenciós administratiu contra la

Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona (CUCT) per l'obligació d'incorporar el Logis a la tramitació del Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM). Segons l'alcalde, la implantació del Logis suposaria un creixement molt més fort del municipi del que es preveia al POUM. "Si hem de preveure aquesta infraestructura, llavors la memòria que acompanya el pla s'ha de refer perquè ja no és vàlida", va assegurar el nou alcalde arbocenc Carles Ribé (ERC).

Una setmana més tard la plataforma No Fem el CIM va emetre la seva posició sobre l'informe ambiental. Juntament amb els tres municipis afectats consideraven que la superfície real afectada pel projecte era de 408 ha –de les quals 114 dedicades a la protecció de la riera de Marmellar–, però que amb les infraestructures, naus i aparcaments se superaria de molt les 170 ha logístiques. Així mateix, consideraven "no creïbles" les dades de contaminació: "la intermodalitat ferroviària no seria un fet abans de deu o quinze anys", afirmaven. També van denunciar que la plataforma limitaria amb un BCIN, la Torre de Marmellà, i sectors urbans del mateix municipi. Per als tres alcaldes, l'informe era "propaganda electoralista i virtual"i van denunciar l'actitud "col·laboracionista" del president del Consell Comarcal, Jordi Sànchez.

El secretari de Mobilitat, Manel Nadal, va lamentar que els alcaldes i la plataforma opositora aportessin informació "desajustada a la realitat". Per al responsable del DPTOP les 400 ha d'afectació eren l'àmbit del PDU que, va explicar, tot just estava al començament de la tramitació. "Passarà molt de temps abans no tinguem el pla director fet", va concloure Nadal.

AUV

Més informació

www.cimalsa.cat
www.nofemelcim.org

42 CENTRAL TÈRMICA DE BESCANÓ

El 2009, després de tres anys, l'empresa Endesa Generación continua fent passos per aprovar el projecte de construcció d'una central tèrmica de cicle combinat a Bescanó. Ecologistes i ajuntaments de la zona, successivament, havien presentat al·legacions al projecte de la central i al pla especial que hauria de permetre la requalificació dels terrenys necessària per a la construcció de la central. Algunes al·legacions encara no han rebut resposta el mes d'octubre i és difícil apuntar quin serà el desenllaç del conflicte.

Les centrals tèrmiques de cicle combinat generen electricitat cremant combustible (normalment gas) i combinant dos sistemes per aprofitar-ne l'energia. Primerament, com en un reactor d'avió, s'aprofita la combustió per transformar el moviment d'una turbina de gas en electricitat; i a continuació els gasos calents resultants escalfen aigua i produeixen vapor que, com en una tèrmica convencional, fa moure una turbina amb què es torna a produir electricitat. Així, aquestes centrals obtenen alts rendiments energètics, de més del 55%. També produeixen menys gasos contaminants, tot i que aquest resultat depèn de la puresa del combustible utilitzat, per bé que continuen generant diòxid de carboni, el qual contribueix a l'escalfament global del planeta. Aquesta central seria la primera d'aquesta tipologia a les comarques gironines.

A mitjan 2006, el Ministeri de Medi Ambient (MMA) va enviar a l'Ajuntament de Bescanó (Gironès) un projecte d'Endesa Generación per construir una central tèrmica de cicle combinat en aquest municipi. Pocs mesos després, la companyia elèctrica adquiria 5 ha de terreny a mig camí entre el poble de Bonmatí (Selva) i el nucli de Vilanna (al municipi de Bescanó), a la finca de Can Ribera, vora el riu Ter. Així, la central se situaria a pocs quilòmetres de Girona i ben a prop del gasoducte i de la subestació elèctrica que s'havia de construir pròximament i que permetria evacuar fàcilment l'energia generada per la central, que podria arribar a 400 MW/h. Segons el projecte, la central, d'última generació, minimitzaria el consum d'aigua i reduiria les emissions d'òxid de nitrogen a una quarta part de les usuals. Tot i així, en casos d'emergència, la central utilitzaria gasoil. Endesa també afirmava que el projecte incorporaria un estudi paisatgístic per reduir-ne l'impacte. La central se situaria a menys d'un quilòmetre de la futura subestació de la LÍNIA ELÈCTRICA DE MOLT ALTA TENSIÓ (MAT) [2009:68] de Bescanó. Segons Fecsa-Endesa la central, a banda de subministrar energia, permetria amortir qualsevol incidència que es produís en la línia.

Aquests eren els primers passos d'un llarg procés per obtenir tots els permisos que permetrien construir la central, però aquesta iniciativa es va alentir encara més com a conseqüència de l'oposició de part de la població local, molt mobilitzada també en contra de la MAT. De fet, alguns partits havien proposat la construcció de la central per reduir l'important dèficit energètic de les comarques gironines i així evitar la construcció de la MAT. Però alguns tècnics afirmaven que la central no seria suficient i apostaven per construir totes dues infraestructures.

Els ecologistes, en contra

Pocs mesos després, les entitats Associació de Naturalistes de Girona i Ecologistes en Acció van presentar al·legacions al projecte de la tèrmica. Segons opinaven, l'informe del projecte era incomplet en relació amb els contaminants que la central emetria, i denunciaven que la instal·lació seria perjudicial per a la salut de les persones i per als ecosistemes del riu Ter, i que, per tant, era innecessària i contrària a la "nova cultura de l'energia". També posaven en dubte que la disponibilitat de gas per a totes les centrals espanyoles fos real i que assolir aquest objectiu comportaria que sovint haguessin de fer servir gasoil, fet que generaria un impacte ambiental encara més pronunciat.

A començament de 2007, el Consell d'Iniciatives Locals per al Medi Ambient (CILMA), de la Diputació de Girona, va fer públic un estudi que, entre altres aspectes, afirmava que la central de Bescanó no era "necessària" i apostava per construir centrals en zones amb més dèficit energètic, com l'Alt Empordà i la Costa Brava.

S'aprova inicialment el pla especial i els municipis s'hi oposen

El novembre de 2008, la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona (CTUG) va aprovar inicialment el pla especial que havia de permetre la requalificació de terrenys necessària per a la construcció de la central, en la qual Endesa invertiria 320 MEUR. A final de desembre es sotmetia a informació pública la sol·licitud d'autorització administrativa i l'avaluació d'impacte ambiental.

El partit a l'oposició a l'Ajuntament, Entesa per Bescanó, s'havia mostrat clarament en contra del projecte i havia acusat l'alcalde de no oposar-s'hi. El partit al govern, Convergència i Unió (CiU), havia evitat pronunciar-se sobre la construcció de la central, a l'espera de tenir un projecte més definitiu, però, a final de 2008, l'Ajuntament va denegar a Endesa un certificat de compatibilitat urbanística i va presentar al·legacions al pla especial considerant-lo "nul de ple dret". El consistori argumentava que, segons la Llei d'urbanisme, la central tèrmica no es podia considerar d'interès públic (a diferència de les energies renovables) i que, per tant, no es podia construir en sòl no urbanitzable; i, encara que el pla especial aprovat inicialment preveia la requalificació dels terrenys (tal com recordava Endesa), les normes subsidiàries els classificaven com a sistema general de serveis. Així, caldria modificar el planejament de Bescanó, però l'Ajuntament no s'hi mostrava disposat.

El mes de febrer de 2009, l'Associació de Veïns i Propietaris Afectats per la MAT (AVISMAT) va demanar que se suspengués la tramitació del pla especial i es denegués la tramitació ambiental, argumentant que l'informe de compatibilitat urbanística era desfavorable i que el pla especial encara no s'havia aprovat definitivament.

Els pobles de Bonmatí i Anglès (Selva), amb suport del seu Consell Comarcal, van presentar al·legacions contra el projecte d'impacte ambiental de la central, en considerar que les emissions afectarien negativament els seus municipis i que la central tindria un alt impacte paisatgístic.

Desenllaç incert

A mitjan octubre l'Ajuntament de Bescanó informava que les seves al·legacions al pla especial encara no havien estat resoltes i Endesa no havia fet cap nou anunci. Amb tot, la companyia elèctrica continuava avançant tràmits i el *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya* (DOGC) de mitjan octubre anunciava que se sotmetia a informació pública la sol·licitud d'autorització ambiental de la central.

Així, mentre alguns tràmits continuaven paralitzats i tant ecologistes com els municipis veïns s'oposaven a la central, Endesa continuava fent passos per poder construir la central.

PHE-X3EA

43 CENTRAL TÈRMICA DE MEQUINENSA

A principi de 2009 el poble d'Almatret, a 7 km de la futura central tèrmica de Mequinensa, i Ecologistes en Acció incrementen la mobilització en contra de la central. El projecte, que a final de 2008 i després de quatre anys des de l'inici dels tràmits, havia rebut l'autorització ambiental integrada, surt a informació pública. Ecologistes, alguns partits polítics i ajuntaments dels pobles veïns del Segrià i la Ribera d'Ebre s'hi mostren contraris i hi presenten al·legacions.

Antecedents | 2005:36; 2006:35

El 2005 s'iniciaven els tràmits per instal·lar una central tèrmica que cremaria carbó per obtenir electricitat, amb una potència de 37 MW, a Mequinensa, a la comarca aragonesa del Baix Cinca, a la Franja de Ponent i a tocar de la frontera catalana. Ecologistes en Acció i la Institució de Ponent per la Conservació i l'Estudi de l'Entorn Natural (IPCENA) hi van presentar al·legacions davant el temor que la nova infraestructura, promoguda per Carbonífera Energia, malmetés els valors naturals de l'aiguabarreig Segre-Cinca-Ebre, i que empitjorés la qualitat de l'aire a la zona, tradicionalment fonamentada en l'agricultura i la mineria de carbó i, darrerament, en el turisme esportiu i de natura.

La parcel·la que acolliria la planta es troba al marge esquerra de l'Ebre, a l'altura de l'embassament de Riba-roja, aigües avall de l'aiguabarreig amb el Segre. Es localitza en un entorn rural a 6 km del poble de Mequinensa.

La tèrmica obté els permisos

El 2007 el Govern aragonès va contractar la Fundació Centre d'Estudis Ambientals del Mediterrani (CEAM) per tal de fer-los fer un model de difusió de contaminants a l'àrea de Mequinensa. A partir d'aquest estudi, l'Institut Aragonès de Gestió Ambiental (INAGA) va concedir a final del 2008 l'Autorització Ambiental Integrada (AAI) al projecte de central tèrmica, amb una validesa de vuit anys. Ara bé, l'INAGA recollia en un informe una setantena de condicions, encaminades a garantir que la qualitat de l'aire no empitjorés un cop la central entrés en funcionament. Segons l'informe, la tèrmica hauria d'incorporar les mesures necessàries per limitar l'emissió a l'atmosfera de partícules de monòxid de carboni (CO), diòxid de sofre (SO_2) i òxids de nitrogen (NOx).

Tot i que la central afectaria la zona d'especial protecció per a les aus (ZEPA) Matarranya-aiguabarreig, l'INAGA argumentava que no afectaria "hàbitats ni espècies prioritàries", que utilitzaria terrenys degradats i que impulsaria l'eliminació d'antics runams miners i la recuperació d'hàbitats naturals.

Posicions a favor i en contra de la tèrmica

El 2006, veïns, ecologistes i diversos partits polítics de la Franja de Ponent van reunir més de dues-centes persones per constituir una plataforma comarcal contra la construcció de la central. Més tard, es va celebrar una altra trobada a Mequinensa amb organitzacions ecologistes, plataformes ambientals de les Terres de l'Ebre i representants d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC). Per contra, un centenar de miners manifestaven el seu suport a la central i als llocs de treball que crearia.

La Federació d'Indústries Afins, de la Unió General de Treballadors (UGT) d'Aragó, va reiterar el seu suport a la central tèrmica. Segons el sindicat, les crítiques dels ecologistes eren infundades, i es va mostrar disposat a impulsar les accions i mobilitzacions necessàries per facilitar la instal·lació de la central que, segons manifestaven, tenia un "ampli suport social i de tots els partits polítics representats a la comarca". La mateixa alcaldessa de Mequinensa, Magdalena Godia (del Partido Socialista Obrero Español, PSOE), va afirmar que la central evitaria la pèrdua d'un centenar de llocs de treball provinents de la mineria.

L'oposició dels ecologistes

En contraposició a aquestes declaracions, Ecologistes en Acció (EA) manifestava que la construcció de la tèrmica hipotecaria el futur sanitari i social de tota una comarca en la qual, a més, ja s'havien destinat molts diners públics per desenvolupar l'economia comarcal i facilitar el canvi d'ocupació dels miners.

EA va denunciar que la central provocaria un increment de la contaminació per ozó[1] que superaria els nivells permesos, segons la distància i les condicions meteorològiques, i que ocasionaria danys per a la salut humana. EA també considerava contradictori i irresponsable que, ara que es parla de lluita contra el canvi climàtic, s'autoritzi una central tèrmica que cremaria lignit, un combustible molt ineficaç i contaminant. Els ecologistes van demanar al govern aragonès que rectifiqués i denegués l'autorització ambiental a la central tèrmica i també a les centrals de cicle combinat que s'estaven projectant molt a prop, a Faió (comarca del Matarranya) i Riba-roja d'Ebre (2006:35) (Ribera d'Ebre).

El novembre de 2008 els ecologistes van denunciar que l'administració aragonesa només havia sol·licitat un informe sobre la sostenibilitat social del projecte a organismes aragonesos, entre els quals diversos municipis veïns de Mequinensa: Casp, Fraga, Candasnos, Torrent de Cinca, Nonasp, Faió i Favara de Matarranya. Per contra, no havia tingut en compte els municipis catalans pròxims a la planta. De fet, en un entorn de 20 km al voltant de la central, hi hauria cinc municipis aragonesos i nou de catalans: Almatret (el més proper), la Granja d'Escarp, Maials, Massalcoreig, Seròs, Riba-roja d'Ebre, Llardecans, Pobla de Massaluca i Aitona.

L'oposició dels pobles veïns

Justament Almatret (Segrià), a 7 km de la tèrmica i al centre del triangle format per les tres centrals projectades, va ser el poble que es va mostrar més contrari a la central. Al setembre, el ple del l'ajuntament va aprovar una proposta de moció "antitèrmiques", presentada per EA. A final d'any i a començament de 2009 el poble es va mobilitzar per intentar paralitzar el projecte, i és que, com apuntava l'alcalde Evarist Giralt (Agrupació Progressista d'Almatret, APA), la localitat s'havia obert a les energies renovables amb la projecció de tres parcs eòlics i també a la conservació del medi ambient amb la creació del

Camí de l'Ebre i nombroses rutes per bicicletes de muntanya.

Els veïns del poble van crear la Plataforma Almatret Net i, entre altres accions, el diumenge de Pasqua van reivindicar la seva oposició a la central de Mequinensa tallant la carretera C-45 de manera intermitent, entre Maials i Seròs (Segrià). Van aprofitar que molts aragonesos tornaven de vacances per repartir-los informació sobre les conseqüències que tindria la construcció de les tres centrals sobre el medi ambient i la salut dels habitants de la zona.

Per aquests i altres motius, els alcaldes d'onze municipis pròxims a l'aiguabarreig van reunir-se per crear un front comú contra la central i demanar a la Generalitat de Catalunya que vetllés pels seus interessos.

La Generalitat no s'hi oposa

El març de 2009, en una reunió amb els alcaldes, la directora de Qualitat Ambiental de la Generalitat, Maria Comellas, va assegurar que la contaminació per ozó seria mínima, ja que la central estaria dotada de tecnologia avançada i va considerar que la central tèrmica complia les normatives europees en matèria de medi ambient i emissions atmosfèriques, per la qual cosa no podia oposar-se a la seva construcció.

La Generalitat, que no va aconseguir tranquil·litzar els alcaldes, va accedir a constituir una comissió informativa per tractar possibles efectes de la futura central. A mitjan maig es va celebrar la primera reunió de la comissió i, entre altres, hi van participar els governs d'Aragó i Catalunya, els ajuntaments dels municipis més pròxims, els consells comarcals del Segrià i del Baix Cinca, la promotora Carbonífera Energía i la Plataforma Almatret Net.

El projecte surt a informació pública

A mitjan abril, el Govern d'Aragó va treure a informació pública el projecte de la central. Tres setmanes després, la Federació d'ERC de Lleida va presentar tretze al·legacions al projecte de construcció de la central perquè, segons els republicans, la central comportava un risc per al medi ambient i la salut i no complia tots els requeriments tècnics. El Partit Popular i la Diputació de Lleida van presentar unes al·legacions semblants, centrades en la indefinició del combustible utilitzat i la millora del control de les emissions. L'Ajuntament d'Almatret també va presentar al·legacions al projecte, i la plataforma Almatret Net en va aportar més de cinc-centes d'individuals. A final de maig es va tancar el període d'informació pública.

La plataforma també va demanar que, a les eleccions europees, els ciutadans optessin per la papereta amb la inscripció "No a la tèrmica", que comptava com a vot nul. A Almatret, amb una participació del 46,4%, dels 168 vots emesos, 76 van ser nuls i la plataforma ho va considerar una demostració que els habitants del poble no volien la construcció de les centrals.

A final de 2009 les al·legacions al projecte no havien estat encara resoltes.

PHE-X3EA

Més informació

almatretnet.blogspot.com
ecologistesenaccio-cat.pangea.org

1 L'ozó troposfèric es genera a partir de la reacció d'elements precursors com els òxids de nitrogen, emesos per les centrals tèrmiques.

44 CENTRAL TERMOELÈCTRICA DE LES BORGES BLANQUES

El mes de març de 2009 l'Ajuntament de les Borges Blanques concedeix el permís d'obres i activitat a l'empresa Termosolar Borges per tal de construir la primera planta d'energia termosolar de Catalunya. Aquesta central té una potència instal·lada de 25 MW i comporta una inversió de 128 MEUR. L'empresa Comsa-Emte s'uneix al projecte, adquirint la meitat de l'accionariat. A final d'any, el Ministeri d'Indústria concedeix el seu vistiplau necessari per al començament de les obres i fixa l'obertura de la planta per al gener de 2013.

L'energia termosolar o energia solar tèrmica consisteix en l'aprofitament de l'energia del sol per produir calor, la qual es pot aprofitar per cuinar aliments, per produir aigua calenta per al consum domèstic –per a calefacció o com a aigua calenta sanitària–. A més, l'energia termosolar, de la mateixa manera que l'energia solar fotovoltaica, també es pot utilitzar per a la producció d'energia elèctrica. En aquest cas, però, l'electricitat no s'obté per l'excitació dels panells fotovoltaics, sinó per l'escalfament d'un fluid (normalment oli) que mou un alternador que produeix l'energia elèctrica.

A l'Estat espanyol, la producció d'energia elèctrica a partir de la termosolar és incipient. A principi de 2009, hi havia en fase de construcció dotze centrals termosolars que sumaven 500 MW, i estaven en funcionament dos parcs propietat d'Arbengoa i ACS, situats a Sanlúcar la Mayor (Sevilla) i a Aldeire-La Calahorra (Granada), respectivament. Andalusia, Extremadura i Castella-la Manxa concentraven el gruix de les iniciatives.

La primera planta termosolar de Catalunya

El mes de març de 2009, l'Ajuntament de les Borges Blanques va concedir el permís d'obres i activitat al projecte per instal·lar al municipi la primera planta d'energia termosolar de Catalunya. El projecte, que ja havia superat els tràmits urbanístics i la declaració d'impacte ambiental, estava liderat per l'empresa Termosolar Borges, controlada al 100% per Abantia, un grup d'instal·lacions i enginyeria aplicada que ja tenia experiència en plantes d'energia fotovoltaica.

La central termosolar tindria una potència instal·lada de 25 MW i comportaria una inversió de 128 MEUR. Per tal de finançar el complex, Abantia, que disposava del suport de la Generalitat, va vendre el mes de novembre la meitat del capital al grup Comsa-Emte i no descartava l'entrada de l'Institut Català d'Energia (ICAEN) com a accionista. D'altra banda, van negociar un crèdit bancari amb diverses entitats bancàries, que es retornaria amb els propis ingressos que generés la planta, i finançaria entre 90 i 100 MEUR.

Per tal de construir el complex solar, Abantia va llogar uns terrenys de 78 ha de sòl rústic, a tocar les vies del Ferrocarril d'Alta Velocitat [2006:62] i la carretera de Juneda i a un mig quilòmetre del nucli urbà. La construcció de la planta necessitaria l'actuació d'un centenar de treballadors i, un cop entrés en funcionament, generaria, segons els promotors, uns 35 llocs de treball fixos.

Les previsions de producció de la planta eren de 50.000 MWh/any d'energia elèctrica, equivalents, segons l'alcalde de Les Borges, Miquel Àngel Estradé (Esquerra Republicana de Catalunya), a l'energia demandada per la comarca. Precisament, Endesa va anunciar el mes de setembre que, fruit d'un acord amb Abantia, ampliaria en un 200% la potència elèctrica de la subestació de Juneda per possibilitar l'evacuació a la xarxa elèctrica de l'energia generada per la planta. Els treballs consistirien en la substitució del transformador de 40 MVA de potència per un altre de 60 MVA i en la instal·lació d'una segona màquina de les mateixes característiques.

A final d'any, el Ministeri d'Indústria va donar el vistiplau a la construcció de la planta que, d'aquesta manera, es convertia en l'única del territori català a inscriure's en el registre de preassignació d'instal·lacions elèctriques en règim especial d'indústria, publicat el mes de desembre. Amb aquest permís, els promotors ja podien començar a construir la instal·lació, tot i que, segons Indústria, no podrien començar a operar fins a l'1 de gener de 2013, ja que preveia una arrancada esglaonada de les 56 plantes previstes a l'Estat espanyol. Els promotors van anunciar que negociarien avançar l'arrencada en un any.

Com funciona una central termosolar

El camp solar estaria format per 336 col·lectors cilíndrics parabòlics que es mourien seguint el moviment del sol, fet que permetria convertir la radiació solar en energia tèrmica. Això seria possible gràcies a l'oli contingut en els cilindres, que s'escalfaria fins a assolir una temperatura de 392º. Posteriorment l'oli passaria per un intercanviador de calor que escalfaria aigua i, amb el vapor generat, es mouria la turbina que generaria l'energia elèctrica. Segons els promotors, la central permetria estalviar l'emissió de 50.000 tones a l'any de CO_2.

El sistema de cilindres parabòlics utilitzats per la planta és una de les quatre tecnologies que existeixen en el mercat termosolar, juntament amb les xemeneies solars, els discos parabòlics i els sistemes que concentren els rajos solars en una gran torre mitjançant l'ús de miralls.

Noves plantes termosolars superen les previsions del Pla d'energia de Catalunya

El Pla d'Energia de Catalunya 2006-2015 [2005:119] preveia la instal·lació d'un total de 50 MW d'energia termosolar abans de 2015. Tot i això, la directora de l'ICAEN, Encarna Baras, va reconèixer el mes de juny de 2009 que aquesta xifra es podria revisar a l'alça, ja que només el projecte de les Borges Blanques permetria assolir la meitat d'aquest objectiu.

De fet, a final d'agost, la multinacional Agni Iberpower SL va anunciar que construiria una nova central termosolar

de 35 MW a Riudoms (Baix Camp). La planta comportaria una inversió de 100 MEUR i es preveia que es comencés a construir al cap de pocs mesos. El projecte tenia el vistiplau dels departaments d'Agricultura, Alimentació i Acció Rural, de Medi Ambient i Habitatge, de Cultura, de l'Agència Catalana de l'Aigua, de la Direcció General de Paisatge i de l'Institut Geològic de Catalunya, i només faltava que la planta aconseguís els permisos de Fecsa-Endesa per poder connectar l'energia que produís a la xarxa. Per la seva part, l'Ajuntament de Riudoms va exigir que no s'impermeabilitzés el sòl de les finques; que es respectessin les mines d'aigua que passen pel subsòl; que es creessin barreres vegetals per reduir la visió de les plaques de les finques properes; i que, un cop s'esgotés la vida útil de la instal·lació, prevista per a uns 25 anys, es desmantellés i la finca es pogués tornar a destinar a l'agricultura.

JRL-X3EA

Més informació

www.abantia.com
www.lesborgesblanques.net

45 CENTRALS EÒLIQUES. INTRODUCCIÓ

El Govern aprova el decret que ha de permetre simplificar la tramitació dels parcs eòlics i racionalitzar-ne la instal·lació. Es preveu que es creïn diverses zones de desenvolupament prioritari on se n'impulsarà la construcció. Al llarg de l'any entren en funcionament 8 parcs eòlics més, de tal manera que ja estan en actiu 25 parcs eòlics que sumen 641 MW.

Antecedents | 2003:27; 2004:56; 2005:38; 2006:36; 2007:36

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 disminuir l'emissió dels gasos d'efecte hivernacle, principalment el CO_2, responsables, almenys en part, del canvi climàtic. A més, es tracta d'una energia renovable, és a dir, inesgotable, que en més o menys quantitat es troba a tot el món.

A Catalunya els primers parcs eòlics van aparèixer als anys vuitanta, tot i que no fou fins a final dels noranta que el Govern de la Generalitat va decidir apostar-hi amb més força amb la presentació de diversos plans per impulsar-los que van desembocar el 2004 en un mapa de recursos eòlics que identificava les zones que oferien més possibilitats per a l'aprofitament del vent en la generació d'energia. El 2005 es va aprovar el PLA D'ENERGIA DE CATALUNYA 2006-2015 [2005:120] que preveia arribar a una potència instal·lada d'energia eòlica de 1.500 MW el 2007 i de 3.500 MW el 2015. Paral·lelament, al llarg dels darrers anys havien començat a aparèixer nombrosos projectes de centrals eòliques, majoritàriament situades al sud de Catalunya. Diverses entitats ecologistes, tot i manifestar-se favorables a aquest tipus d'energia, rebutjaven el model d'implantació dels parcs eòlics per la concentració excessiva que se'n feia al sud del país i perquè, a parer seu, no tenia en compte aspectes com l'impacte sobre el paisatge, el medi ambient i la comunitat local.

Amb tot, a final de 2008 hi havia 17 parcs construïts (420 MW), 51 d'autoritzats (1.528 MW) i 25 més en tràmits administratius (777 MW).

Sentència del Tribunal Superior contra dos parcs

El mes de gener de 2009 el Tribunal Superior de Justícia de Catalunya (TSJC) va decretar que dos parcs eòlics en funcionament (SERRA DEL TALLAT I SERRA DE VILOBÍ [2005:42]) no s'haurien d'haver construït sobre sòl rústic, ja que constituïen un "veritable, efectiu i innegable sistema general urbanístic". Així es considerava nul·la l'autorització administrativa atorgada per la Direcció General d'Energia i Mines, ja que obviava el planejament urbanístic de la zona i permetia construir els aerogeneradors en sòl no urbanitzable. Aquesta sentència era la resposta al recurs presentat per la Institució de Ponent per a la Conservació i l'Estudi de l'Entorn Natural (IPCENA), i, tot i que encara no era ferma, deixava a la corda fluixa la major part d'instal·lacions eòliques catalanes, que també se situaven en sòl no urbanitzable.

La patronal eòlica Eoliccat, que agrupa cinquanta empreses del sector, va recordar que com que no era una sentència ferma encara no creava jurisprudència i va assegurar que havia actuat sempre de manera transparent a l'hora de tramitar els projectes eòlics. Per la seva banda, Albert Calduch, advocat de diverses plataformes ecologistes contràries al model d'implantació eòlica, va assegurar que si la sentència s'acabava donant per bona, caldria desmantellar els aerogeneradors dels parcs ubicats en sòl no urbanitzable.

S'aprova el decret per rellançar l'energia eòlica

El mes de setembre el Govern de la Generalitat va aprovar el DECRET REGULADOR DE LA TRAMITACIÓ DELS PARCS EÒLICS I FOTOVOLTAICS [2008:33] que tenia com a objectiu simplificar-ne la gestió i racionalitzar-ne la instal·lació en el territori. En l'àmbit eòlic, per a aquelles instal·lacions de més de cinc aerogeneradors o més de 10 MW de potència, es crearien les zones de desenvolupament prioritari (ZDP), espais en els quals es donen les condicions òptimes per a la seva ubicació: recurs eòlic, capacitat per evacuar l'energia a la xarxa elèctrica i viabilitat ambiental, paisatgística i urbanística. Un cop catalogades aquestes zones, el Govern adjudicarà per concurs públic la construcció de parcs eòlics als projectes que s'ajustin més als requeriments tecnològics, ambientals, paisatgístics i de consens social.

Pel que fa a la tramitació se simplificaven les gestions. Les ZDP ja disposaran d'idoneïtat i això reduirà els documents necessaris. D'altra banda, fora d'aquestes zones, la Direcció General d'Energia i Mines esdevé l'òrgan interlocutor al qual s'hauria d'adreçar el promotor per dur a terme els tràmits energètics, ambientals i urbanístics d'aquestes instal·lacions.

Central eòlica de Trucafort, al costat de la Torre de Fontaubella Foto: Arxiu Territori

L'objectiu final del Decret era assolir per a l'any 2015 una potència eòlica de 3.500 MW, tal com preveia el Pla d'energia de Catalunya.

Entren en funcionament més parcs eòlics

Al llarg de 2009 van entrar en funcionament vuit parcs eòlics més. D'aquests, la meitat se situaven a la comarca de l'Anoia: Turó del Magre (Pujalt, Veciana, Argençola i Sant Martí Sesgueioles, 28 MW), Veciana (Veciana, 28 MW), Pujalt (Pujalt, 42 MW) i Alta Anoia (Pujalt, Veciana, Prats de Rei i Calonge de Segarra, 16 MW). Dos més pertanyien a la Terra Alta: Mudèfer II (Caseres i Bot, 12,8 MW) i Vilalba (Vilalba dels Arcs, 49,80 MW). Els altres dos es localitzaven a l'Alt Camp (serra Voltorera, a Cabra del Camp, 16 MW) i a la conca de Barberà (Conesa I, a Conesa, 28 MW)

Parc eòlic de les Comes (Vilalba dels Arcs) Foto: Arxiu Territori

D'aquesta manera ja eren 25 els parcs eòlics actius,, sis dels quals se situaven al Baix Ebre, sis a l'Anoia, tres a la Terra Alta, dos a la Conca de Barberà, dos al Baix Camp, dos entre el Priorat i el Baix Camp, un a l'Alt Camp, un a les Garrigues, un entre la Conca de Barberà i l'Urgell i un entre la conca de Barberà i la Segarra. En total sumaven 641 MW.

A part d'aquests, 44 disposaven d'autorització administrativa, de tal manera que sumarien 1.254 MW. Destacava la Terra Alta, amb onze parcs autoritzats (un dels quals compartit amb la Ribera d'Ebre), les Garrigues amb vuit i l'Alt Empordà amb set.

Per al 2010 es preveia que el Govern delimités les zones de desenvolupament prioritari on es podran autoritzar noves centrals eòliques de més de cicn aerogeneradors o 10 MW de potència.

MJP

Més informació

www.eoliccat.net

PARCS EÒLICS EN FUNCIONAMENT*

Nom	Municipis	Comarques	Potència instal·lada
Serra de Rubió	Rubió, Òdena i Castellfollit del Boix	Anoia	49,5 MW
Serra de Rubió II	Rubió i Òdena	Anoia	25,5 MW
Turó del Magre	Pujalt, Veciana, Copons, Argençola i Sant Martí Sesgueioles	Anoia	28 MW
Veciana	Veciana	Anoia	28 MW
Pujalt	Pujalt	Anoia	42 MW
Alta Anoia	Pujalt, Veciana, Prats de Rei i Calonge de Segarra	Anoia	16 MW
Montargull	Llorac i Talavera	Conca de Barberà i Segarra	44 MW
Conesa I	Conesa	Conca de Barberà	28 MW
Serra Voltorera	Cabra del Camp	Alt Camp	16 MW
Les Forques	Forés, Passanant i Belltall	Conca de Barberà	30 MW
Serra del Tallat	Vallbona de les Monges, Passanant i Belltall	Urgell i Conca de Barberà	30 MW
Serra de Vilobí	Fulleda i Tarrés	Les Garrigues	40'5 MW
Mas de la Potra	Pradell de la Teixeta i Duesaigües	Priorat i Baix Camp	2,6 MW
Collet dels Feixos	Duesaigües	Baix Camp	7,92 MW
Trucafort	Pradell de la Teixeta, Torre de Fontaubella, Colldejou i l'Argentera	Priorat i Baix Camp	30,85 MW
El Motarro	Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant	Baix Camp	2,64 MW
La Collada	El Perelló	Baix Ebre	3 MW
Les Calobres	El Perelló	Baix Ebre	12,75 MW
Les Colladetes	El Perelló	Baix Ebre	36,63 MW
Ecovent	Tortosa	Baix Ebre	48,1 MW
Baix Ebre	Tortosa	Baix Ebre	4,05 MW
Tortosa	Tortosa	Baix Ebre	29,9 MW
Mudèfer II	Caseres i Bot	Terra Alta	12,60 MW
Vilalba	Vilalba dels Arcs	Terra Alta	49,80 MW
Les Comes	Vilalba dels Arcs	Terra Alta	3 MW

* Actualitzat a 31 de desembre de 2009

46 CENTRALS EÒLIQUES DE LA TERRA ALTA

L'any 2009, hi ha tres parcs eòlics en funcionament a la Terra Alta, mentre que la resta, impulsats pels grups empresarials AERTA i Berta, es troben en diferents estadis del procés d'execució. Els parcs que han generat més polèmica pública han estat el de Pesells, el de Vilalba dels Arcs i el de Prat de Comte. El desplegament eòlic continua aixecant protestes en el sector turístic i molt especialment entre aquells que vetllen per la preservació dels espais de la batalla de l'Ebre, que segons el Departament de Cultura, però, estan totalment garantits gràcies a les mesures de supervisió arqueològica que han acordat de portar a terme les empreses eòliques.

Antecedents | 2003:30; 2004:51; 2005:39; 2006:37; 2007:38; 2008:27

La Terra Alta és una comarca situada al sud de Catalunya que no ha experimentat severes transformacions de creixement residencial i industrial. L'any 2009 hi viuen unes 13.000 persones, l'ocupació de les quals es reparteix entre el sector agrari i els serveis. D'ençà que l'energia eòlica s'ha d'implantar a Catalunya, la Terra Alta apareix com a comarca preferent. La presència de vent per produir electricitat va quedar referendada en el Mapa de recursos eòlics de l'any 2004, aprovat pel Departament de Medi Ambient i Habitatges (DMAH) i l'Institut Català d'Energia (ICAEN). A aquest fet, cal afegir que el Pla d'energia de Catalunya 2006-2015 [2005:120], aprovat l'any 2005, preveu que l'any 2015 s'hauran de produir anualment 3.500 MW d'energia elèctrica amb origen eòlic, i ambdós fets han afavorit que les promotores de parcs eòlics hagin sol·licitat permisos per instal·lar aerogeneradors a diferents municipis d'aquesta comarca.

L'any 2005, la societat per a l'Aprofitament de les Energies Renovables de la Terra Alta (AERTA) va presentar un projecte que tenia com a objectiu la construcció de deu parcs eòlics disposats en una línia visual de 39 km de longitud. L'any 2007 van posar en marxa el primer parc d'aquest conjunt de deu, el de les Comes, a Vilalba dels Arcs. L'altre grup empresarial que impulsa la resta de parcs eòlics a la comarca, Berta, encara no havia posat en funcionament cap de les instal·lacions previstes.

Resum de la situació el 2009

L'any 2009, EolicCat (Associació Eòlica de Catalunya) informava en el seu web que hi havia tres parcs en funcionament a la Terra Alta: les Comes (13 MW) i Vilalba-Bon Vent (49,8 MW), al terme municipal de Vilalba dels Arcs; i Mudefer II (12,6 MW), entre Caseres i Bot. També feia una relació dels onze parcs que ja tenien autorització administrativa, tot i que sense especificar en quin estadi es trobaven de tramitació: Aligars (50MW), entre Benifallet, Pinell de Brai i Prat de Comte; Coll del Moro (48 MW) entre Bot, Batea, Gandesa i Vilalba dels Arcs; Coll Ventós (7,5 MW) a Prat de Comte; Corbera (49,2 MW) a Corbera d'Ebre; Pesells (49,6 MW) a Horta de Sant Joan; la Fatarella (48,3 MW) al municipi del mateix nom; la Tossa-mola de Pasqual (49,9 MW) entre Pinell de Brai i Prat de Comte; la Tossa del Vent (10 MW) a Prat de Comte; Mudefer (45 MW) a Caseres; Torre Madrina (48 MW) entre Batea, Gandesa i Vilalba dels Arcs i Vilalba dels Arcs (24 MW) al municipi homònim. A l'últim, pendent d'autorització administrativa, hi havia el de Brois (Pinell de Brai).

Aquests parcs, un cop entrin en funcionament, sumaran més de 200 aerogeneradors i acumularan una potència propera als 500 MW. Estan promoguts per dos grups empresarials: AERTA (Aprofitament Energies Renovables de la Terra Alta) i Berta Energies Renovables. En el primer grup empresarial s'hi ha integrat Energías de Portugal (EdP), a més de Copcisa, Fersa (formada a la vegada per Orta Eòlica i Catalana d'Energies Renovables), Eolic Partners i Generació d'Energia Sostenible. Aquest promou nou parcs eòlics i la línia d'evacuació (39 km) entre Caseres i Ribaroja. Per la seva banda, Berta està format per Tarraco Eòlica; Tot Vent 2000 i Generació d'Energia, i construeix cinc parcs eòlics i s'encarrega de la línia d'evacuació dels parcs més propers a la zona dels massís dels Ports, entre el Baix Ebre i la Terra Alta. Les associacions d'empreses eòliques han xifrat la inversió prevista en uns 500 MEUR i afirmen que la producció elèctrica obtinguda evitarà l'emissió anual d'1,2 milions de tones de CO_2 a l'atmosfera.

En relació amb les línies d'evacuació elèctrica, cal dir que AERTA ja havia acabat l'estació transformadora de la Fatarella i les instal·lacions necessàries (torres i subestacions als parcs) per transferir la producció eòlica a Red Eléctrica Española (REE), de la qual només faltava obtenir el permís de connexió. Pel que fa a la línia de Berta, aquesta encara estava en tramitació i el projecte havia rebut, entre altres, les al·legacions del Grup d'Estudi i Protecció dels Ecosistemes Catalans (GEPEC) i de la Plataforma en Defensa de la Terra Alta. Segons aquestes entitats, la línia amenaçava alguns dels paratges naturals de la comarca que, al seu parer, havien

Parc eòlic de les Comes (Vilalba dels Arcs) Foto: Arxiu Territori

quedat intencionadament exclosos de totes les xarxes de protecció, com la zona de la Fontcalda o la serra de Pàndols, i a més perjudicava la fauna i la flora de la zona.

Polèmiques en alguns parcs

L'any 2008, el 80% dels habitants del municipi d'Horta havien expressat en un referèndum organitzat per l'Ajuntament el rebuig al parc de la serra de Pesells, entre Horta de Sant Joan i Caseres. Arran del resultat, el consistori va buscar formes per prohibir la instal·lació del parc a partir de la modificació del planejament urbanístic, i el pla especial es va aturar a la Comissió Territorial d'Urbanisme de les Terres de l'Ebre (CTUTE) perquè hi mancava l'informe de sostenibilitat ambiental. El maig del 2009, la CTUTE en va aprovar inicialment el pla especial i va desestimar la modificació urbanística de prohibició sol·licitada per l'Ajuntament d'Horta, amb la conseqüent indignació de la Plataforma en Defensa de la Terra Alta i Alternativa per Horta (ApH). Aquests moviments socials van acusar el director general d'Urbanisme, Pere Solà, de tenir interessos amb les empreses eòliques i van reclamar els informes que justificaven que el parc eòlic era compatible amb els espais protegits de la zona. En el termini d'informació pública que va seguir l'aprovació inicial del pla especial, es van presentar prop de 200 al·legacions basades en la preservació dels valors ambientals i paisatgístics.

L'estiu del 2009 es va posar en funcionament provisional el parc de Vilalba, i els veïns de la Fatarella es van queixar públicament dels llums que emeten els aerogeneradors i del parpelleig constant que fan durant la nit, que no els deixava descansar. Tant l'Ajuntament de Vilalba dels Arcs com el de la Fatarella van rebre una resposta dels propietaris del parc on se'ls informava que aquests llums els imposa AENA per motius de seguretat aèria i que intentarien esbrinar si hi havia algun altre tipus de focus que complís la normativa amb els quals poder substituir-los. Els alcaldes d'ambdós municipis van decidir esperar la nova resposta.

A Prat de Comte, l'associació de veïns va reunir prop de 150 signatures per intentar aconseguir una nova ubicació dels parcs eòlics de Coll Ventós i Tossa del Vent. Per als veïns el problema era que els aerogeneradors s'ubicaran a menys de 500 m del nucli urbà i afegien que l'informe d'impacte ambiental del projecte, elaborat l'any 2004, el catalogava com una actuació de conseqüències severes. L'associació va assegurar que havia rebut el suport del síndic de greuges i de la Plataforma en Defensa de la Terra Alta, però no del seu Ajuntament, governat per Convergència i Unió (CiU), que els va negar la possibilitat de fer un referèndum popular.

Sector turístic i batalla de l'Ebre, freqüents focus de les queixes

Amb la posada en marxa del parc eòlic de Vilalba, el sector d'empresaris que treballa en activitats turístiques va mostrar la seva preocupació per la proliferació de parcs eòlics. Alguns propietaris d'allotjaments rurals es van queixar dels llums intermitents nocturns i del soroll ambiental de fons.

Altres entitats socials van denunciar que no es respecten els espais de la batalla de l'Ebre, fet que va ser rebatut pel director general d'AERTA, Ramon Carbonell, que va al·legar que la declaració d'impacte ambiental els obligava a fer estudis arqueològics previs a les obres. A més, en cas que es trobin restes humanes o materials, s'aplicaran els protocols d'actuació previstos a la Llei de patrimoni, i les empreses han contractat els serveis d'una empresa privada d'arqueologia, Atics, que segueix de prop els moviments de terres. Aquesta forma d'actuar no ha rebut cap comentari negatiu per part del director dels serveis territorials de Cultura a l'Ebre, Xavier Vega, que va afegir que ni a Vilalba ni a Caseres o Corbera s'ha trobat cap resta humana. A més, Vega va afirmar que aquesta forma d'actuació ha fet innecessària la signatura d'un conveni entre el seu Departament, el de Política Territorial i Obres Públiques, i la Direcció General de la Memòria Democràtica, conveni que s'havia anunciat el 2008 i que tenia com a objectiu la preservació dels espais d'aquesta batalla històrica.

El Catàleg del paisatge de les Terres de l'Ebre, document que va presentar al novembre el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) i que inventaria els valors paisatgístics del territori, alerta que la proliferació de parcs eòlics és un dels principals riscos de transformació paisatgística d'aquestes comarques, per la qual cosa proposa estudiar íntegrament el procés d'implantació eòlica de la Terra Alta, a fi d'evitar-hi una densitat excessiva d'aerogeneradors, i fer un seguiment de les instal·lacions eòliques perquè es regulin en els POUM de cada municipi. El Catàleg va estar a informació pública fins a final d'any, i se'n preveia l'aprovació definitiva per al 2010

Les associacions d'empreses eòliques confien que el 2010 els parcs ja funcionaran tots.

ESR

Més informació

www.aerta.net
www.eoliccat.net
www.gepec.org
www.plataformaterraalta.com

47 CENTRALS EÒLIQUES. PARC EÒLIC D'ORPÍ (ORPÍ I LA LLACUNA)

A mitjan any 2009, el Departament d'Economia i Finances torna a sotmetre a informació pública el projecte de parc eòlic d'Orpí, de 14 aerogeneradors, després que l'empresa promotora el modifiqués, atesa la negativa d'alguns ajuntaments a acollir-lo en el seu territori. La plataforma Salvem el Pulmó Verd de l'Anoia canalitza la presentació d'un miler d'al·legacions i en demana la retirada, tal com ja havia fet a principi del 2008, en la primera exposició pública.

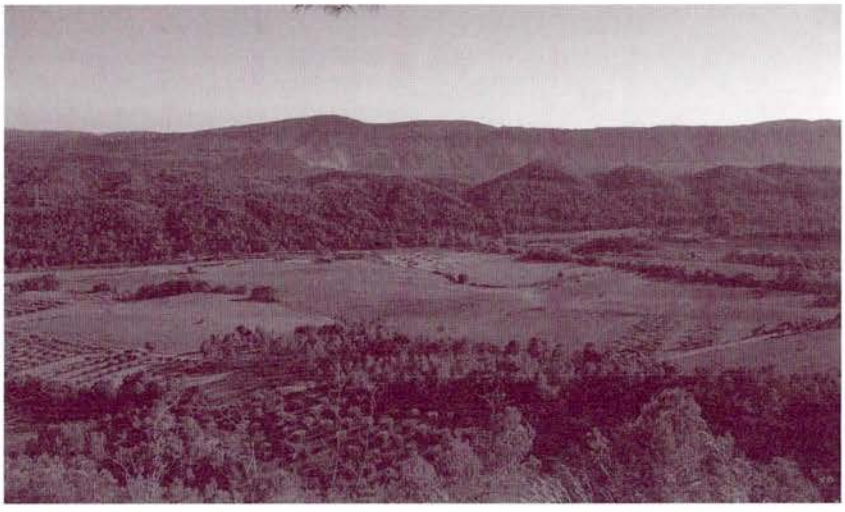
Tant la serra de Feixes com la d'Orpinell es troben al sud de la comarca de l'Anoia, pràcticament limitant amb l'Alt Penedès. Les dues formen part del sistema prelitoral català i deixen cap al sud la serra d'Ancosa i al nord el congost de Capellades i del riu Anoia.

El vessant nord d'ambdues serres constitueix el límit de la vall de la riera de Carme, on se situen els municipis de Carme i Orpí, integrants dels sistema urbà de la conca d'Òdena definit pel seu PLA DIRECTOR [2008:93].

El parc eòlic d'Orpí

A final de l'any 2007 l'alcalde d'Orpí, Juli Urgell i Bernabeu (Convergència i Unió, CiU), va fer públic a través de la premsa local que l'Ajuntament que presidia estava portant a terme tots els tràmits necessaris per tal que un projecte de parc eòlic es fes realitat. Uns dies abans, l'1 d'octubre de 2007, l'Ajuntament havia publicat un edicte en el qual s'informava que l'empresa Energies Renovables d'Anoia, SL (ERA) havia presentat una sol·licitud de llicència ambiental per a l'exercici de l'activitat del parc. Amb l'edicte, es va obrir un període d'informació pública de vint dies. Posteriorment, el 15 de febrer de 2008, la Direcció General d'Energia i Mines del Departament d'Economia i Finances de la Generalitat de Catalunya va publicar al *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya* (DOGC) l'anunci d'informació pública sobre el projecte, i va obrir, així, un període de consulta pública de trenta dies.

El projecte proposava un parc de 35 MW de potència instal·lada amb 14 aerogeneradors de 100 m d'alçada fins al rotor, més un diàmetre d'aspes també de 100 m, situats al llarg de les carenes de la serra de Feixes i d'Orpinell, pràcticament resseguint el límit municipal entre Orpí i la Llacuna i a pocs metres també del límit amb Sant Joan de Mediona (o Mediona, a l'Alt Penedès). De fet, 4 dels molins se situarien al terme de la Llacuna, mentre que els 10 restants a Orpí. Per a l'evacuació de l'energia es preveia la construcció d'una subestació elèctrica (de 30/110 kV) propera a la pedrera d'Orpí. A partir d'aquesta s'aixecaria una línia elèctrica aèria de 110 kV i 6,3 km de llargada que, tot travessant el terme de Carme, connectaria amb la línia elèctrica principal que passa pel municipi de la Torre de Claramunt.



Àmbit on es preveu ubicar el parc eòlic Foto: Alfons Recio

El projecte, pel qual es preveia una inversió de 37,4 MEUR, podria aportar anualment 60.000 € a les finances municipals, segons l'alcalde Juli Urgell.

Ràpidament, el parc va despertar el recel d'alguns veïns del municipi d'Orpí, la Llacuna o Carme, i de diversos propietaris dels terrenys afectats. Aquest fet va cristal·litzar, el març del 2008, en la creació de la plataforma Salvem el Pulmó Verd de l'Anoia, que tenia l'objectiu d'informar els veïns sobre el projecte i d'aconseguir-ne la retirada. Al llarg del mes d'exposició pública, la plataforma va organitzar diferents xerrades informatives amb la finalitat de sensibilitzar i mobilitzar la població perquè presentés al·legacions. Se'n van aconseguir un miler.

Segons el manifest fundacional de la plataforma, la seva oposició es devia, en primer lloc, al fet que el projecte plantejat situava aerogeneradors a menys de 500 m de masies habitades, amb el corresponent impacte sonor. En segon lloc, perquè el parc fraccionaria una important massa boscosa com a conseqüència de l'obertura de nous camins d'accés i per la construcció de la línia elèctrica d'evacuació. També es considerava que l'impacte paisatgístic representaria un perjudici per als negocis turístics i que, a més, es corria el risc que en un futur se'n permetés l'ampliació. Finalment, es denunciava que els promotors i l'Ajuntament d'Orpí pretenien dur a terme el parc en un ambient de secret i desinformació. Amb tot, la plataforma es mostrava favorable a les energies renovables, però no a la localització proposada per al parc d'Orpí, i plantejava la necessitat d'un planejament sectorial per a les energies renovables que promocionés un model energètic descentralitzat i en el qual cada municipi tendís a l'autosuficiència –per exemple, aprofitant les teulades en els àmbits urbans i industrials–. Segons la portaveu de la plataforma, Maria Calaf i Forn, apropant els punts de producció als de consum es minimitza el

transport i les pèrdues energètiques i s'incrementa alhora l'eficiència del model. Segons Calaf, no té sentit que sempre es plantegi incrementar l'oferta energètica per resoldre'n la demanda, oblidant el camí de l'eficiència energètica i la gestió de la demanda.

Per la seva banda, els ajuntaments de Carme i la Llacuna també van presentar al·legacions a la proposta, en les quals es demanava la retirada del projecte, atesa la proximitat dels aerogeneradors a nuclis habitats dels municipis. per la seva banda, l'Ajuntament de la Torre de Claramunt proposava un traçat alternatiu per a la línia elèctrica d'evacuació que hauria de passar pel seu terme, i en demanava el trasllat cap Santa Margarida de Montbui. Segons l'alcalde de la Torre de Claramunt, amb aquesta proposta s'evitaria que la línia travessés una zona forestal amb alt risc d'incendi i que s'afectés un camp de ceps.

La redefinició del projecte

Atesa la negativa a acollir el parc manifestada per part dels ajuntaments de la Llacuna i Carme –aquest darrer afectat per la línia d'evacuació elèctrica–, i ateses les reaccions negatives dels veïns de la zona, l'empresa promotora va decidir incorporar algunes modificacions al projecte. Així, els darrers dies de l'any 2008 es va presentar a la Direcció General d'Energia i Mines la sol·licitud d'autorització administrativa i la declaració d'utilitat publica de la modificació del projecte, i se'n va publicar l'anunci d'informació publica complementària al DOGC del dia 3 de juny de 2009.

En el nou dibuix es plantejava la nova localització d'alguns dels aerogeneradors des de la Llacuna cap a Santa Maria de Miralles i Mediona, però mantenint el nombre d'aerogeneradors totals i la seva potència unitària, de 2,5 MW.

També, es proposava la transformació de la línia d'evacuació en una línia elèctrica de 30 kV soterrada. No obstant això, es mantenia el punt de connexió a la xarxa elèctrica previst a la Torre de Claramunt. Amb els canvis, el pressupost del projecte va incrementar fins a arribar als 47,2 MEUR.

Quan es va conèixer la modificació del projecte, la plataforma va emetre un comunicat en el qual mantenien la seva negativa al parc, alhora que demanaven als alcaldes dels nous municipis afectats que definissin la seva posició sobre la infraestructura energètica. Tanmateix, el projecte va tornar a rebre prop d'un miler d'al·legacions per demanar-ne la retirada. Addicionalment, la plataforma també va decidir fer arribar al Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) un decàleg de consideracions per a l'elaboració de l'estudi d'impacte ambiental, que creien que havia estat insuficient.

Pel que fa a l'Ajuntament de la Torre de Claramunt, aquest hi va presentar al·legacions en les quals demanava que es replantegessin, tant el traçat de la línia d'evacuació com els accessos al parc, inicialment previstos a través de la urbanització les Pinedes de l'Ermengol, per tal d'allunyar-los del seu terme,.

Paral·lelament, els ajuntaments de Mediona, Santa Maria de Miralles i Orpí van redactar un conveni per a la tramitació conjunta de la llicència ambiental per a l'exercici de l'activitat del parc eòlic. El conveni va ser aprovat pel ple municipal d'Orpí el 27 de juliol de 2009.

Previsions

Tot i que a finals d'any s'estava a l'espera de la resolució de les al·legacions presentades l'empresa ERA va comunicar a la plataforma que es faria una segona modificació del projecte, i que es tornaria a obrir un període d'exposició pública. També resta pendent l'aprovació del conveni conjunt per a la tramitació de la llicència ambiental de la resta de municipis implicats, al marge del de la Torre de Claramunt, que no es va adherir al conveni. La plataforma, per la seva banda, preveu seguir les seves accions fins a aconseguir la retirada del projecte.

ARR

Més informació

www.pulmoverdanoia.org

48 CENTRE PENITENCIARI DELS LLEDONERS (SANT JOAN DE VILATORRADA)

Les polèmiques entorn de la construcció del Centre Penitenciari dels Lledoners al terme municipal de Sant Joan de Vilatorrada, a la comarca del Bages, arriben al Tribunal Superior de Justícia de Catalunya (TSJC), i modifiquen el procés administratiu que s'ha de seguir per dur a terme projectes similars.

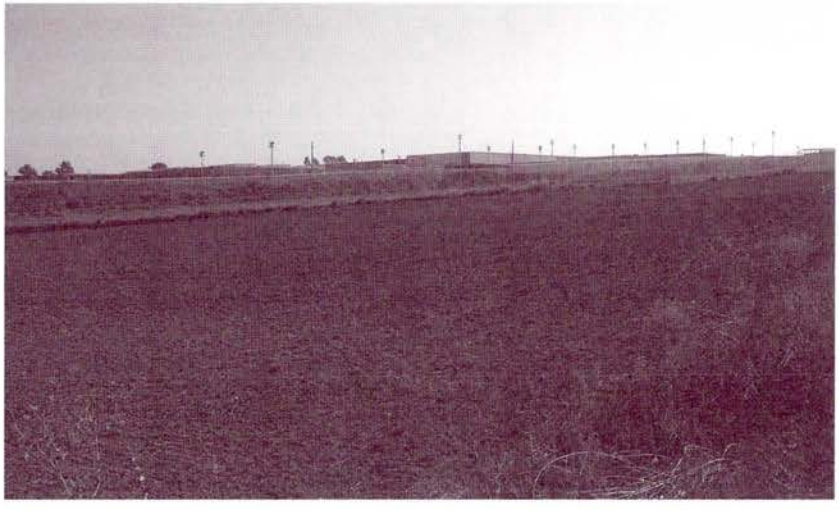
Antecedents | 2004:60; 2005:123

El 29 de juliol del 2003 l'Institut Català del Sòl (INCASÒL), per encàrrec i segons conveni amb el Departament de Justícia, va comprar una parcel·la de 42,3 ha de sòl rústic agrícola al terme municipal de Sant Joan de Vilatorrada. Es tractava de la finca Mas les Torres de Bages, situada entre el santuari de Joncadella i la urbanització Pineda de Bages.

L'objectiu de la compra, no especificat en el conveni ni fet oficial fins al gener de 2004, era construir-hi un centre penitenciari, el qual havia de donar resposta a la saturació dels centres penitenciaris catalans. Quan a mitjan gener de 2004, després del canvi de govern, els nous responsables del Departament de Justícia van fer públiques les intencions de l'anterior executiu, va esclatar la polèmica entorn de la idoneïtat del lloc, la manca de transparència del procediment i l'elevat cost de l'operació.

Poc 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 dels nuclis habitats. La moció també exigia la redacció d'un pla d'instal·lacions penitenciàries sotmès a debat previ i al consens públic i social.

Davant la polèmica, el Departament de Justícia va encarregar un estudi i es va determinar una nova ubicació dels terrenys on aixecar el futur centre. El 15 de setembre de 2004, la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona va aprovar el pla especial per a la creació d'un nou centre penitenciari al camp dels Lledoners, també al terme de Sant Joan de Vilatorrada, amb un cost de 68,7 MEUR. Els terrenys de les Torres de Bages, propietat de la Generalitat, es destinarien a equipaments públics, segons avançaven el conseller del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), Joaquim Nadal (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), i el conseller del Departament de Justícia, Josep Maria Vallès (Ciutadans pel Canvi, CpC). Dos anys i mig més tard, el 26 d'abril del 2007, s'aprovava una modificació puntual del Pla d'ordenació urbana municipal (POUM) que protegia la finca Mas les Torres de Bages, com a espai d'alt interès paisatgístic.



Una imatge del centre penitenciari Foto: Moisès Jordi

El govern aprova el Pla director d'equipaments penitenciaris.

La Generalitat va aprovar, l'any 2005, el PLA DIRECTOR D'EQUIPAMENTS PENITENCIARIS [2005:123], a partir del qual es volia introduir un canvi en la tipologia dels centres en planificar uns recintes més petits que homologarien la política penitenciària catalana amb la dels països europeus. El 2010 hi hauria a Catalunya 11.000 places per a interns, més de la meitat de les quals serien de nova creació. S'acordava que els centres de compliment de penes havien d'estar situats en entorns una mica allunyats de les àrees urbanes i amb poca població al voltant, amb facilitat d'accés, bones comunicacions en transport públic i un centre urbà proper.

Quant al centre dels Lledoners, el març de 2005 el conseller del DPTOP, Joaquim Nadal, en va aprovar definitivament el pla especial urbanístic i es van encarregar els tràmits de licitació per construir-lo a l'empresa pública Gestió d'Infraestructures, SA (GISA). La inversió estimada era d'uns 72 MEUR.

El 24 d'octubre del 2008 s'inaugurava la presó dels Lledoners que incrementava en 750 les places per als reclusos de Catalunya. La presó va suposar, finalment, una inversió de més de 100 MEUR.

Anul·lació del procés de tramitació urbanística del projecte

La plataforma Respectem el pla del Bages va interposar un contenciós administratiu al·legant que la presó s'havia aixecat sobre sòl no urbanitzable i d'ús agrícola, i que el projecte s'havia tirat endavant mitjançant instruments administratius no adequats. També anunciava que estudiaria si hi havia hagut prevaricació en la tramitació urbanística. Tant la plataforma com els grup de l'oposició, Convergència i Unió (CiU) i Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) de l'Ajuntament de Sant Joan de

Vilatorrada demanaven la dimissió de l'alcalde, Ezequiel Martínez (PSC).

Durant el mes d'abril de 2009 es feia pública la sentència del TSJC, en resposta al contenciós administratiu interposat per la plataforma, en què es declarava "nul·la de ple dret" la resolució del conseller del DPTOP, Joaquim Nadal, que en el seu dia va donar via lliure a la tramitació urbanística del projecte a través de la redacció d'un pla especial. El TSJC va considerar que per aixecar una presó en un terreny definit d'ús agrícola no n'hi havia prou amb un pla especial, instrument reservat per a les modificacions urbanístiques de detall i de tramitació més ràpida, sinó que calia emprendre la modificació del POUM. La resolució judicial no qüestionava que als Lledoners s'hi pogués construir una presó, sinó que la tramitació s'hagués fet segons la llei. Segons la consellera de Justícia, Montserrat Tura (PSC), el que es discutia era la figura urbanística que s'havia fet servir per permetre'n la construcció, i afegia que la sentència s'hauria d'acatar, però com que no era ferma, es podia presentar un recurs de cassació tal com va anunciar el director de general d'Urbanisme, Pere Solà. De moment, no semblava que la sentència hagués de significar l'enderroc de l'equipament, i l'Ajuntament de Sant Joan de Vilatorrada començava els tràmits per fer la modificació del POUM que demanava el jutge del TSJC.

La sentència tenia com a conseqüència que la Generalitat no es tornaria a acollir a la redacció de plans especials per a aquest tipus de projectes, i aniria directament a modificar el POUM, com exigia la sentència. El 10 de juny de 2009 l'Ajuntament de Sant Joan de Vilatorrada feia l'aprovació inicial de la modificació puntual del POUM en l'àmbit del Centre Penitenciari dels Lledoners i els seus accessos, quedava pendent l'aprovació definitiva per part de la Comissió Territorial d'Urbanisme de la Catalunya Central (CUCC), fet pel qual quedaria aparentment tancat el procés de discussió sobre la presó dels Lledoners.

MCM

Més informació

www.respectemelpladebages.org/blog

49 CIRCUIT DE KÀRTING A LLINARS DEL VALLÈS

La Federació Catalana d'Automobilisme i l'empresa Circuit de Kàrting de Catalunya, SL, projecten la construcció d'un circuit de kàrting a Llinars del Vallès, a prop del límit amb Cardedeu, concretament a prop dels barris de Bellavista i la Granada, de Cardedeu, i de Can Morató, de Llinars del Vallès. El projecte crea controvèrsia entre veïns, entitats i partits polítics. Uns ho veuen com una agressió al territori i altres com una oportunitat de creixement econòmic.

Llinars del Vallès (Vallès Oriental), amb 8.839 habitants segons l'any 2008 i 27,2 km² d'extensió, limita al nord-oest amb la població de Cardedeu (Vallès Oriental), de 16.102 habitants i 12,1 km² d'extensió. Els dos termes municipals estan en plena Depressió Prelitoral, emmarcats al nord pel massís del Montseny i al sud per la Serralada Litoral.

La Federació Catalana d'Automobilisme i l'empresa Circuit de Kàrting de Catalunya, SL, van plantejar, a mitjan mes de maig de 2009, la construcció a Llinars del Vallès d'un centre esportiu per a la pràctica d'esports del motor, que ocuparia unes 13 ha de terreny i inclouria un circuit de kàrting preparat per acollir proves estatals i internacionals. Es preveia que tindria una capacitat per a 1.600 espectadors. L'equipament es volia situar a la zona nord-oest del terme de Llinars del Vallès, al costat de la línia ferroviària de França i a prop del límit amb Cardedeu, concretament a prop dels barris de Bellavista i la Granada, de Cardedeu, i de Can Morató, de Llinars del Vallès. El projecte es completaria amb altres serveis, com un circuit de kàrting amateur, un edifici social, una residència per a pilots en formació i una àrea per a activitats esportives complementàries a banda de les instal·lacions tècniques necessàries.

Els promotors van demanar al Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) que valorés la idoneïtat dels terrenys escollits. El vistiplau del DMAH havia de permetre l'inici dels tràmits per a la modificació del Pla general d'ordenació urbana (PGOU) que permetria que els terrenys, de propietat privada, continuessin classificats com a sòl no urbanitzable però autoritzant-hi l'activitat de centre esportiu per a la pràctica d'esports del motor. El projecte de l'equipament es tramitaria mitjançant un pla especial.

Aprovació inicial de la modificació puntual del PGOU

El 4 de juny de 2009, l'Ajuntament de Llinars va aprovar inicialment la modificació puntual del PGOU. La decisió es va adoptar amb els vots del govern (Esquerra Republicana de Catalunya, ERC, i Grup independent per Llinars, GIPLL) i del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) a l'oposició. Convergència i Unió (CiU) i el Partit Popular (PP) es van abstenir, a l'oposició, i el Moviment Alternatiu de Llinars (MALL) hi va votar en contra. L'aprovació inicial obria un termini d'exposició pública en què es podrien presentar al·legacions.

La reacció immediata de diversos col·lectius i entitats de Cardedeu i Llinars es va traduir en la creació de la Plataforma[1] Stop Kàrting, que juntament amb l'Ajuntament de Cardedeu, entitats veïnals i persones a tall individual van presentar 250 al·legacions. S'al·legava falta de transparència informativa durant la tramitació, intensa afectació de les vies urbanes dels dos municipis, impacte sobre la flora i la fauna i greu contaminació acústica en el corredor verd que divideix Cardedeu i Llinars.

El Gremi d'Hostaleria del Vallès Oriental es posicionava a favor del projecte, i puntualitzava que mantindria aquesta postura sempre que es complissin el respecte al medi ambient i les emissions acústiques i que es tinguessin en compte els problemes de mobilitat. Remarcava que l'arribada d'aquest circuit seria positiu per la creació de llocs de treball i per la influència que tindria en el comerç i l'hostaleria de la zona, a més de les noves aportacions a les infraestructures.

L'Ajuntament de Llinars va decidir treure del programa d'actes de la Festa Major la bicicletada que s'havia de celebrar el dissabte 5 de setembre, adduint que considerava que es volia convertir en un acte polític, i per això l'Associació per a la Defensa del Corredor-Montnegre i Baix Montseny va decidir anul·lar-la. Aquell any l'Associació proposava donar a conèixer el connector biològic del pla del Morató que separa Cardedeu i Llinars, els terrenys on s'estava projectant fer el kàrting.

D'altra banda, la Plataforma Stop Kàrting va convocar una manifestació a Llinars per al diumenge 4 d'octubre. Es van mobilitzar unes 300 persones, la majoria de Cardedeu. A la protesta hi van ser representats membres d'ERC de Cardedeu, de la Candidatura d'Unitat Popular (CUP), del PSC i d' Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV) però no de CiU. L'alcalde de Llinars assegurava que molts veïns de Llinars donaven suport a la construcció del circuit.

La Generalitat demana més informació ambiental

A mitjan mes de setembre, el DMAH va emetre un informe en el qual encara no es donava el vistiplau, sinó que es demanava a l'Ajuntament de Llinars un estudi de mobilitat i que es complís la normativa de contaminació lluminosa i acústica. També s'havia de preservar una zona boscosa i garantir el pas de la fauna. Es remarcava que la qualificació de sòl no urbanitzable que tenien els terrenys permetia usos d'interès públics com els esportius, però que, per contra, no permetia la construcció d'edificis per a la residència de pilots o per als tallers mecànics, ja que això requeria uns usos industrials o comercials no compatibles amb la qualificació de sòl no urbanitzable. L'ajuntament de Cardedeu va estar d'acord amb els criteris adoptats pel DMAH. Segons alcalde de Llinars, Martí Pujol (ERC), l'informe del DMAH no era desfavorable a la construcció del circuit, i afirmava que les recomanacions que s'hi feien es podien solucionar.

L'equip de govern de Llinars del Vallès va resoldre no concedir el permís per fer la tradicional caminada popular a la Torre del Moro organitzada pel Col·lectiu d'Atletes de Cardedeu per al dia 10 d'octubre. Segons la notícia publicada a *El 9 Nou*, el motiu de la no concessió estava relacionat amb el debat generat per la possible implantació del circuit de kàrting. La Plataforma Stop Kàrting, davant la denegació de permís de caminada, va escriure un co-

municat en el qual s'exigia a l'alcalde de Llinars, Martí Pujol, que demanés disculpes públicament al Col·lectiu d'Atletes de Cardedeu i als participants de la caminada i el convidaven a rebatre els arguments de la Plataforma en lloc de promoure el conflicte entre pobles veïns.

Diversos veïns de Llinars del Vallès van informar la Plataforma Stop Kàrting sobre la recepció, als seus domicilis, el 21 i el 22 d'octubre, d'una carta firmada per l'Ajuntament de Llinars on s'informava dels resultats d'un estudi sobre l'impacte acústic del proposat circuit de kàrting als barris de Sant Josep, Pla Morató i Turó de Tres Pins i sobre la subvenció que l'ajuntament de Llinars atorgaria per a la insonorització dels habitatges. No obstant això, l'Ajuntament declarava no haver enviat la carta. Igualment, la Plataforma al·legava no tenir res a veure amb la falsa carta i va fer una crida al manteniment dels canals democràticament establerts (via administrativa, via judicial, mobilitzacions ciutadanes i lliure expressió d'opinions).

El ple de l'Ajuntament de Llinars del Vallès va aprovar provisionalment el dia 30 d'octubre la modificació puntual del PGOU del municipi i del Pla especial per a la implantació del circuit internacional de kàrting. Els set regidors d'ERC, els dos del PSC, el del PP i el del GIPLL van votar a favor de la modificació. El regidor de CiU s'hi va abstenir, i només la regidora del MALL, Fidela Frutos, membre de la Plataforma Stop Kàrting, hi va votar en contra. Quedava pendent l'aprovació definitiva, responsabilitat de la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona.

A mitjans de novembre la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona va aprovar definitivament la modificació del PGOU. No obstant això el Pla especial per a la implantació del circuit de kàrting quedava en suspens per manca de documentació, fet que segons el regidor d'Infraestructures Pere Grivé es podria solucionar fàcilment. Per la seva banda Fidela Frutos, membre d'Stop Kàrting, va manifestar que estaven estudiant interposar un recurs contenciós-administratiu o un recurs d'alçada contra l'aprovació definitiva de la modificació puntual.

MCM

Més informació

stopkarting.blogspot.com

1 Associació Cultural l'Esquellot, Associació de Consum Ecològic DDBO, Associació Letras Comprometidas, Associació per la Promoció del Transport Públic, Associació de Veïns del Centre de Cardedeu, Associació de Veïns de la Granada, Associació de Veïns de l'Estalvi, Associació de Veïns del Poble Sec, Associació de Veïns de Sant Josep, Cardedeu Vital, Coordinadora per la Salvaguarda del Montseny, DEPANA, "la Coordinadora" de Llinars, Plataforma Salvem Vilalba, El Roure (Dosrius), Ràdio Cardedeu, + que pólvora, CUP Cardedeu, Els Verds-Esquerra Ecologista, ERC Cardedeu, Gent pel canvi, ICV Cardedeu, Moviment Alternatiu de Llinars (MALL), PP Cardedeu, PP Llinars.

50 CONTAMINACIÓ ACÚSTICA I OCI NOCTURN A TARRAGONA

La compatibilitat entre l'activitat de l'oci nocturn i el descans dels veïns és un problema de difícil solució a tot arreu, i des de fa uns anys, també a Tarragona. Des de la Federació Catalana d'Activitats Recreatives Musicals s'obre el debat sobre l'ampliació d'horaris de tancament de locals d'oci nocturn. Paral·lelament es crea la Plataforma d'Oci Nocturn de Tarragona Centre amb l'objectiu de normalitzar i actualitzar les llicències dels establiments i, a partir d'aquí, comença un diàleg amb l'Ajuntament. Tanmateix, a final d'any una nova directiva europea de serveis deroga, amb algunes excepcions, l'actual ordenança municipal i totes les normatives d'àmbit municipal.

A Tarragona des de l'estiu del 2008 l'horari màxim de tancament de les terrasses dels locals era la una de la matinada, i fins a les dues les vigílies de festiu i els caps de setmana. Tot i això, podien mantenir el local obert fins a les tres. Les discoteques, per la seva banda, tancaven a les sis de la matinada.

En principi, el primer incompliment tant d'espai d'ocupació de les terrasses com d'horaris comportava sanció administrativa a l'establiment i, en cas d'un segon avís, fins i tot es podia prohibir el servei de terrassa durant tot un any.

Tot i que molts locals complien els horaris, n'hi havia altres que no, la qual cosa generava queixes dels veïns, principalment a la Part Alta de Tarragona, que correspon al nucli antic de la ciutat.

En aquest barri, per causa de l'ordenança municipal sobre les activitats i els establiments de concurrència pública, feia dècades que era del tot impossible obrir un establiment dedicat a l'oci eminentment nocturn, mentre que la impossibilitat de fer-ho a la Part Baixa o Marina datava del 1998, com a conseqüència d'un pla especial de reforma interior (PERI) que limitava la instal·lació de bars musicals en aquest indret de la ciutat i en restringia els traspassos.

L'oci nocturn demana ampliació d'horaris i més espai per a les terrasses

La Federació Catalana d'Activitats Recreatives Musicals (Fecasarm), tement que la davallada prevista del nombre de turistes derivada de la crisi acabés afectant negativament els seus negocis, defensava l'ampliació horària per "compensar" el descens en la facturació del sector.

El 25 de maig del 2009 diversos locals d'oci nocturn d'arreu de Catalunya van tancar portes en protesta per la negativa de la Generalitat a ampliar horaris i van organitzar un acte de protesta a Calafell.

En concret, els bars i discoteques demanaven que se'ls deixés obrir durant una hora més com a mínim durant l'estiu del 2009. També reclamaven que la mesura no es limités als caps de setmana, sinó que fos diària.

Paral·lelament, l'Ajuntament i els propietaris de bars i locals de la plaça de la Font, un dels punts neuràlgics de les nits d'estiu a la Part Alta de Tarragona, mantenien converses per reordenar la zona per terrasses. Els propietaris dels locals demanaven més espai i refusaven la proposta inicial feta pel consistori que consistia en una distribució igualitària de l'espai. Finalment s'acordava, juntament amb l'agrupació de veïns, que els propietaris guanyarien una filera de taules, no cap a la façanes, sinó cap a l'interior del recinte. La mesura es posava en marxa a partir del 23 de juny i es mantindria durant tota la temporada d'estiu.

Segons l'Ajuntament es donava prioritat a la plaça de la Font perquè era l'espai que havia generat més problemes, però un cop s'arribés a un acord amb els bars i els restaurants, es comprometia a negociar també amb els locals de la resta de places del nucli antic.

Plataforma d'Oci Nocturn de Tarragona Centre

Uns incidents a l'exterior de la Sala Loop, a la Part Baixa de Tarragona, provocaren que la Guàrdia Urbana n'ordenés el tancament el dia 8 d'agost del 2009, una situació que es va allargar quasi dos mesos. Aquest fet desencadenava la reacció dels propietaris de diversos locals d'oci nocturn de Tarragona i es posava en marxa la Plataforma d'Oci Nocturn de Tarragona Centre (PONTC), on s'englobaven diversos locals del centre de la ciutat.

El responsable d'aquest local, la Sala Loop, assegurava que el problema eren les llicències, ja que es contradeien. "Per una banda, segons algunes llicències no es pot posar música, però, per l'altra, t'ofereixen subvencions perquè facis concerts", explicava el director del Loop.

També explicava que en el seu local s'havien arribat a fer més de vuitanta concerts en un any, "que d'una altra manera potser no s'haurien fet", i recordava que els responsables de tots els locals feien tots els esforços per mantenir l'ordre i el silenci al carrer.

Un dels objectius principals que perseguia la PONTC era la regulació, normalització i actualització de les llicències de molts establiments per evitar més tancaments que, al seu entendre, estaven sent massa arbitraris.

Al marge del tancament del Loop, el bar Tupaquito, situat a la Via de l'Imperi, i també adherit al col·lectiu de locals PONTC, no podia oferir ambient musical des de principi de juliol perquè la Guàrdia Urbana els havia precintat l'equip de música.

L'oci nocturn, lluny del centre de la ciutat

Com a conseqüència de tota la problemàtica generada al voltant de l'oci nocturn, a mitjan mes d'agost l'Ajuntament es plantejava traslladar part de la diversió nocturna lluny del centre de la ciutat, i per això apostava per dinamitzar part de l'espai que ocupa el Parc del Francolí, a l'est del nucli urbà, dotant-lo de "pubs" i "bars d'ambient *chill out*".

Tot i que encara no estava aprovada la concessió de cap llicència per a l'explotació d'aquest negoci a cap empresari, el regidor encarregat de l'àrea, Carles Castillo del Partit dels Socialistes de Catalunya-Progrés Municipal (PSC-PM), veia molt positiva la iniciativa. El regidor Jordi Sendra, de Convergència i Unió (CiU,) s'oposava frontalment a la idea, i opinava que

provocaria molèsties als veïns de la zona.

El Partit Popular també s'hi oposava per les mateixes raons que CiU i apostava pel que ja s'havia plantejat a mitjan mes de febrer del 2009: reactivar la zona del Port Esportiu, creada des de bon començament amb l'objectiu de generar una zona d'oci nocturn apartada del centre.

La Candidatura d'Unitat Popular (CUP) proposava destinar la zona del parc del Francolí "a la cultura i al lleure gratuït, mitjançant l'impuls als centres cívics, concerts, teatres i altres", i "no basant-se en l'empresariat".

Diàleg entre la PONTC i l'Ajuntament

A principi de setembre, l'Ajuntament de Tarragona i la PONTC es comprometien a treballar plegats per adaptar la normativa a la realitat, però sempre amb l'element indispensable del consentiment dels veïns

El consistori acordava estudiar amb atenció el cas de cada bar que tingués voluntat de normalitzar la seva situació, per poder comparar-lo després amb la llicència atorgada. Un cop fet l'estudi, se li farien recomanacions i es plantejarien adaptar-li la llicència a la realitat, però amb totes les exigències i restriccions que això comportés.

Una nova directiva europea de serveis

A començament de desembre apareixia una nova directiva europea de serveis, que, entre altres aspectes, semblava que podria permetre tornar a obrir bars musicals i discoteques tant a la Part Alta com a la Part Baixa de Tarragona, i per tant, derogava totes les limitacions i restriccions fixades que des de feia anys afectaven aquestes dues zones de la ciutat. La tramitació de llicències s'acceleraria i en determinats casos no seria necessària.

Concretament, la nova directiva feia possible l'establiment de qualsevol prestador de serveis d'Europa a qualsevol lloc de la Unió Europea (UE) sempre que es respectessin les distàncies mínimes entre locals de 50 m i de 100 m en el cas de discoteques. S'hauria de complir, també, la normativa de seguretat acústica i mediambiental. No obstant això, els ajuntaments podien delimitar zones a través del planejament urbanístic.

Un cop derogades l'ordenança municipal i totes les normatives d'àmbit municipal, caldria veure en quina situació quedaven els nombrosos locals d'oci nocturn de la ciutat que feia temps que mantenien converses amb l'Ajuntament per tal d'adaptar la seva activitat a la llicència de què disposaven. També quedava damunt la taula el debat sobre el tema de l'ampliació d'horaris, i la reordenació de l'espai per a terrasses de la resta de places del centre antic de la ciutat. Per a això, encara s'havia de revisar la idea de desplaçar part de l'oci nocturn a altres zones de la ciutat.

MCM

Més informació

www.fecasarm.cat
www.facebook.com/fecasarm

51 CONTAMINACIÓ ATMOSFÈRICA DE LA CIMENTERA CEMEX (VILANOVA I LA GELTRÚ)

El 28 d'abril de 2009 el forn de la cimentera Cemex deixa de funcionar a causa de la difícil situació econòmica i de l'enduriment de les condicions ambientals imposades a l'empresa. Des que el febrer del 2008 la Generalitat concedeix l'autorització ambiental a la cimentera Cemex, es succeeixen diverses mobilitzacions contràries que consideren que l'autorització no és prou estricta en la regulació de les emissions de partícules de pols. Al setembre es produeix una fuita de pols a la fàbrica que comporta que l'AVT, l'APMA i l'Ajuntament reclamin sancions i convoquin noves manifestacions. Finalment, la DGQA obre un expedient sancionador a l'empresa.

Vilanova i la Geltrú, capital de la comarca del Garraf, ocupa una extensió de 33,5 km² i té l'any 2008 una població de 64.905 habitants. Des de la segona meitat del segle XX el municipi va desenvolupar un sector industrial important basat en les grans fàbriques de metall, tèxtil i química. La cimentera Cemex es va inaugurar l'any 1926 i, tot i que ha tingut diferents noms i propietaris, actualment pertany a una multinacional mexicana. La indústria se situa al polígon industrial Masia Barreres, al nord del nucli urbà i proper al barri del Tacó, té una capacitat de producció de 83.000 tones de clínquer blanc i dóna feina a una cinquantena de treballadors. La fàbrica ha conviscut amb les queixes reiterades dels veïns del Tacó, que denuncien que els índexs de contaminació de la zona superen els límits legals i que les dades del Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) indiquen que el municipi té el segon índex més alt de Catalunya de partícules sòlides a l'aire derivades de la pols de ciment.

La Generalitat atorga l'autorització ambiental a Cemex

El 5 de febrer de 2008 la Generalitat va concedir l'autorització ambiental a la fàbrica de ciment Cemex. L'autorització preveia que en un termini màxim de divuit mesos l'empresa havia de reduir a 30 mg el límit màxim d'emissions de partícules per la xemeneia, pavimentar la planta i restringir la velocitat dins el recinte a 20 km/h per evitar la resuspensió de la pols de terra. A més, s'hauria d'escombrar diàriament la superfície de la fàbrica, establir un sistema de rentat de vehicles i rodes, construir magatzems per als materials polsosos i tancar les naus. Tanmateix, els veïns del barri del Tacó van organitzar mobilitzacions contràries, ja que, segons Alfredo Villa (president de l'Associació de Veïns del Tacó –AVT–), la concessió de l'autorització ambiental limitava la capacitat d'exigir la reducció de la contaminació, i el termini que estipulava per a l'aplicació de les mesures correctores era excessiu.

Una imatge de la cimentera Foto: Moisès Jordi

L'AVT i l'associació ecologista de Vilanova i la Geltrú, Agrupació per a la Protecció del Medi Ambient (APMA), van iniciar les mobilitzacions l'1 de març de 2008 amb una manifestació contra la contaminació de pols de ciment. La manifestació, que va reunir unes 250 persones, va sortir del barri del Tacó i va arribar fins a la plaça de la vila on la regidora de Medi Ambient, Iolanda Sánchez, va recollir el manifest llegit durant la concentració. El document mostrava el malestar generat per la concessió de l'autorització ambiental a la fàbrica Cemex, a la qual es responsabilitzava de la major part de les emissions de partícules de pols que arribaven al barri del Tacó, i demanava la destitució de la directora de la Direcció General de Qualitat Ambiental (DGQA), Maria Comellas, per la gestió del problema.

Davant aquests fets, l'Ajuntament de Vilanova i la Geltrú va presentar un recurs de reposició contra l'autorització ambiental amb la intenció d'endurir les mesures correctores i reduir-ne el termini d'aplicació a vuit mesos. El consistori reclamava que s'instal·lés un captador d'immissions de partícules al perímetre del polígon industrial i que les lectures dels captadors del barri del Tacó es fessin 365 dies l'any, en comptes del centenar de lectures anuals i aleatòries que es feien. A més, també va decidir obrir un expedient informatiu de salut ambiental al sector Masia Barreres II i al barri del Tacó, a fi d'obtenir dades reals de la contaminació, i així guanyar competències per poder actuar en el cas. L'estudi consistia en una analítica completa de les partícules que arribaven al barri i el faria el Consell Superior d'Investigacions Científiques (CSIC) avalat pel Centre de Recerca en Epidemiologia Ambiental.

D'altra banda, el comitè de treballadors de Cemex va defensar la gestió ambiental de l'empresa manifestant que la indústria complia perfectament la normativa mediambiental, tal com demostraven les cer-

tificacions ISO14001 i EMAS que tenia. També al·legaven que s'estava fent perillar llocs de treball i apuntaven que hi havia altres causes de l'elevat índex de contaminació atmosfèrica com la resta de polígons industrials, la variant de la C-31, l'antiga carretera d'Igualada, les obres o la falta d'urbanització de l'entorn del barri.

Una avaria a la cimentera provoca una fuita de pols

El 17 de setembre la cimentera va haver d'aturar la producció a causa d'una avaria que va provocar l'emissió de prop d'una tona de partícules de pols a la zona de la Masia d'en Barreres. Segons la regidora de Medi Ambient de l'Ajuntament, l'incident es va produir per l'embús de la torre del cicló del forn de la fàbrica. El consistori va desplaçar a la zona un tècnic de medi ambient i un d'activitats que van informar la DGQA del DMAH de l'incident.

Davant aquest accident, l'APMA va exigir que Cemex deixés de fabricar ciment al costat de la població, que se li retirés l'autorització ambiental i el certificat EMAS, i que fos sancionada per l'administració. L'AVT va mostrar indignació per la fuita de pols i va lamentar l'incompliment dels terminis per aplicar les primeres mesures correctores estipulades a l'autorització ambiental, que eren el tancament dels magatzems i de les naus de la fàbrica, per la qual va reclamar sancions als tècnics de la Generalitat. L'Ajuntament, per la seva banda, va assegurar que l'accident de Cemex era un fet que no depenia de l'execució de les mesures correctores però, tot i això, va demanar que s'obrís un expedient sancionador a l'empresa pel retard en el seu compliment.

El 3 d'octubre l'AVT va decidir interposar una denúncia a l'empresa Cemex per l'incompliment de les mesures correctores que fixava l'autorització ambiental i per la fuita de pols. L'associació considerava que l'incident s'hauria pogut evitar i que Cemex posava en perill la salut de la població en tenir unes instal·lacions obsoletes i pendents de nombroses actuacions de millora de la seguretat. La denúncia obligava l'òrgan administratiu competent, la DGQA, a definir-se sobre aquest incompliment. A més, els veïns també van continuar les mobilitzacions i l'11 d'octubre van organitzar una manifestació, a la qual van assistir unes 200 persones, contra la contaminació de pols de ciment, els incompliments de Cemex i la passivitat de la Generalitat.

Finalment, la DGQA va manifestar en un comunicat que controlava estrictament l'autorització ambiental de la cimentera i que davant l'incompliment dels terminis fixats li havia obert un expedient sancionador.

Al final de l'any 2008 l'Entitat Ambiental de Control (EAC), empresa independent acreditada pel DMAH, va certificar que la fàbrica Cemex complia la majoria dels requisits de l'autorització ambiental i que la resta estaven en procés d'execució.

Cemex tanca el forn de ciment blanc

El 28 d'abril de 2009 el forn de la cimentera va deixar de funcionar de manera definitiva. La multinacional mexicana ho atribuïa a la difícil situació econòmica general i a les importants inversions que havia de fer-hi per complir les condicions ambientals imposades. La fàbrica deixava de produir ciment blanc per dedicar-se a l'emmagatzematge i la distribució de ciment. La feina seria executada per cinc operaris i un comercial, i la resta de la plantilla havia negociat la recol·locació en altres instal·lacions de la multinacional o el cobrament d'incentius econòmics per deixar la feina o per jubilar-se abans d'hora.

Des de l'Ajuntament es va lamentar la decisió de tancar la fàbrica, i l'AVT va comunicar que el seu objectiu mai no havia estat que l'empresa tanqués sinó que funcionés segons la normativa ambiental vigent. Entre els veïns es van contraposar dos sentiments: per un costat l'alleujament per la millora ambiental que suposaria el tancament de la fàbrica de ciment i per l'altre el malestar generat per les repercussions que això podia tenir en els llocs de treball.

ATD

Més informació

www.avtaco.org
www.proupolsvng.org

52 CONTAMINACIÓ DEL RIU LLOBREGAT. RUNAM SALÍ DEL COGULLÓ (SALLENT)

El gener de 2009 s'evacuen d'urgència 46 habitatges del barri de l'Estació de Sallent que s'enfonsaven, ja que s'havien construït a al damunt d'una antiga mina de sal. El mes de març, i després de catorze anys de negociacions, se signa l'acord per compensar econòmicament els afectats. Per altra banda, continuen els vessaments del col·lector de salmorra: entre l'estiu de 2008 i de 2009 se'n produeixen un mínim d'onze. Malgrat que el DMAH es compromet a construir-ne un de nou en el tram Abrera-Cardona, la mesura no es concreta. Anteriorment el focus de la polèmica s'havia centrat en el trasllat de la línia elèctrica que limita el creixement del runam del Cogulló.

Antecedents | 2005:193; 2007:47

Sallent és una de les poblacions més afectades per la contaminació derivada de l'activitat minera de la sal. I és que en el seu terme municipal hi ha el runam del Cogulló creat l'any 1978. Conegut popularment com el Mont Salat, és l'acumulació de rebuig salí més recent però al mateix temps amb major volum de la comarca del Bages (40 milions de tones que ocupen 35 ha) i amb un creixement més intens (1,5 milions de tones anuals). Les filtracions d'aigua salobre del runam van provocar ràpidament la salinització de les fonts més properes i en els primers anys es van produir mortaldats d'animals en granges de Santpedor. L'any 2002 va caldre construir una planta de potabilització per tractar l'aigua que abastia Sallent, que també s'havia salinitzat. Els efectes de l'elevada salinitat del riu afecten alhora l'àrea metropolitana de Barcelona (AMB), ja que els alts percentatges de salinitat de l'aigua del Llobregat suposa un elevat potencial de formació de trihalometans en el procés de potabilització. Per evitar-ho, Aigües Ter-Llobregat (ATLL) va decidir implementar un sistema d'electrodiàlisi reversible (EDR) a la potabilitzadora d'Abrera (el Baix Llobregat), amb un cost de 70 MEUR.

El juny del 2007 es va constituir a Sallent el col·lectiu Prou Sal! amb l'objectiu de denunciar "el crim ecològic comès per Iberpotash", empresa israeliana propietària de la mina. Els primers mesos d'existència, la nova plataforma va centrar la seva actuació en la denúncia del possible trasllat d'una línia elèctrica que limitava el creixement del runam del Cogulló. Aquesta actuació tenia el suport del comitè d'empresa, que la considerava "absolutament necessària" per garantir l'activitat minera.

Autoritzen el trasllat de la línia

El 4 de gener de 2008 un grup de miners van lliurar a l'Ajuntament de Sallent les 4.911 signatures per demanar el trasllat de la línia elèctrica del runam del Cogulló. L'acció pretenia contrarestar les 1.500 al·legacions presentades per Prou Sal! contra el projecte. Una setmana més tard el comitè d'empresa recomanava que s'atorgués un "permís temporal" o "en precari" a Fecsa-Endesa per permetre realitzar el trasllat i evitar l'aturada de la producció. Iberpotash ja havia advertit que la capacitat del runam se superaria el 15 de febrer i que possiblement caldria tirar endavant un expedient de regulació d'ocupació (ERO) temporal.

En primera instància la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona (CTUB) va retornar al consistori sallentí l'expedient de trasllat per defecte de forma ja que havia aprovat l'acord abans de tancar el període d'al·legacions. Quatre dies després Prou Sal! va demanar a la CTUB "transparència" i va recordar que una vegada fet el desplaçament de la línia l'abocament es duria a terme en sòl no urbanitzable, fet que no permet la Llei d'urbanisme i que suposaria una "infracció molt greu". La plataforma va rebre aquells dies l'adhesió d'Unió de Pagesos (UP) del Bages. Per la seva banda, el Consell Comarcal del Bages va demanar a la Generalitat "intensificar l'estratègia" per resoldre els problemes ambientals derivats de les explotacions mineres.

Finalment, el 31 de gener la CTUB va aprovar l'expedient de trasllat. El desviament permetia ampliar l'abocador, que mantenia la superfície però creixeria en vertical. El president del comitè d'empresa, Francisco Hernández, va celebrar la decisió ja que "garantia la continuïtat de l'activitat minera". En canvi Prou sal! considerava que els polítics "s'havien venut" i havien acceptat "el xantatge de l'empresa". Fecsa-Endesa va iniciar els treballs previs al trasllat el 5 de febrer i va explicar que el trasllat duraria molt pocs dies.

La problemàtica del barri de l'Estació

L'activitat minera de Sallent també afectava els barris de l'Estació i la Rampinya. Aquests s'havien construït sobre l'antiga mina Enrique, explotada en el període 1932-1977. Les primeres esquerdes es van detectar el 1997 i es va constatar que creixien a un ritme de 2,5 cm anuals, xifra que el 2007 va augmentar fins a 4 cm. Des de l'any 2005 el barri disposa d'un pla d'actuació d'emergències per risc de subsidències, per determinar actuacions d'urgència com les evacuacions.

A banda, la Generalitat s'havia compromès a traslladar els veïns abans de la fi del 2010

Runam salí al barri de la Botjosa Foto: Arxiu Territori

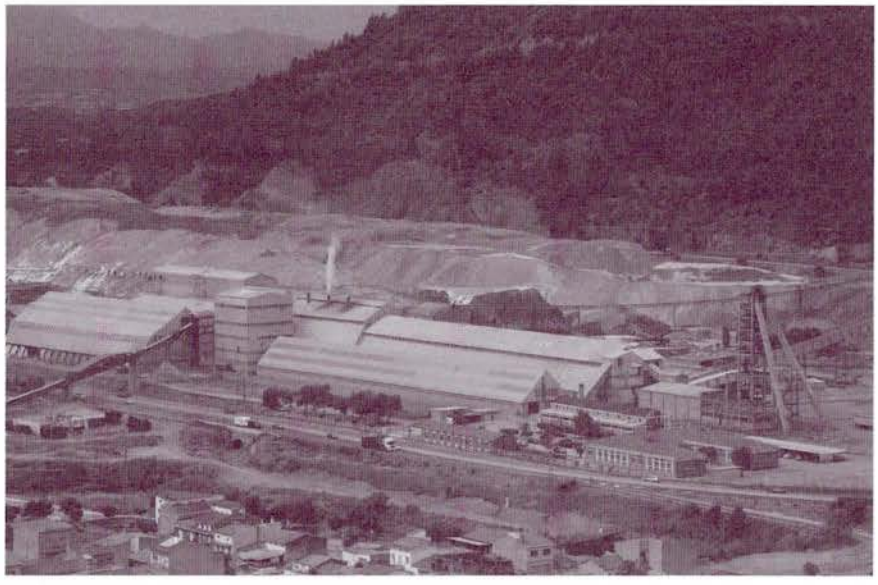
per construir 158 habitatges. L'actuació tenia una inversió prevista de 27 MEUR. L'11 de gener l'Associació de Veïns de l'Estació va presentar al delegat del Govern a la Catalunya Central, Jordi Fàbrega (Entesa pel Progrés Municipal, EPM), la contraproposta de compensació dels afectats pels desallotjament. El Govern oferia 1.507 euros/m² per habitatge i els veïns en demanaven 1.800; per altra banda, demanaven que les parcel·les de les noves cases fossin de 160 m² i no pas de 130.

El 14 d'abril es van fer públics els resultats d'un estudi de riscos geològics elaborats pel Departament d'Enginyeria Minera i Recursos Naturals de la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC) encarregat per l'Ajuntament de Sallent com a document previ a l'elaboració del Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM). A banda dels barris de l'Estació i la Rampinya, el treball de la UPC assenyalava afectacions a la zona de Puigbò i dels Rocals, a causa de l'explotació de potassa de Vilafruns (Balsareny). Segons l'alcalde, Jordi Moltó (Convergència i Unió, CiU), els resultats no afectarien els plans de creixement en aquestes zones, tot i que caldria "fer-ne una disposició diferent". Per altra banda, les darreres dades de l'Institut Geològic de Catalunya (IGC) assenyalaven una estabilització en els moviments a l'Estació.

Endavant l'autorització ambiental del Cogulló

El 29 d'abril es va aprovar l'autorització ambiental de les mines de Súria i Sallent d'Iberpotash, un tràmit necessari des del 2004 però que s'havia ajornat per la manca d'un pla d'adequació ambiental, segons la directora general de Qualitat Ambiental, Maria Comellas (Iniciativa per Catalunya-Verds, ICV). Comellas va explicar dies després al ple sallentí que Iberpotash i l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA) tirarien endavant actuacions com la construcció de rases, basses i altres sistemes de l'aigua salinitzada.

Tanmateix, la lluita de Prou Sal! contra els efectes nocius de l'activitat minera continuaven. Precisament ho volien mostrar a la festa de les Enramades, una de les activitats més populars de Sallent, amb dos salers que penjaven del pont Vell i una plataforma que surava al riu amb la paraula "sal". El fet que l'equip de govern n'ordenés la retirada va ser percebut per l'entitat com un "acte de sabotatge". Una vintena de membres de la plataforma van protestar per aquest fet en el ple del mes de juny, que va suposar la reprovació de l'alcalde amb els vots de tota l'oposició (Esquerra Republicana de Catalunya, ERC; Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC; Candidatura d'Unitat Popular, CUP; i ICV).



Panoràmica de la fàbrica de potasses i runam salí del Cogulló Foto: Arxiu Territori

L'alcalde, Jordi Moltó, es va defensar dient que "l'enramada reivindicativa no tenia autorització", mentre que la regidora de la CUP, Anna Gabriel, va qualificar la seva actitud de "caciquista i autoritària".

Al llarg de l'estiu es van produir almenys set fuites del col·lector de salmorres que porten l'aigua salobre dels runams fins al mar. Quatre van ser al juliol, en diversos punts de Súria i Balsareny, i tres més a l'agost; una de les més greus va provocar, el 7 d'agost, una mortaldat d'arbres a la zona humida protegida de la Corbatera de Sallent. Així mateix, el 8 de setembre Prou Sal! va denunciar la desaparició d'un sistema de captació de les surgències salines del polígon industrial de l'Illa, fet que provocava que l'aigua salobre anés a parar directament al Llobregat. La plataforma ja havia denunciat temps enrere que el sistema era un "gran nyap", però advertia que la seva retirada s'havia "fet a consciència" ja que calia una grua. Per al portaveu, Albert Junyent, la responsabilitat de controlar les surgències era de l'ACA.

En el ple de setembre els quatre grups de l'oposició van aprovar una moció per tal que es depuressin responsabilitats per les fuites del col·lector, especialment per l'episodi de la Corbatera. Segons la regidora d'ERC, Mirella Cortès, el consistori "havia de fer els deures" i l'ACA invertir en la renovació de la infraestructura. Precisament el Fòrum de la Minera, un espai de trobada d'administracions, empresaris, sindicats i entitats ecologistes va reclamar al cap d'uns dies l'agilitació dels tràmits per construir un nou col·lector de salmorres entre Cardona i Abrera. La directora general de Qualitat Ambiental, Maria Comellas, va explicar que l'obra s'iniciaria al llarg del 2009 i que es faria una "restitució estricta" dels danys ocasionats per les diverses fuites. Pocs dies després, un nou incident va afectar la canonada a la zona de la Corbatera, tot i que, segons tècnics de l'ACA, no es van produir abocaments a la llera.

Per altra banda, entre setembre i octubre, el Tribunal Superior de Justícia de Catalunya (TSJC) va admetre a tràmits dos recursos contra l'autorització ambiental a Iberpotash, de l'Associació de la Rampinya i de Sebastià Estradé, propietari d'una casa molt propera al runam del Cogulló. Els contenciosos assenyalaven que l'autorització era il·legal atès que no incloïa un pla de restauració i que el runam ocupava cinc vegades més espai que l'àrea autoritzada per l'Ajuntament.

Evacuació d'urgència

A final de novembre la junta de l'Associació de Veïns de l'Estació de Sallent es va tancar al consistori per pressionar les administracions a assolir l'acord econòmic per al trasllat del barri. Demanaven que la indemnització oferta (1.582 euros/m²) s'apliqués a la superfície construïda i no només a la superfície útil i que en els terrenys sense edificar es pagués 180 €en comptes de 93.

Tanmateix, un mes després van saltar per sorpresa totes les alarmes. L'IGC va detectar que els desplaçaments del sòl havien augmentat des del setembre fins als 7 cm anuals. El Departament d'Interior, Relacions Institucionals i Participació va activar el Pla d'emergència en grau d'alerta per evacuar 43 habitatges i 120 veïns abans de l'1 de febrer de 2009. L'alcalde assegurava que "no hi havia risc imminent d'esfondrament" però que calia actuar amb "prevenció per garantir la se-

guretat". Al cap de quatre dies, unes tres-centes persones van assistir a una assemblea per explicar el procés de trasllat. La reunió va ser tensa i fins i tot un veí va llançar una sabata a la taula on intervenien la secretària d'Habitatge, Carme Trilla (ICV), i el delegat del Govern, Jordi Fàbrega. Trilla va afirmar que buscaven immobles per acollir els veïns, preferiblement a Sallent, però que les noves promocions per acollir-los no estarien acabades abans del 2010. Per altra banda, Fàbrega es va mostrar convençut que s'estava molt a prop de l'acord pel que feia a les indemnitzacions.

A començament de gener de 2009 Joan Batlle, representant d'Adigsa i la Generalitat en la negociació, va afirmar que ja tenien una cartera de pisos prou àmplia per reallotjar els veïns que havien d'abandonar les seves cases abans de l'1 de febrer. Concretament, es tractava de 37 pisos ja que tres famílies havien aconseguit una solució pel seu compte i tres més havien sol·licitat traslladar-se a Manresa.

Es tractava de pisos de lloguer en diversos punts del mateix municipi després de confirmar que els dos blocs de pisos que es construïen a cal Sala i a la Fàbrica Vella no estarien a punt a causa de la "precipitació" dels desallotjaments. En aquest sentit, la regidora d'Urbanisme de l'Ajuntament de Sallent, Empar Arenas (CiU), va explicar que els veïns primer anirien als pisos de lloguer, després als "pisos pont" –en aquests blocs de promoció pública– i finalment s'instal·larien a les noves cases del barri de Puigbò. Segons Arenas els "pisos pont" servirien també per a les següents fases d'evacuacions del barri.

El 25 de gener els primers veïns del barri de l'Estació afectats van deixar les seves cases. Ho feien sense saber quan cobrarien les indemnitzacions ni l'import final. En aquest sentit, tres dies abans l'associació de veïns va rebre el darrer esborrany del conveni, fet que podia demorar l'acord un mínim d'un mes. Els veïns evacuats van recordar als mitjans de comunicació presents les paraules de la secretària d'Habitatge, Carme Trilla, que havia assegurat que el mes de gener "tindrien el taló sobre la taula". Després de quatre dies, va finalitzar el procés per desallotjar les primeres 46 famílies –s'hi havien afegit tres més que no estaven a la denominada zona 1.

Finalment, el darrer dia de febrer, i després de catorze anys de negociacions, una assemblea de l'Associació de Veïns del barri de l'Estació va ratificar per pràctica unanimitat el principi d'acord per les indemnitzacions dels afectats per les evacuacions. Es tractava de 1.670 €/m² construït i 1.520 €/m² per aquells que optessin en el futur a una parcel·la a Sallent per construir-hi una casa nova. Deu dies després el Govern acordava destinar 50 MEUR per satisfer les indemnitzacions a les 140 darreres famílies que residien al barri, entre les quals les 46 que ja l'havien abandonat el mes de gener.

L'acord es va firmar el 23 de març en presència del conseller Francesc Baltasar, l'alcalde de Sallent, Jordi Moltó i el president de l'associació veïnal, Rodrigo Garcia. El titular del DMAH va assenyalar que era un dia "important" després de poder "culminar un llarg procés" i que l'acord permetria a molts veïns "sentir-se alleugerits després de patir tant". Per al batlle sallentí es tractava d'un dia "històric", mentre que el dirigent veïnal considerava que havia de suposar un "descans" per al conjunt d'habitants del barri.

Al llarg de 2009 diverses famílies més van abandonar el barri de l'Estació, si bé a final d'any encara en quedaven unes quantes desenes residint-hi.

Tornen els vessaments de salmorra

A final d'abril l'Ajuntament de Sallent va fer públic que el peritatge relacionat amb els dos vessaments del 2008 a la zona humida de la Corbatera valorava en vora 95.000 € les pèrdues ocasionades. Segons Empar Arenas, regidora de Medi Ambient, el consistori "no reclamava diners" a l'ACA i Agbar, sinó que pretenia que es fessin actuacions per recuperar el paratge. Els treballs, consistents a substituir arbres i arbustos morts i a retirar uns 4.000 m³ de terra afectada per la salmorra, s'haurien de definir segons Arenas com a màxim a mitjan tardor.

Després d'uns quants mesos sense incidents, el 9 de juny es va produir un nou vessament a la Corbatera. Es van abocar uns 280 m³ de salmorra, fet que va afectar 3.500 m² de la zona humida. Es tractava del quart vessament en deu mesos al paratge i el sisè en el conjunt del Bages. Dos dies més tard se'n va produir un altre, aquesta vegada a la zona de Cabrianes, també al terme de Sallent. L'àrea afectada va ser d'uns 1.500 m².

Després dels dos vessaments consecutius, fonts de l'ACA van afirmar que valoraven la possibilitat "d'avançar la renovació d'algun tram conflictiu" del col·lector de salmorres especialment a la zona de la Corbatera. Des de l'Ajuntament sallentí el seu alcalde va demanar a l'administració hidràulica "mesures contundents" per solucionar el problema. Per la seva banda, la regidora de Medi Ambient Empar Arenas, va explicar que s'havia assolit un acord amb l'ACA perquè requeris a Agbar un sistema de bombament des del Llobregat que s'activés en cas de vessament. D'aquesta manera quan es detectés una fuga de salmorra, l'aigua dolça permetria reduir la concentració salina en l'espai afectat. Precisament Arenas va destacar que la instal·lació de més sensors havia permès detectar amb major rapidesa el darrer vessament a la Corbatera.

En el ple municipal del mes de juny es va aprovar amb els vots en contra de CiU a l'equip de govern una moció d'ERC en la qual instava al consistori a incoar un expedient informatiu contra l'ACA i Agbar. Per a la portaveu republicana, Mirella Cortès, l'Ajuntament tenia una "actitud passiva" i realitzava una "gestió opaca". "El consistori ja ha demanat un compromís a les empreses per la restauració dels danys", va respondre Arenas en una sessió marcada per la crispació. Tres dies més tard, l'ACA es comprometia per escrit a assumir la restauració de la Corbatera.

El 29 de juliol va transcendir que s'havia produït un nou vessament del col·lector al sector de la colònia Antius, entre Callús i Súria. Els veïns que ho van fer públic –cap administració en va informar– van explicar que se n'havien produït com a mínim tres més el darrer any i mig en un tram soterrat d'uns 300 m.

A final d'any l'ACA i l'Ajuntament de Sallent van firmar el conveni per recuperar el paratge natural de la Corbatera. L'ACA es comprometia a assumir el cent per cent dels danys ecològics, valorats en 140.000 euros, i l'Ajuntament a coordinar i supervisar els treballs, que s'havien d'iniciar el 2010.

AUV

Més informació

www.lasequia.org/montsalat
www.prousal.org
www.sallent.cat

DESSALINITZADORA DEL PRAT DE LLOBREGAT 53

Durant la primavera de 2009 transcendeix que la dessalinitzadora del Prat de Llobregat només funcionarà a ple rendiment en situació de prealerta per sequera. Aquest fet rebaixa les expectatives de retorn de part del cabal transvasat des del Ter cap a la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB) i rep una forta contestació des de les institucions i entitats gironines. Tot i així, setmanes més tard, el DMAH anuncia un calendari progressiu de retorn que culminaria el 2015 amb la reducció a la meitat del cabal transvasat del Ter. El juliol de 2009 s'inaugura oficialment la planta dessalinitzadora que pot produir potencialment fins a 60 hm3 anuals, el 20% de la demanda de la xarxa regional.

Antecedents | 2005:54; 2006:51

El 2005 es va anunciar la construcció d'una dessalinitzadora metropolitana com a part dels projectes alternatius al PLA HIDROLÒGIC NACIONAL (PHN) [2004:140] impulsat pel Govern espanyol del Partit Popular (PP). La construcció de la infraestructura, en terrenys annexos a la depuradora del Prat de Llobregat, es va adjudicar el desembre de 2006 a la unió temporal d'empreses (UTE) formada per Agbar, Dragados, Drace i Dégrémont (Suez). Amb una producció anual de 60 hm³ esdevindria la dessalinitzadora urbana més gran d'Europa i tenia previst un pressupost de 230 MEUR, un 75% dels quals provinents dels fons de cohesió de la Unió Europea (UE). Les obres van començar el maig de 2007.

La producció d'aigua tractada podia suposar fins a un 20% del consum dels 4,5 milions d'habitants de la xarxa regional d'abastament d'Aigües Ter-Llobregat (ATLL). A banda d'esdevenir un element que garantís la qualitat i també la quantitat d'aigua, es pretenia rebaixar el transvasament que s'executava des del Ter cap a la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB). El juny de 2006, el conseller de Medi Ambient i Habitatge (DMAH), Francesc Baltasar (Iniciativa per Catalunya-Verds, ICV), va xifrar la reducció en 50-60 hm³ respecte dels 180-190 que s'extraurien anualment quan entrés en funcionament.

El retorn del cabal del Ter

L'episodi de SEQUERA extrema [2008:2] que va afectar el Principat, i especialment les seves conques internes (CIC), va revifar el debat sobre el cabal del Ter. La manca de pluges i la derivació cap a l'RMB van provocar que s'incomplís tant el Pla sectorial de cabals de manteniment (PSCM) com la Llei del transvasament de 1959, que obligava a deixar un mínim de 3 m³/s al pas per Girona. Des de l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA) i el DMAH s'emplaçava a la posada en servei de la planta dessalinitzadora per iniciar el retorn del cabal.

Tanmateix, a final d'abril de 2009 *El Punt* va publicar que l'esborrany del Pla de sequeres no preveia una reducció significativa del transvasament. Segons el document, tant el Ter com el Llobregat continuarien essent les principals fonts d'abastament de l'RMB, mentre que la dessalinitzadora només funcionaria a ple rendiment en l'escenari d'alerta per sequera –reserves dels embassaments per sota el 60%–, i tot plegat per evitar el sobrecost energètic i econòmic d'utilitzar aigua osmotitzada en comptes d'aigua extreta dels rius. El director de l'ACA ho matisava: "Les dessalinitzadores aniran al ritme que calgui en cada moment" i insistia en el fet que el "Ter guanyaria cabal".

A començament de juny el conseller Baltasar, en el marc d'una visita d'obres a la dessaladora del Prat, no va voler precisar el calendari ni les quantitats a retornar. Convergència i Unió (CiU) va considerar "inadmissible la incapacitat del Govern per començar el retorn de l'aigua del Ter" i va anunciar que sol·licitaria la compareixença del conseller. Per la seva banda, el diputat gironí d'ICV Lluís Postigo va insistir que es "compliria la promesa" de reduir el transvasament, ja que era un dels "grans objectius de la legislatura".

La Plataforma pel Ter –que agrupava ajuntaments i consells comarcals, entitats ambientalistes i agents socials– va considerar una "estafa" la demora del retorn del cabal. El seu president, l'alcalde de Celrà Francesc Camps (Entesa per Celrà, ExC), va afirmar que el DMAH "no tenia full de ruta" i que "ja se sabia que les dessalinitzadores serien cares, però que ara ho hem d'assumir". Per al portaveu dels regants del Baix Ter, Narcís Illa, la dessalinitzadora només serviria "per evitar xous com els dels vaixells", mentre que el president del Consorci de la Costa Brava (CCB), Manel Serra, considerava que s'havia d'utilitzar la nova infraestructura per permetre el retorn del cabal i que "els costos els assumís qui els hagués d'assumir". Pocs dies més tard el ple de la Diputació de Girona va aprovar una moció per demanar a Francesc Baltasar que mantingués la promesa de reduir el transvasament a partir de la posada en funcionament de la dessalinitzadora.

El 2 de juliol, el conseller del DMAH va anunciar en un acte a la Universitat de Girona (UdG) un calendari de retorn. El Govern es marcava tres escenaris fins al 2015: reduir el transvasament 40 hm³ a final del 2010; 20 hm³ més fins al 2012; i 15 més al

Obres de construcció de la dessaladora Foto: Néstor Cabañas

2015. Tot plegat suposaria deixar la derivació del Ter en 115 hm³, la meitat aproximadament del màxim que permet la Llei de 1959.

Baltasar, en un acte amb una vintena de representants d'ajuntaments, del Consorci Alba-Ter i de la Cambra de Comerç de Girona, va parafrasejar el text legal que afirma que la prioritat del Ter és l'abastament a Girona i la Costa Brava; en segon lloc, la garantia d'aigua per als regants, i en tercer lloc, el manteniment del cabal ecològic. "Tot això va al davant de portar aigua a Barcelona, i com que ara entren nous recursos hídrics al sistema, estem en disposició de tornar cabal", va afirmar. La reacció dels representants del territori va ser positiva: "La música sona bé", va explicar el president del Consorci Alba-Ter i de la Plataforma pel Ter, Francesc Camps, però va advertir que calia parlar de "la lletra petita".

Inauguren la dessalinitzadora del Prat

Després de dos anys d'obres i unes setmanes de funcionament en proves, el 20 de juliol de 2009 es va inaugurar oficialment la dessalinitzadora del Prat de Llobregat. L'aigua es capta mitjançant dues torres a 2,2 km de la platja i a 30 m de profunditat. Posteriorment es bombeja fins a la planta dessalinitzadora, situada a tres quilòmetres riu amunt, a la zona del polígon Pratenc. Allà es practica un pretractament i una filtració amb arenes i posteriorment es du a terme l'osmosi inversa per eliminar el 99,7% de la concentració de clorur sòdic. Finalment, es mineralitza amb llits de calcita i hidròxid sòdic per tal que sigui potable.

"La regió metropolitana no tornarà a patir una situació crítica per la sequera", va afirmar en l'acte protocol·lari el president de la Generalitat, José Montilla (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC). La ministra de Medi Ambient, Medi Rural i Marí (MARM), Elena Espinosa (Partit Socialista Obrer Espanyol, PSOE), va afegir que es tractava d'una "alternativa de futur", per afrontar situacions de sequera com la viscuda un any enrere. Amb els embassaments pràcticament plens, els primers dies la planta va operar al 20% i es va confirmar que només ho faria a ple rendiment si les reserves baixaven del 60%.

Més enllà de l'optimisme de les institucions, la Cambra de Comerç de Barcelona (CCB) denunciava que "l'actuació no resolia completament ni de manera sostenible el problema de l'aigua a Catalunya" perquè "n'infravalorava el dèficit". En aquest sentit, consideraven que calia complementar-ho amb actuacions d'integració i interconnexió de xarxes.

El mes d'octubre l'Observatori del Ter –depenent de l'Ateneu Naturalista de Girona– va denunciar que l'ACA havia tornat a incomplir el cabal mínim del Ter tot i la dessalinitzadora. Al llarg de vuit dies –entre el 21 i el 28 de setembre–, el riu, al seu pas per Girona, duia menys de 3 m³/s. L'ACA va negar la dada, ja que el punt de mesura l'havia situat al Pasteral –just després del punt de captació cap a l'RMB– i va afirmar que la reducció a Girona es devia a la derivació de la sèquia Monar. Per a l'Observatori, totes les promeses –amb una situació d'embassaments plens i dessalinitzadora en marxa– havien esdevingut "paper mullat".

AUV

Més informació

observatoridelter.blogspot.com
www.atll.cat
www.gencat.cat/aca

DIPÒSIT SUBMARÍ DE GAS I PLANTA DE TRACTAMENT A ALCANAR I VINARÒS 54

El novembre de 2009 el *Butlletí Oficial de l'Estat* (BOE) publica la declaració d'impacte ambiental (DIA) favorable al projecte Castor que consisteix en un magatzem submarí de gas i una planta de tractament terrestre ubicada al terme de Vinaròs però més propera al poble d'Alcanar. A l'espera de diversos tràmits, la promotora, Escal UGS, manté per a la primavera de 2010 l'inici d'unes obres que podrien finalitzar el 2012. Per la seva banda, la Plataforma en Defensa de les Terres del Sénia manté l'oposició al projecte i el torna a denunciar a la Unió Europea (UE).

Antecedents | 2007-53

L'agost de 2007 es va posar a informació pública el denominat projecte Castor que consisteix en un dipòsit de gas natural submarí a 21 km de la costa i una planta de tractament terrestre al municipi de Vinaròs (Baix Maestrat) però més propera al poble d'Alcanar (el Montsià) –just al límit entre el Principat de Catalunya i el País Valencià–. Ràpidament es va constituir una entitat en contra de la infraestructura energètica –la Plataforma Ciutadana en Defensa de les Terres del Sénia–, mentre que ajuntaments com els d'Alcanar, la Sénia i Ulldecona (el Montsià) progressivament també van mostrar-hi la seva oposició. Per la seva banda, tant el consistori de Vinaròs com la Generalitat Valenciana van passar de mostrar certes reserves al projecte a defensar-lo plenament. Per rebaixar les veus contràries, l'empresa promotora, Escal UGS, va acceptar modificar l'emplaçament de la planta terrestre 6 km cap a l'interior.

El maig de 2008 el Govern de l'Estat va aprovar la concessió del magatzem submarí –un antic pou de petroli– a Euscal UGS, mentre que l'Ajuntament de Vinaròs va signar un conveni d'idoneïtat urbanística per a la planta terrestre. Després de l'estiu es va posar a informació pública el projecte de magatzem submarí amb la preceptiva declaració d'impacte ambiental (DIA) i l'autorització ambiental integrada de la planta terrestre.

Continuen tant els tràmits previs com l'oposició al Castor

El 2009 va començar amb l'anunci que Enagàs, concessionària del transport de gas, havia adjudicat a OHL la construcció del ramal d'11 km que uniria la planta terrestre del Castor amb el gasoducte duplicat Tivissa-Paterna. Per altra banda, Euscal UGS va sol·licitar a la conselleria d'Infraestructures i Transport del País Valencià utilitzar 10.000 m² del port de Vinaròs mentre durés la construcció de la planta submarina.

L'empresa estava a l'espera de la DIA que havia de resoldre el Ministeri de Medi Ambient i Medi Rural i Marí (MARM). Les seves estimacions situaven l'inici de les obres a la primavera de 2010, mentre que la posada en servei del dipòsit de 1.300 milions de m³ gas podria ser per al 2012. Així mateix, l'empresa gasista ja havia pogut adquirir el 80% dels terrenys de la planta terrestre que en un 90% corresponien a propietaris d'Alcanar.

La primera proposta d'ubicació de la planta de gas es trobava a tocar del nucli d'Alcanar Foto: Arxiu Territori

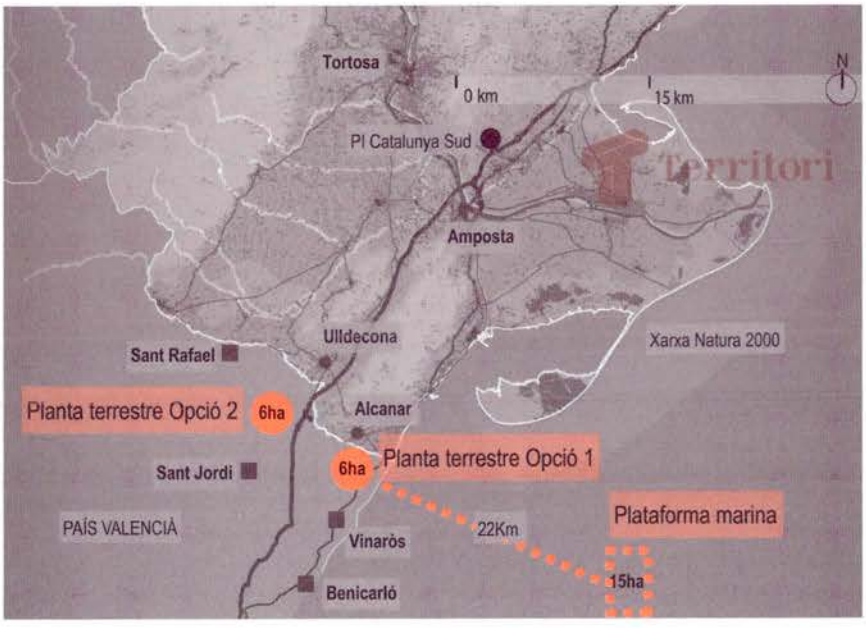
Mentre continuaven els tràmits previs del projecte, la Plataforma Ciutadana en Defensa de les Terres del Sénia hi mantenia la seva total oposició. A mitjan mes de febrer es va desplaçar a Brussel·les per reunir-se amb diversos eurodiputats i fer-los arribar la queixa europea que l'entitat havia elaborat contra el Castor. "Creiem que la tramitació incompleix directives europees a nivell de participació ciutadana i transparència en la informació, així com en el vessant ambiental", va declarar el portaveu de l'entitat, Joan Ferrando. Per altra banda, va sol·licitar a la conselleria de Medi Ambient, Aigua, Urbanisme i Habitatge de la Generalitat Valenciana i al Ministeri d'Indústria que requerís a la promotora perquè se solucionessin diverses omissions a l'estudi d'impacte ambiental.

Nou període d'informació pública

El juny de 2009 el Ministeri d'Indústria va anunciar que allargava el període d'informació pública durant trenta dies més per errors de tramitació, com l'existència de documents d'importància escrits exclusivament en anglès, tal com havia denunciat la Plataforma en Defensa de les Terres del Sénia i Iniciativa del País Valencià (IPV). Dies després, el subdelegat del Govern espanyol a Castelló, Antonio Lorenzo, va visitar l'oficina que Escal UGS va obrir al port de Vinaròs i va defensar aferrissadament el projecte.

A final de mes, el Ministeri d'Indústria va afirmar que no hi hauria cap compensació per als municipis del Baix Maestrat i del Montsià afectats per la construcció del projecte Castor. D'aquesta manera responien a les preguntes realitzades un any ençà pel diputat al Congrés espanyol, Joan Herrera (Iniciativa per Catalunya-Verds, ICV).

L'1 de juliol la ministra del MARM, Elena Espinosa (Partit Socialista Obrer Espanyol, PSOE), va anunciar que havien decidit resoldre favorablement la DIA del dipòsit



de gas. Ho va dir al Congrés dels Diputats responent a les preguntes de Francesc Canet (Esquerra Republicana de Catalunya, ERC).

Adjudiquen la construcció de la planta marina

A final de setembre Euscal UGS va adjudicar a l'empresa nord-americana Kiewit la construcció de les instal·lacions marines del projecte Castor per un valor de 350 MEUR. D'aquesta manera es descartava l'opció anunciada el 2008 que l'encàrrec podria fer-se a Dragados Offshore de Puerto Real (Cadis). Mentrestant, ACS –la principal accionista d'Escal UGS– tancava els darrers serrells per aconseguir un crèdit de 1.400 MEUR que li permetés iniciar les obres a la primavera de 2010.

La promotora també va presentar un nou traçat del gasoducte que havia de connectar les plantes terrestre i marítima per reduir el nombre de propietaris afectats (de 132 a 112). L'Ajuntament d'Alcanar continuava veient-ho amb mals ulls ja que la conducció passava a 1.000 m del centre cívic i a menys de 1.500 m de l'escola i de l'institut. Per aquest motiu va presentar-hi al·legacions, per demanar que augmentés la distància respecte al nucli urbà.

Per altra banda, el 5 de novembre es va publicar al *Butlleti Oficial de l'Estat* (BOE) la resolució per la qual s'eximia d'avaluació d'impacte ambiental el ramal de connexió entre la planta terrestre i el gasoducte Tivissa-Paterna en no afectar espais protegits. Una setmana després, també es publicava la resolució favorable al Castor que la ministra Espinosa havia anunciat el mes de juliol. Després d'aquest tràmit, i abans d'iniciar les obres, l'empresa havia d'obtenir encara l'autorització ambiental de la Generalitat Valenciana, l'autorització administrativa del Ministeri d'Indústria i la llicència d'obres de la planta terrestre a l'Ajuntament de Vinaròs. Es mantenia per a la primavera de 2010 la data per començar el projecte.

Tot i que el procés encetava la recta final, els opositors no cedien. En aquest sentit, el portaveu d'Els Verds Esquerra Ecologista del País Valencià (EV-EEPV), Carles Arnal, va denunciar que la DIA "semblava estar fet a mida dels interessos de l'empresa promotora" i que s'infravaloraven greus afeccions com els impactes visuals de les torres, l'efecte de les càrregues explosives al fons marí, l'impacte sobre la pesca i la proximitat als nuclis habitats, entre altres. També la Plataforma de les Terres del Sénia va denunciar que no s'incloïa cap informe sobre la protecció del patrimoni cultural, contràriament a allò que dicta la Llei de patrimoni valencià. Per la seva banda, la Comissió Europea es va mostrar disposada a "tornar a estudiar el cas" per la possible infracció de directives en resposta a les interpel·lacions dels eurodiputats Raül Romeva (ICV) i Oriol Junqueras (ERC).

L'any finalitzava amb una nova denúncia de la plataforma contrària al projecte a la direcció general de Medi Ambient de la Unió Europea. L'entitat criticava que el Ministeri de Medi Ambient hagués permès fraccionar el projecte del gasoducte, fet que havia evitat sotmetre'l a avaluació d'impacte ambiental. Mentrestant, l'empresa continuava mantenint que podria iniciar les obres a la primavera després de finalitzar els diversos tràmits pendents.

AUV

Més informació

plataformapelsenia.blogspot.com

ESTACIÓ D'ESQUÍ I PLA URBANÍSTIC DERA TUCA (VIELHA E MIJARAN) 55

Al desembre la Comissió Territorial d'Urbanisme de la Val d'Aran aprova la modificació de les Normes Subsidiàries de Vielha e Mijaran que permetrà ampliar la superfície residencial al nucli de Betren i alhora iniciar la reobertura de l'estació d'esquí de la Tuca, promoguda des del 2005 per la societat Tucaran Resort. Tot i això, la modificació no estarà vigent fins que no s'aprovi el Pla especial del domini esquiable. El sí de la Comissió es dóna després que al maig deixés en suspens la modificació i reclamés més garanties per tal que els beneficis associats als 562 habitatges previstos es destinessin a reobrir l'estació.

Antecedents | 2004:76; 2005:62

L'estació d'esquí de la Tuca, situada al municipi de Vielha e Mijaran, havia estat oberta entre els anys 1974 i 1989. A final del 2005, la societat Tucaran Resort SL, liderada pel grup immobiliari Hoque, va presentar dos plans urbanístics a l'Ajuntament de Vielha per reobrir l'estació. D'una banda, un pla especial que preveia remuntadors per a uns 5.000 esquiadors diaris, 35 km de pistes que arribarien fins a la cota 2.500 m i un accés amb telecabina des del nucli de Betren. De l'altra, un pla parcial per al complex residencial i hoteler associat que es construiria a Betren, un nucli de població molt proper a Vielha.

A mitjan abril de 2007, l'Ajuntament de Vielha e Mijaran i la Tucaran Resort SL van signar un conveni de col·laboració per garantir la viabilitat tècnica, urbanística i econòmica del projecte de reobertura de l'estació d'esquí. La inversió inicial prevista era de 45,5 MEUR. Per finançar-la, l'empresa esperava que l'Ajuntament ampliés la superfície residencial prevista a Betren per poder-hi construir 562 habitatges, diversos hotels i equipaments comercials, una residència universitària i un aparcament de 1.700 places.

El 18 de juny de 2008, l'Ajuntament de Vielha va aprovar inicialment una modificació de les Normes subsidiàries de planejament –amb el corresponent informe de sostenibilitat ambiental– que permetria ampliar la superfície residencial (fins a 562 habitatges) i d'equipaments al nucli de Betren. Segons l'acord del ple, la modificació del planejament quedava condicionada a desenvolupar conjuntament el pla parcial del sector residencial i el pla especial de la nova estació d'esquí.

D'altra banda, a final d'abril de 2009 l'Ajuntament de Vielha va concedir llicència d'obres per desmantellar l'antiga estació d'esquí, uns treballs que anirien a càrrec de l'empresa en procés de liquidació Tuca Malh Blanc, antiga responsable del complex i participada pel consistori. Segons l'alcalde, Pau Perdices (Convergència Democràtica Aranesa, CDA), retirar els antics remuntadors en desús i altres infraestructures de l'estació era una de les actuacions previstes a la sentència judicial que anys enrere havia ordenat la dissolució de la societat. Perdices va puntualitzar que l'operació no estava relacionada amb el procés per reobrir el complex.

Una imatge del nucli de Betrén Foto: Arxiu Territori

Condicions diverses per reobrir la Tuca

A mitjan maig de 2009 es va reunir la Comissió Territorial d'Urbanisme de la Val d'Aran (CTUVA), que va decidir deixar en suspens la modificació de les Normes subsidiàries que havia aprovat l'Ajuntament de Vielha. La CTUVA va argumentar, en primer lloc, que no estava prou garantit que els guanys generats pels habitatges es destinessin a reobrir l'estació, i més tenint en compte que el grup promotor estava patint canvis d'accionariat i concursos de creditors a causa de la crisi.

La CTUVA també trobava a faltar un pla d'etapes que garantís la realització de totes les inversions compromeses a mesura que es desenvolupés la zona residencial i hotelera. Així mateix, la Comissió tampoc no estava d'acord amb la densitat dels habitatges i reclamava un estudi de mobilitat que justifiqués les places d'aparcament previstes i un altre sobre la sostenibilitat del projecte.

Durant la segona meitat de l'any, els promotors i l'Ajuntament de Vielha van refer el projecte seguint les indicacions de la CTUVA però mantenint l'ampliació residencial fins als 562 habitatges. El consistori va tornar a aprovar la modificació de les Normes subsidiàries a final de novembre. La CTUVA es va reunir el 23 de desembre amb la modificació d'aquestes normes al sector de Betren novament a l'ordre del dia. En aquesta ocasió la CTUVA va aprovar la modificació, per bé que no entraria en vigor fins que no s'aprovés definitivament el pla especial del domini esquiable, que hauria d'incloure la concessió administrativa als gestors de la Tuca. A més Tucaran Resort, per tal d'obtenir la llicència d'obres, hauria de presentar un aval bancari pel cost total del projecte, que s'estimava en uns 50 MEUR.

Canvis en l'accionariat de Tucaran Resort

Tucaran Resort, la societat que impulsava la reobertura de l'estació d'esquí de la Tu-

Cartell anunciant la reobertura de la Tuca Foto: Arxiu Territori

ca, es va constituir el 2005. L'any 2008 el principal soci, la immobiliària madrilenya Hoque, va abandonar la societat per fer front a la crisi econòmica i immobiliària i centrar-se, així, en el seu negoci tradicional. La participació d'Hoque es va repartir entre tres socis: Urconsa SL (especialitzada en centres comercials, d'hostaleria i oci), Aceyfer Invest, Constructora Nuevo Madrid (filial d'Urconsa) i Tasvalor (taxadora i redactora de projectes). El març de 2009, però, Urconsa va entrar en concurs de creditors voluntari davant la insolvència imminent de l'empresa.

Un cop aprovada definitivament la modificació de les Normes subsidiàries, Tucaran Resort esperava incorporar nous socis durant el 2010. A final de 2009 es va saber que la societat havia plantejat a l'empresari andorrà Joan Viladomat entrar en l'accionariat o bé participar-hi com a gestor de l'estació. Tot i que l'empresari no havia decidit si participaria en el projecte, l'any 2004 ja havia estudiat la possibilitat de reobrir l'estació de la Tuca.

XBR-X3EA

ESTACIÓ D'ESQUÍ I PLANS URBANÍSTICS DE BAQUEIRA-BERET (NAUT ARAN) 56

L'abril de 2009 el complex hoteler i residencial Baqueira 1.500 pateix un nou entrebanc: una sentència en ferm del Tribunal Superior de Justícia de Catalunya anul·la la llicència per construir el complex. Al juliol el consistori aprova inicialment una modificació de les Normes subsidiàries per legalitzar el complex, i a final d'any la Comissió Territorial d'Urbanisme de la Val d'Aran en fa l'aprovació definitiva, que comporta tramitar una nova llicència i ampliar l'espai públic. D'altra banda, s'aprova la construcció del telecadira Luis Arias, i es deixa en suspens el nou telecadira i les quatre noves pistes a la zona del tuc de Saumet, a l'espera que es tramiti un pla especial.

Antecedents | 2003:47; 2004:75; 2005; 2006; 2007; 2008

L'estació d'esquí Baqueira-Beret està situada a l'extrem més oriental de la Val d'Aran. En els últims anys havia iniciat projectes d'ampliació cap a la comarca del Pallars Sobirà i cap a l'interior de la Val d'Aran. També projectava crear tres llacs per produir neu artificial, un de grans dimensions a la zona de l'Orri, propera al pla de Beret, i dos més de més petits al sector dels Erculls.

D'altra banda, des del 2004 s'estava construint el complex Baqueira 1.500, situat a la vall de Ruda i promogut per l'empresa Neu 1.500 SL. Durant la temporada 2008-2009 el complex ja disposava de tres hotels de luxe, una pleta residencial de 350 apartaments (dels 500 que es preveien construir), 46 cases unifamiliars i un gran aparcament subterrani, a més d'un telecabina que connectava el complex amb la cota 1.800 de l'estació d'esquí.

Anul·lada la llicència d'obres del complex Baqueira 1.500

El 6 d'abril de 2009, el Tribunal Superior de Justícia de Catalunya (TSJC) va anul·lar la llicència que l'Ajuntament de Naut Aran havia concedit a Neu 1.500 SL per construir el complex de la vall de Ruda. Es tractava d'una sentència en ferm contra la qual no es podia interposar cap recurs. La decisió judicial donava la raó als propietaris d'altres habitatges de la mateixa zona, agrupats en la comunitat de propietaris Port de la Bonaigua, que havien liderat una batalla judicial contra Neu 1.500 SL i contra Baqueira-Beret.

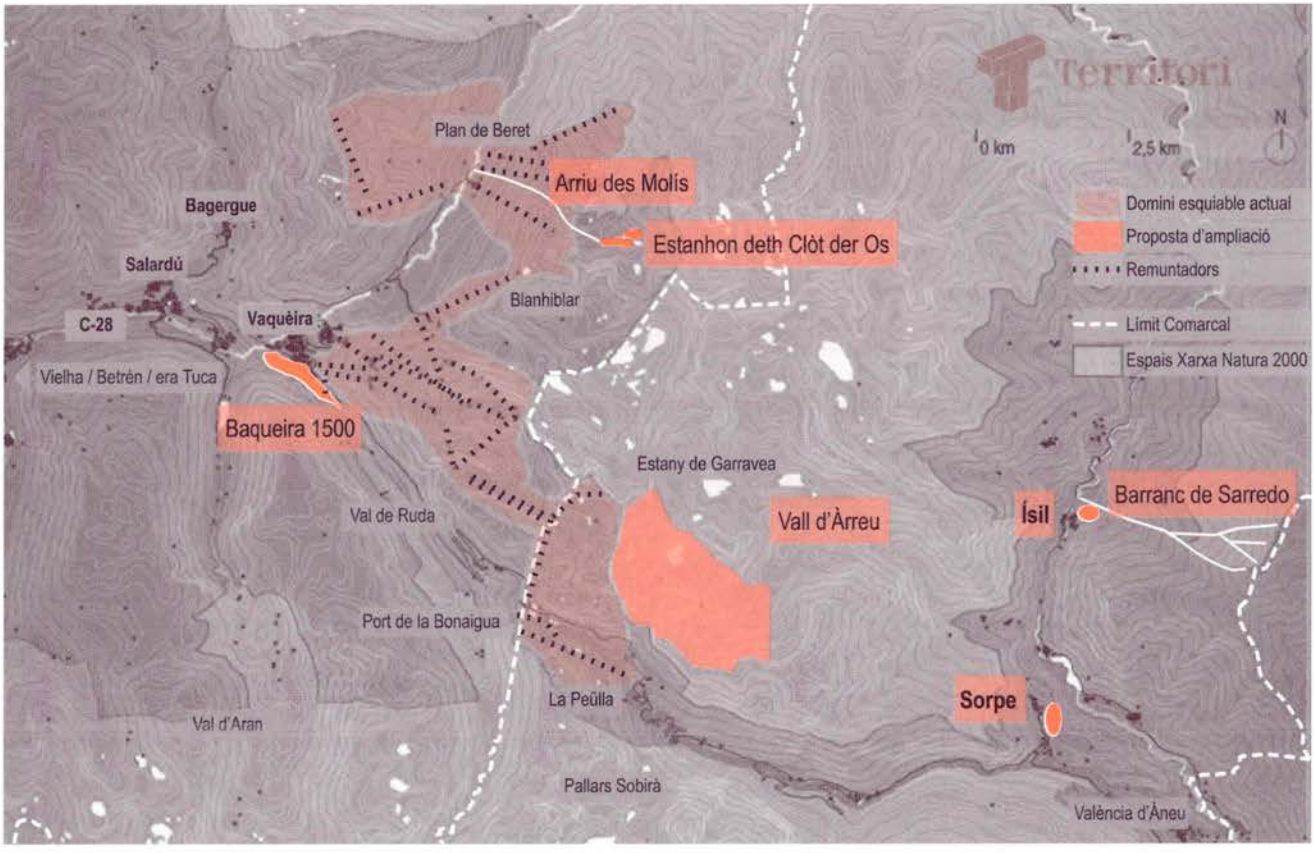
El tribunal va estimar que la llicència d'obres, atorgada l'abril de 2004, no s'ajustava a la normativa urbanística vigent en aquell moment. En primer lloc, perquè els usos col·lectius previstos en el projecte no es corresponien amb els previstos a les Normes subsidiàries. Pel que fa al telecabina, la sentència deia que el consistori l'havia autoritzat sota l'artificiositat d'atorgar una llicència limitada a habitatge i aparcament. Finalment, el tribunal considerava que no hi havia cap garantia sobre la viabilitat d'aparcaments al servei de l'estació, malgrat el gran volum de trànsit que es generava a la zona en determinats moments de la temporada.

La sentència va obligar l'empresa promotora a paralitzar les obres i suspendre la venda d'uns 200 habitatges a l'espera que l'Ajuntament regularitzés l'autorització. Per aquest motiu, l'empresa va iniciar contactes amb l'Ajuntament per trobar un acord que permetés complir la sentència i alhora legalitzar el complex. Per la seva part, l'entitat ecologista IPCENA (Institució de Ponent per la Conservació i l'Estudi de l'Entorn Natural) va denunciar a començament de juliol l'exalcalde de Naut Aran, Víctor León (Convergència Democràtica Aranesa, CDA), per presumpta prevaricació a l'hora de concedir la llicència l'any 2004.

Al juliol, l'Ajuntament va aprovar inicialment una modificació de les Normes subsidiàries de Naut Aran en l'àmbit de la Unitat d'Actuació en sol urbà de la vall de Ruda, amb les quals donava compliment a la sentència del TSJC. El 23 de desembre, la Comissió Territorial d'Urbanisme de la Val d'Aran (CTUVA) va aprovar definitivament aquesta modificació per tal de garantir l'accés i les infraestructures de Baqueira-Beret. La CTUVA instava l'Ajuntament a donar una nova llicència única amb les condicions establertes en la modificació de les Normes subsidiàries; entre aquestes hi havia un augment d'espai públic destinat a sistema viari i infraestructures de 2.500 m², i un desenvolupament d'instal·lacions d'ús administratiu i comercial de la base del remuntador i el soterrani. Segons va explicar l'alcalde de Naut Aran, César Ruiz-Canela (CDA), aquestes condicions implicarien que una part d'un local que l'estació ocupava amb taquilles i guardaesquís s'hauria d'enderrocar.

D'altra banda, el 15 de setembre el TSJC va emetre una nova sentència que declarava nul el pla especial del remuntador que unia el complex amb la cota 1.500 de Baqueira, aprovat el 2005 i que havia entrat en funcionament a final d'aquell mateix any. La resolució considerava que el projecte requeria una avaluació d'impacte ambiental i qüestionava que el remuntador s'aprovés amb un pla especial. Tant el

Vista general de Baqueira-Beret Foto: Arxiu Territori



Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) com l'Ajuntament de Naut Aran van presentar recursos de cassació davant el Tribunal Suprem per defensar la validesa del pla especial per establir infraestructures. Així mateix, seguia en vigor una modificació del Pla especial aprovada l'any 2007, que substituïa la proposta original d'un telecadira per un telecabina; una modificació que també havia estat objecte de recurs per la comunitat de propietaris Port de la Bonaigua.

Noves pistes i nous remuntadors

Durant l'any 2009 Baqueira-Beret va seguir tramitant els projectes per construir quatre noves pistes i dos nous telecadires, un creixement que no implicaria una expansió fora del domini de l'estació. Un dels telecadires –de quatre places– i les quatre noves pistes se situarien a la zona del tuc de Saumet, al sector de Beret, per millorar la comunicació entre aquesta zona i la d'Orri. L'altre telecadira, conegut pel nom de Luis Arias, aniria des de la zona de l'Orri fins al cap de Vaquèira i tindria sis places.

El 16 de febrer de 2009 la CTUVA va aprovar la sol·licitud per construir el telecadira Luis Arias. L'aprovació del telecadira i les pistes a la zona del tuc de Saumet es va debatre en la sessió del 23 de desembre. En aquest cas, la CTUVA va decidir deixar en suspens el projecte a l'espera que es tramités un pla especial urbanístic que incloguès el nou telecadira i les quatre pistes. La previsió de l'estació era enllestir el nou pla especial els mesos següents per poder-lo presentar al DPTOP durant la primavera i iniciar les obres abans de la nova temporada d'hivern.

XBR-X3EA

FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT. BARCELONA 57

L'any 2009 es comença a perforar el túnel de sortida de Barcelona cap a França, entre el nus de la Trinitat i Montcada, i a muntar la tuneladora que haurà de perforar el túnel entre les estacions de la Sagrera i Sants passant vora la Sagrada Família. D'altra banda, continuen les mobilitzacions contra el traçat aprovat l'any 2008 i es licita l'estació de la Sagrera, després d'assolir un nou acord de finançament entre les tres administracions involucrades.

Antecedents | 2003:57; 2004:86; 2005:71; 2006:66; 2007:62, 2008:45

La línia del Ferrocarril d'Ata Velocitat (FAV) a la ciutat de Barcelona, entre el barri de Sants i el de la Sagrera, forma part de la línia ferroviària d'alta velocitat Madrid-Saragossa-Lleida-Tarragona-Barcelona-Frontera francesa. Per a la seva materialització, l'any 2003 l'Ajuntament de Barcelona, la Generalitat de Catalunya i el Ministeri de Foment (MIFO) van constituir el Consorci de l'Alta Velocitat, que seria l'encarregat de coordinar les actuacions urbanístiques a la ciutat referents al FAV i de fer-ne el seguiment. També van crear la Societat Barcelona Sagrera Alta Velocitat SA (SBSAV), un organisme gestor que s'encarregaria de coordinar els treballs i gestionar el sòl públic afectat.

Des de l'any 2003, en què les tres administracions van consensuar un primer traçat del FAV entre les estacions de Sants i la Sagrera, la polèmica sobre el traçat i la seva possible afectació als edificis limítrofs i a la Sagrada Família va ser una constant. Aquest fet no va impedir, però, que el 2007 el Consell de Ministres aprovés l'execució de les obres del túnel del FAV pel centre de la ciutat, que finalment es construiria per sota els carrers de Provença i de Mallorca.

Durant el 2008 es van adjudicar les obres del túnel del Ferrocarril d'Alta Velocitat i se'n van iniciar les obres. Malgrat tot, la Plataforma AVE pel litoral va continuar activa, demanant la suspensió cautelar de les obres i expressant el seu malestar dient que no s'havia tingut en compte els veïns i comerciants de la zona del Clot. L'any va acabar amb previsions que les obres de construcció de l'estació d'alta velocitat de la Sagrera poguessin començar el setembre del 2009.

Continuen les obres del túnel del FAV entre Sants i la Sagrera

A començament de gener de 2009 es preveia que les dues tuneladores de l'AVE iniciarien els treballs en pocs mesos. La primera foradaria els quatre quilòmetres del túnel de sortida de Barcelona cap a França, entre el nus de la Trinitat i Montcada, mentre que la segona (Barcino) s'encarregaria del tram més compromès i llarg per Mallorca, Diagonal i Provença entre les estacions de la Sagrera i Sants passant a prop de la Sagrada Família.

A començament de febrer, Adif va començar a muntar la primera tuneladora que a final d'abril excavaria en direcció a Barcelona des de Montcada. En paral·lel, van començar els treballs per desplaçar les dues vies en servei de la línia Barcelona-Granollers-Portbou a la zona del camp de futbol de Vallbona per poder construir el pou per on s'extrauria la tuneladora el 2010. Per la seva banda, s'esperava que la Barcino pogués començar a funcionar al setembre. Malgrat tot, ja s'estaven construint les pantalles del futur túnel al carrer de Mallorca i al voltant de la torre del Fang, i Adif va tallar el trànsit entre Tarradellas i Nicaragua per iniciar les obres de la rampa d'accés al subsòl, on es construiria l'enllaç entre el nou túnel i l'estació de Sants.

A final d'abril, la primera tuneladora es va posar en marxa en direcció al nus de la Trinitat. La galeria no passaria sota cap edifici i prèviament s'havia realitzat una campanya d'inspeccions de l'estat dels 170 edificis i 300 habitatges situats a l'àrea d'influència del túnel. També s'hi havia instal·lat una xarxa de sensors.

D'altra banda, al maig el MIFO va començar a fer el pou que hi havia entre els carrers de Mallorca i de Trinxant i que s'utilitzaria per fer el manteniment de la tuneladora que perforaria el subsòl. Adif planejava amb l'Ajuntament els desviaments necessaris al tram de Mallorca i a la cruïlla amb Padilla. Aquesta operació començaria a l'estiu i una vegada desviats tots els serveis, feina que en el cas de Padilla estava a punt d'acabar.

A mitjan mes d'agost es van iniciar les cates al subsòl veí de la Sagrada Família i va arribar a Barcelona la tuneladora Barcino, que es muntaria al pou obert entre el pont de Bac de Roda i la torre del Fang. Es preveia que a partir del febrer del 2010 ja podria arribar a l'altura de la Sagrada Família. Però a final de novembre es va revisar el calendari, amb la qual cosa la perforació es va postergar fins a principi del 2010 i no a la tardor del 2009. Malgrat tot, els responsables d'Adif insistien que tenien marge de temps per acabar l'obra el 2012.

Impacte de les obres del FAV a la ciutat de Barcelona

A final de gener es van aplicar canvis en els trajectes dels trens de Rodalies per poder dur a terme les obres del FAV a la zona de la Sagrera i la reforma completa de l'estació de Sant Andreu Comtal. Concretament, l'R-2 se substituiria per dues noves línies (R-2 Nord i R-2 Sud) per evitar que els trens del sud passessin per la zona d'obres i per homogeneïtzar les freqüències de pas des de Vilanova. L'R-10 desapareixia i els trens de l'R-1 (Maresme), R-2 Nord i mitja distància (Figueres i Girona) haurien de reduir la marxa, fet que allargaria els trajectes entre 5 i 13 minuts. Renfe ja havia previst quins recorreguts alternatius proposaria si algun problema en les obres impedia la circulació dels trens.

A mitjan febrer, els veïns del Clot van exigir que es paralitzessin les obres per instal·lar les pantalles de formigó. Demanaven informes que demostressin que no hi havia perill. També preocupava als veïns el soroll constant de les obres i alguns desperfectes que ja havien comportat.

A l'abril van reclamar més vigilància després de dos assalts amb ferits. La regidora de Seguretat, Assumpta Escarp (PSC, Partit dels Socialistes de Catalunya), va fer reforçar les patrulles d'agents dels Mossos d'Esquadra i de la Guàrdia Urbana i va fer reduir l'altura de les tanques per augmentar la visibilitat dels vianants. Alhora, va

reclamar nous punts de llum, la poda dels arbres i més neteja. Un portaveu d'Adif va anunciar que de forma immediata es col·locarien nous punts de llum a la zona per augmentar la seguretat.

D'altra banda, com ja s'havia produït el 2008, més negocis es van veure obligats a tancar com a conseqüència de les afectacions de les obres, que van reduir al mínim el pas dels vianants i de possibles clients.

Continua el debat sobre la seguretat del túnel de la Sagrada Família

A final de febrer, polítics i tècnics continuaven sense trobar un consens sobre la seguretat del túnel del FAV a Barcelona al seu pas per la Sagrada Família.

Al juny, el Comitè de Patrimoni Mundial de la Unesco va analitzar l'informe presentat per la seva delegació espanyola sobre l'estat de conservació de la Sagrada Família i el possible impacte de la construcció del túnel del FAV pel subsòl del carrer de Mallorca. El document arribava a la conclusió que no hi havia possibilitat d'un traçat alternatiu i considerava satisfactòries les mesures de prevenció i control que s'havien proposat.

D'altra banda, a final d'octubre, l'Audiència Nacional va desestimar la petició de la junta constructora del temple d'aturar les obres perquè representessin un perill per a la seva estabilitat, ja que considerava que no concorrien circumstàncies d'especial urgència per suspendre provisionalment les obres. Era la tercera vegada que la junta del temple sol·licitava una mesura cautelar d'aquestes característiques.

Negociacions per al finançament de la reforma urbana de la Sagrera

Segons l'acord assolit entre l'Ajuntament de Barcelona, la Generalitat i el MIFO (les tres administracions que formaven el consorci Barcelona Sagrera Alta Velocitat) l'any 2002, el PLA URBANÍSTIC DE LA SAGRERA [146] s'havia de finançar amb l'aportació de 223 MEUR per part del MIFO i amb les plusvàlues generades per les oficines i l'hotel que es volia construir al complex ferroviari. Però la recessió econòmica va fer que els possibles inversors perdessin interès pel projecte i que fos impossible obtenir del sector privat els 369 MEUR necessaris per cobrir el pressupost.

Després de més de quatre mesos de negociacions, les tres administracions van arribar a un nou acord de finançament, segons el qual tota la inversió correria a càrrec del Govern de l'estat: 161 MEUR provindrien dels pressupostos d'Adif, 255 anirien per compte de les inversions de l'Estat a Catalunya previstes a la disposició addicional tercera de l'Estatut, i 287 provindrien de les plusvàlues que generarien els terrenys que ocupaven les vies un cop fossin urbanitzats. A mitjan mes d'agost, el Consell de Ministres va autoritzar el MIFO a fer front a aquesta despesa.

Finalment, les obres de l'estació es van licitar al desembre. El maig o el juny de 2010 es començaria a construir l'estació, un cop acabat el desviament del parc de vies de la Sagrera. Dos anys abans que s'enllestissin aquestes obres, que durarien almenys 54 mesos, s'haurien de posar a licitació les de la segona fase, que afectarien bàsicament l'arquitectura i les instal·lacions de l'estació.

MSB

FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT. COMARQUES DE GIRONA 58

L'any 2009 les obres del Ferrocarril d'Alta Velocitat (FAV) a les comarques gironines avancen a bon ritme, i arriba a la ciutat de Girona, amb alguns mesos de retard, la tuneladora que ha de perforar el túnel del FAV. Aquest fet fa témer un retard en la finalització global de les obres. D'altra banda, s'inicia la construcció de l'estació de tren de Vilafant i TP Ferro lliura l'obra del tram internacional del FAV.

Antecedents | 2004:88; 2005:73; 2006:67; 2007:64; 2008:46

La redacció de projectes i control de les obres del traçat del Ferrocarril d'Alta Velocitat (FAV) a les comarques gironines es va iniciar l'any 2004 i el 2008 van començar les obres a tots els trams que estaven pendents, incloses les del voltant de l'estació de la ciutat de Girona. Les de la ciutat de Figueres, però, encara haurien d'esperar, perquè l'any 2008 va acabar tot just amb l'adjudicació de la redacció del projecte constructiu de la nova terminal a aquella ciutat.

El tram més avançat era el tram internacional del FAV entre Hostalets de Llers (Alt Empordà) i Perpinyà (Catalunya Nord), construït per la concessionària TP Ferro, i que es preveia que podria entrar en funcionament el febrer del 2009, en els terminis previstos inicialment.

Les obres del FAV a les comarques gironines avancen a bon ritme

Al maig les obres entre la Roca del Vallès i Riudellots de la Selva, amb l'excepció del tram Maçanet-Sils, ja estaven enllestides i només faltava acabar el muntatge de les vies i la instal·lació elèctrica. Més enllà de la ciutat de Girona, ja s'havien començat els túnels de Sarrià de Ter i Sant Julià de Ramis, i les obres al Pla de l'Estany estaven molt avançades. A partir de Figueres l'obra ja estava acabada.

Al novembre, el Consell de Ministres va autoritzar la licitació del muntatge de via en els trams Mollet-la Roca del Vallès, Riudellots-Girona i Girona-Figueres, que eren els que quedaven per fer. D'altra banda, Adif va començar la construcció de les pantalles acústiques en el tram Roca del Vallès-Riudellots.

A final d'any, les obres que afectaven els termes d'Aiguaviva, Fornells de la Selva, Sarrià de Ter i Sant Julià de Ramis havien superat més de la meitat de l'obra projectada.

Queixes sobre el FAV a Girona

A final de març, la Plataforma Ciutadana TAV Girona va anunciar que considerava necessari canviar el projecte i que la línia del FAV acabés passant per fora de la ciutat. Un mes més tard van demanar que es parés la construcció del túnel del FAV pel centre de la ciutat perquè els habitatges que coincidien amb el traçat corrien un elevat risc de patir mals. Aquesta afirmació la basaven en la recomanació que havia fet un grup d'enginyers assessors. Tant els responsables d'Adif com els de l'empresa constructora de la tuneladora van dir que entenien la inquietud dels veïns però que no hi havia d'haver cap problema.

Malgrat tot, divuit entitats cíviques de Girona (entre les quals la Plataforma Ciutadana del TAV de Girona, el Col·legi de Periodistes de Catalunya i diverses associacions –de veïns, de mares i pares (AMPA) i la de Bombers de Girona–) van elaborar un escrit que van fer arribar al Ministeri de Foment (MIFO) en el qual expressaven la seva preocupació per la inseguretat del projecte, afirmació basada en informes de tècnics de reconegut prestigi. Els responsables de les obres van explicar que estava previst injectar formigó a sota les cases per garantir la seguretat dels edificis quan es perforés el túnel i que les obres no suposarien cap afectació per a les construccions properes.

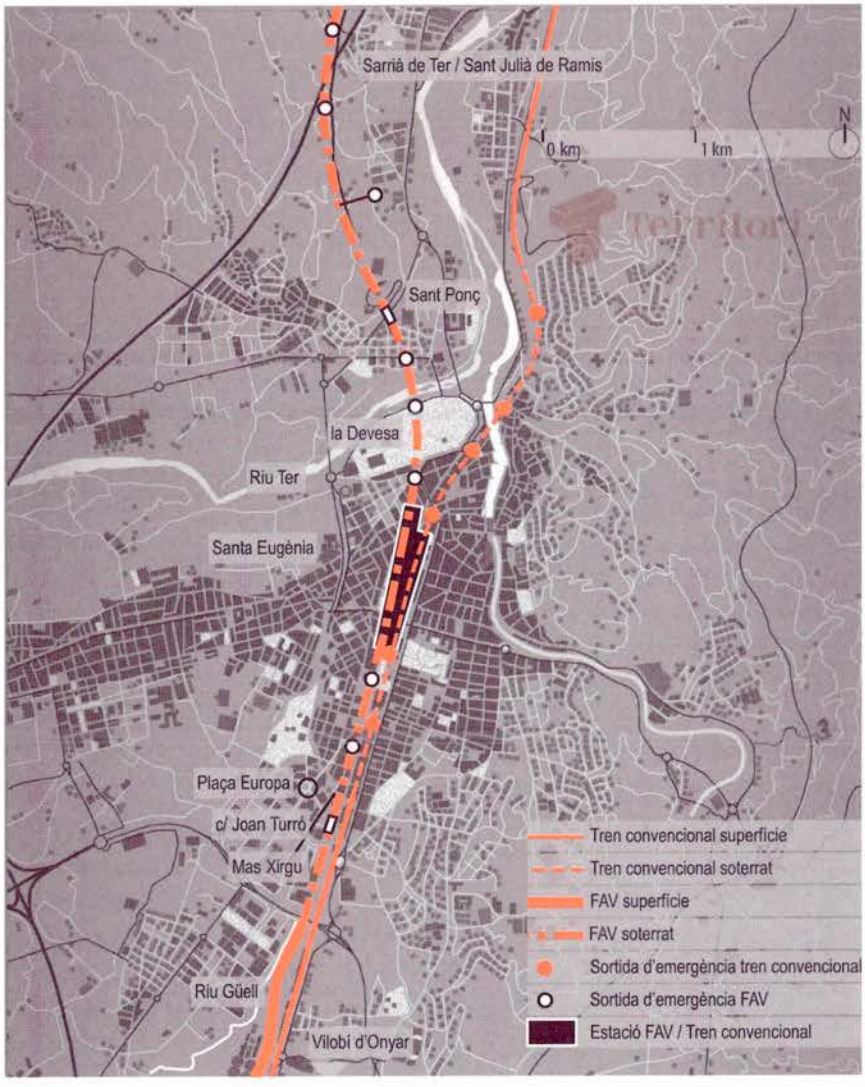
D'altra banda, l'execució i el finançament de l'enderroc del viaducte del tren en la part de Bonastruc de Porta també van ser objecte de polèmica. L'Ajuntament de Girona va aprovar una moció en què reclamava que el MIFO se n'encarregués, tal com s'hi havia compromès el govern del Partit Popular (PP) l'any 2001, mentre que el Col·legi d'Enginyers Industrials de Catalunya i el de Camins, Canals i Ports de la demarcació de Girona eren partidaris de mantenir-lo per donar-li altres usos.

També va ser objecte de controvèrsia la comunicació del director de la línia del FAV, segons la qual les obres del FAV a Girona no coincidirien amb les de la línia del tren convencional, tal com ho havia demanat l'Ajuntament quan es va presentar el projecte de soterrament de la infraestructura.

Les obres del FAV a la ciutat de Girona

El gener de 2009 els responsables de l'obra del FAV a Girona van començar les pros-

Obres del FAV al costat de l'estació de Girona Foto: Arxiu Territori



peccions arqueològiques al sector de Fontajau, on hi hauria el punt de sortida de la tuneladora. Paral·lelament, es va finalitzar la construcció del pou d'atac al sector del Mas Xirgu, tot i que l'excavació per arribar a la profunditat idònia perquè la tuneladora comencés a foradar el primer túnel, que connectaria el sector del Mas Xirgu amb la nova estació del parc Central, no es va finalitzar fins passats vuit mesos.

A final d'abril es va estrenar la nova estació provisional d'autobusos, que funcionaria com a mínim cinc anys. La vella s'havia de començar a desmantellar. Segons van expressar el mes de juny els responsables de l'obra en el tram de Girona, les obres a tot el terme municipal complien els terminis previstos. L'estructura que constituiria l'estació del FAV estava construïda en un 70% a l'agost i Adif va començar a executar les obres de la zona més pròxima als edificis que hi havia al carrer Josep Maria Gironella. Adif havia instal·lat 150 sensors per detectar qualsevol variació o moviment durant els treballs.

A l'octubre, tan sols s'havien rebut les primeres peces de la tuneladora Gerunda. Aquest fet va fer palesa la dificultat per complir el calendari previst inicialment pel director de l'obra, que en diverses reunions havia anunciat la intenció que la Gerunda comencés a foradar a principi de novembre. Malgrat tot, el president d'Adif, Antonio González, va certificar que el retard en l'arribada de la tuneladora no impediria finalitzar la infraestructura del FAV l'any 2012. Finalment, a final de novembre van arribar al sector de Mas Xirgu les peces que mancaven de la tuneladora. Adif preveia que aquesta estigués muntada a final d'any perquè les proves de la Gerunda es fessin entre gener i febrer i pogués començar a foradar el març de 2010.

A final d'any Adif va començar a fer les pantalles del pou de sortida al sector de Fontajau, per on es trauria la Gerunda un cop hagués perforat el túnel, i va canviar el projecte del pas del FAV per la Devesa, per fer-lo menys agressiu. L'any va finalitzar amb les previsions que la tuneladora arribaria al sector del parc central a la primavera del 2011.

El FAV a la ciutat de Figueres

El febrer de 2009 Adif va trametre als ajuntaments de Vilafant i Figueres la redacció del projecte de l'estació provisional perquè hi donessin la conformitat i poder licitar el concurs d'obra. L'estació provisional estaria situada al costat dret del camí vell d'Avinyonet i tindria una vida estimada de tres anys, ja que el 2012 hauria d'estar feta l'estació definitiva per al FAV i el tren convencional. Aquesta, el projecte de la qual es redactaria conjuntament amb la segona fase de la variant convencional, estaria més al sud que la provisional.

A l'abril el MIFO va licitar les obres per la construcció de l'estació de tren de Vilafant. Finalment, Adif va començar a construir l'estació a l'octubre, sense que s'hagués constituït el consorci que van acordar crear la Generalitat i els ajuntaments de Figueres i Vilafant el desembre del 2005 i, per tant, sense prèvia resolució de les qüestions de mobilitat.

TP Ferro lliura l'obra del tram Figueres-Perpinyà

El febrer de 2009, en els terminis previstos inicialment, TP Ferro va lliurar l'obra del tram internacional del FAV, del qual era la concessionària. Tot i estar acabat, aquest estaria com a mínim un any i mig en desús perquè la resta de la via fins a Barcelona no estava feta. Per tant, TP Ferro deixaria de cobrar 21,5 MEUR del peatge del túnel durant el 2009. És per això que l'Estat va iniciar les negociacions amb TP Ferro sobre la indemnització que hauria de pagar-li pel retard en la circulació de trens.

A final de juliol Adif va emetre un comunicat en què afirmava que no hi hauria cap retard en l'entrada en servei del túnel internacional Figueres-Perpinyà, i que, tal com estava previst, el 2010 ja entraria en funcionament el tercer carril, d'ample europeu, a la via convencional entre Girona i Figueres. Aquest tercer carril havia de permetre al tren d'alta velocitat circular pel túnel dos anys abans de la finalització de la línia del FAV, prevista per al 2012. Malgrat tot, al novembre el coordinador europeu Ettiene Davignon va publicar un informe segons el qual s'endarreria l'entrada en servei del FAV a Girona al 2013. El PSC mantenia que el 2012 s'acabarien les obres a Girona i la línia del FAV ja podria funcionar, tal com afirmaven el MIFO i Adif. La resta de partits, però, van donar credibilitat a l'informe.

MSB

Més informació

www.gencat.net/ptop
www.plataformatavgirona.org

FONS ESTATAL D'INVERSIÓ LOCAL 59

El Fons Estatal d'Inversió Local (FEIL) finança 3.935 projectes dels ajuntaments catalans per reactivar l'economia i crear ocupació. Els projectes planificats s'han d'executar durant el 2009 i són principalment de millora d'espais públics urbans i de construcció i rehabilitació d'equipaments. El repartiment dels 1.275,9 MEUR del FEIL a Catalunya segueix un criteri proporcional a la població que provoca grans obres a les ciutats i actuacions amb menys pressupost als pobles.

El Fons Estatal d'Inversió Local (FEIL) és un fons extraordinari integrat en el Pla espanyol per a l'estímul de l'economia i l'ocupació, conegut també com a Plan E. El FEIL es va aprovar al Consell de Ministres del 28 de novembre del 2008. El termini de presentació de projectes per part dels ajuntaments va durar sis setmanes, fins al 24 de gener del 2009.

Un pla per reactivar l'economia

Els objectius del Govern espanyol eren reactivar l'economia a curt termini en un context de crisi econòmica (HABITATGE. CRISI [62]), a partir del manteniment i de la generació d'ocupació en el sector de la construcció, afavorint la viabilitat de petites i mitjanes empreses centrades en activitats annexes a la construcció, i millorant les infraestructures municipals. Així doncs, es pretenia fomentar l'obra pública, i els ajuntaments eren els encarregats d'aplicar-ho.

Els projectes finançats havien de ser de competència municipal, sense planificar i l'execució havia de tenir lloc durant el 2009. Cada projecte no podia superar els 5 MEUR i se'n pagava el total de l'actuació. Les inversions recomanades giraven entorn de la rehabilitació o millora d'espais públics urbans, la millora de l'abastament d'aigua, la conservació del patrimoni municipal i històric, l'eficiència energètica, la promoció del turisme, la supressió de barreres arquitectòniques, i la construcció o rehabilitació d'equipaments socials, sanitaris, funeraris, educatius, culturals o esportius, entre altres obres.

En el moment que s'adjudicava un projecte a una empresa, el Ministeri d'Administracions Públiques (MAP) ingressava a l'ajuntament el 70% de l'import total i el 30% restant es pagava una vegada s'acabava l'obra. El MAP repartia el fons als ajuntaments segons un criteri proporcional a la població, concretament de 177 € per habitant.

Es van validar un total de 3.935 projectes a tot Catalunya, 2.342 a la província de Barcelona, 648 a la província de Girona, 436 a la província de Lleida i 509 a la província de Tarragona. Dels 946 municipis catalans només la Quar (Berguedà) i Arres (Val d'Aran), els dos amb menys de cent habitants, no van presentar propostes. De totes les obres, només seixanta es van haver de prorrogar, i la resta van acabar en el termini previst.

Els projectes presentats eren, sobretot, de rehabilitació o millora d'espais públics urbans (31,79%), equipaments i infraestructures de serveis bàsics (28,89%) i la construcció o rehabilitació d'equipaments socials, sanitaris, funeraris, educatius, culturals o esportius (25,8%).

Invertir per crear ocupació

El FEIL tenia assignat a Catalunya una inversió de 1.275,9 MEUR. Per províncies, Barcelona tenia reservats 943,7 MEUR, Girona 124,9 MEUR, Lleida 73,2 MEUR i Tarragona 134,1 MEUR. Les sol·licituds havien d'incloure una comptabilització del nombre de persones ocupades i aquest era un dels indicadors que decantaven la balança en el moment d'adjudicar les obres. De fet, es preveia generar una ocupació directa d'unes 41.000 persones, que per províncies es repartien en 29.100 a Barcelona, 4.800 a Girona, 2.500 a Lleida i 4.400 a Tarragona. Finalment es van superar les expectatives i es van crear uns 60.000 llocs de treball.

En referència a altres efectes del FEIL a l'economia, la iniciativa va salvar la licitació d'obra pública a Catalunya segons un informe del Grup de Treball d'Infraestructures (GTI-4), format per la Cambra de Comerç de Barcelona, la patronal Foment del Treball, el Cercle d'Economia i el RACC. Concretament, durant el primer semestre del 2009 va caure un 7%, quan sense el FEIL la baixada es calculava que seria aproximadament d'un 48%.

Grans projectes a les ciutats

Tenint en compte el criteri poblacional com a indicador per distribuir els diners,

Obres del FEIL a Anglès Foto: Moisès Jordi

les grans ciutats com ara Barcelona, amb 302 actuacions, van gaudir de fortes inversions. A Sabadell es van aprovar els 118 projectes presentats per l'Ajuntament, per un import de 35,7 MEUR, que van ocupar unes 2.000 persones. Entre les obres programades a Sabadell, hi destacava la urbanització vial del camí de Can Quadres, la rehabilitació i millora de la mobilitat d'un tram de la Gran Via, la urbanització vial de la connexió entre Sabadell i Barberà del Vallès i també la construcció d'aparcaments, entre moltes altres.

A Figueres es van tramitar deu projectes valorats en 7,2 MEUR. A la capital de l'Alt Empordà es va aprofitar el FEIL per executar obres com ara els nous vestidors del camp de futbol municipal de Vilatenim, el nou vial d'accés al barri de l'Olivar Gran, la construcció de dues piscines exteriors o la millora de l'accessibilitat de vianants i de seguretat viària a la ronda Sud.

La ciutat de Lleida tenia 22,5 MEUR per gastar en els 21 projectes. El nou col·lector a Gardeny, el Centre Cívic de la Bordeta o la construcció de l'escola bressol de Raimat eren algunes de les actuacions a la capital del Segrià. A Reus es va aprofitar el FEIL per executar dinou obres com ara la reforma de la vorera de la carretera de Castellvell, els poliesportius lleugers a les escoles Alberich i Casas i Ciutat de Reus o la recollida pneumàtica.

Als pobles, obres amb menys pressupost

Pel mateix criteri poblacional de repartiment de les subvencions, els ajuntaments amb menys població gaudien d'inversions menors. Així doncs, al Pont de Suert (Alta Ribagorça) els tres projectes, amb un pressupost de 427.000 €, eren l'enllumenat públic del sector Doctor Saura, la rehabilitació de l'Ajuntament Vell i l'obertura de pas al carrer Major.

Com que no podien estar planificats, es finançaven projectes no previstos a curt termini. A Fontcoberta (Pla de l'Estany) es van gastar els 214.000 € en la creació d'aules d'activitats dirigides al pavelló municipal, l'arranjament de l'aparcament del pavelló i la urbanització del carreró d'escales del Baixant de la Lloca. Per altra banda, a Avià (Berguedà) es van executar cinc actuacions per valor de 373.000 €, la urbanització de tres trams de carrers, la reubicació del bar de l'Ateneu i de la sala d'exposicions, i l'arranjament parcial d'una zona verda.

Valoracions majoritàriament positives

Joan Rangel, delegat del Govern espanyol a Catalunya, va manifestar que es va complir, fins i tot superant les expectatives, l'objectiu de foment i generació de l'ocupació. A més, segons Rangel, la iniciativa va permetre avançar inversions i es va assolir a bastament el propòsit de millorar l'espai públic urbà i els equipaments dels municipis. Rangel creia que la majoria d'ajuntaments van escollir encertadament els projectes.

La gran majoria d'alcaldes catalans es mostraven partidaris del FEIL i de l'oportunitat d'executar totes les obres associades. Un altre denominador comú dels alcaldes era minimitzar les molèsties als veïns provocades per les obres. L'alcalde de Sarrià de Ter (Gironès), Roger Torrent (Esquerra Republicana de Catalunya, ERC), destacava que molts projectes no s'haurien executat a curt termini sense el FEIL, una opinió molt generalitzada també entre els batlles catalans. Els dos únics municipis catalans que no es van acollir al FEIL, però, no es mostraven tan satisfets. L'alcalde d'Arres, Pere Castet (Convergència Democràtica Aranesa, CDA), argumentava la seva negativa a participar-hi per l'alt cost que implicava la redacció del projecte. En la mateixa línia l'Ajuntament de la Quar va explicar que els semblava exigua la xifra de 10.600 € que els corresponia, perquè creien que no seria suficient per contractar el personal extern, com ara aparelladors o arquitectes, que els hauria calgut per redactar els projectes.

XCN

Més informació

www.map.es
www.plane.gob.es

GESTIÓ DEL RIU RIPOLL. MILLORA AMBIENTAL (SABADELL) 60

L'estat de degradació del riu Ripoll al seu pas per Sabadell porta l'ADENC a promoure un projecte de recuperació ecològica sota el lema "Fes reviure el Ripoll". El projecte pretén restaurar ecològicament en un termini de dos anys el tram del riu Ripoll de l'ermita de Sant Vicenç de Jonqueres i el molí de l'Amat. Es proposa eliminar les masses de vegetació al·lòctona i substituir-les per espècies de ribera pròpies de la zona, així com corregir la geomorfologia del riu en alguns punts i promoure l'educació ambiental. A final de gener de 2009 l'ACA concedeix una subvenció per al 70% del projecte i se'n comença l'execució amb un ampli suport social.

El riu Ripoll neix a la serra de Granera i recorre la comarca del Vallès Occidental fins a desguassar les aigües al riu Besòs, a Montcada i Reixac. El riu creua de nord a sud el municipi de Sabadell al llarg de 7 km i delimita l'est del nucli urbà actuant com a punt de contacte entre l'espai urbà i natural. La relació del riu amb la ciutat ha estat sempre molt estreta: durant segles s'ha aprofitat per a l'agricultura i indústria, a més de ser un espai d'oci dels sabadellencs. Tanmateix, en els darrers anys, la qualitat del riu ha empitjorat a causa de les substàncies contaminants utilitzades en els processos industrials i l'explotació intensiva de l'aqüífer.

El Parc Fluvial del Ripoll

Davant l'evident estat de degradació del riu, l'ajuntament de Sabadell va posar en marxa el projecte del Parc Fluvial del Ripoll, que pretenia aturar la degradació i compatibilitzar l'ús social i l'ús econòmic de l'espai amb els recursos naturals. Les accions desenvolupades s'encaminaven a recuperar l'ecosistema aquàtic, protegir els béns i persones davant les avingudes i recuperar i crear nous espais verds i de ribera per als ciutadans.

El projecte es va desenvolupar en dues fases corresponents als fons de cohesió de 1995-1999 i 2000-2006. La fase primera es va centrar en la protecció i millora dels marges del riu en el tram central; i la segona en les proteccions davant les avingudes, continuació del camí del riu, creació de zones d'estada i reordenació de l'horta en els trams sud i nord. Paral·lelament, també es va construir un nou col·lector que va aturar els abocaments incontrolats de les indústries i barris de la zona, i es van redirigir les aigües brutes cap a l'estació depuradora del Ripoll.

El projecte "Fes reviure el Ripoll"

Tot i els esforços destinats a millorar l'entorn i la qualitat de l'aigua del riu, l'estat ecològic del Ripoll encara era fràgil. El principal problema era la manca de vegetació fluvial autòctona, atesa la forta humanització de l'espai. Conscient d'aquesta debilitat, l'Associació per la Defensa i l'Estudi de la Natura (ADENC) va promoure un projecte de recuperació ecològica sota el lema "Fes reviure el Ripoll". El projecte pretenia restaurar ecològicament en un termini de dos anys un tram del riu Ripoll al nord-est del nucli urbà de Sabadell, concretament una superfície de 4 ha al llarg dels 500 m, entre l'ermita de Sant Vicenç de Jonqueres i el molí de l'Amat. La recuperació consistiria a eliminar masses de vegetació al·lòctona que se substituirien per espècies de ribera pròpies de la zona, a corregir la geomorfologia del riu en alguns punts i a promoure l'educació ambiental.

Amb aquest projecte l'ADENC concursa l'any 2008 en una convocatòria de subvencions per a la realització d'actuacions de gestió, conservació i recuperació d'espais fluvials de l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA). A final de gener de 2009 se li va notificar l'atorgament d'una subvenció de 58.047,68 € per finançar el 70% de l'import total del projecte; la resta del pressupost (38.145,62 €) l'hauria d'aconseguir a través d'espònsors o donatius.

Des de bon començament, el projecte va tenir el suport i la col·laboració de set entitats sabadellenques: Amics del Ripoll, els esplais la Baldufa, l'Esparver, la Llar del Vent i Xivarri, la Federació d'Associacions de Veïns i la Unió Excursionista de Sabadell. Posteriorment es van sumar l'Obra Social Caixa de Sabadell i el Departament de Governació de la Generalitat, així com més entitats de la zona (Associació de Veïns de Can Puiggener, Colla de l'Olla, Fundació Club Natació i Associació de Mares i Pares d'Alumnes de les escoles Enric Casasses, Martí Pol, Ribatallada i Teresa Claramunt).

Les actuacions del projecte

Els primers passos en l'execució del projecte van consistir a conscienciar les diferents associacions de veïns sobre el valor ecològic del riu per mitjà d'un cicle de xerrades i a organitzar un calendari d'actuacions fonamentades en el voluntariat i la col·laboració de la ciutadania de Saba-

Primera plantada al riu Foto: ADENC

Segona plantada al riu Foto: Lluís Fernández

dell i del Vallès. El juliol de 2009 van començar les accions de restauració amb una primera plantada i neteja de la llera, els dies 21 i 28, respectivament. Al final d'octubre es va fer una primera eliminació de la canya americana, principal espècie al·lòctona de l'àmbit, i el 7 de novembre es van aplegar més d'una setantena de persones voluntàries de totes les edats per continuar la neteja del tram. A partir de llavors, les crides a la participació de voluntaris ja van ser per fer quatre grans plantades d'arbres, arbusts i plantes aquàtiques: en total 18.000 unitats vegetals, la llavor de les quals procediria d'altres indrets del mateix riu i actuarien com a focus de propagació d'espècies autòctones aigües avall. Paral·lelament es faria la correcció geomorfològica de la llera del riu en un punt en què passava fregant i erosionant un mur de formigó.

El 22 de novembre es va portar a terme la primera gran plantada de vegetació fluvial autòctona, en la qual van participar més de 150 persones i es van plantar 2.500 plançons de 9 espècies diferents. La segona plantada va tenir lloc el 13 de desembre i va aplegar més de 180 persones que plantaren 2.500 plançons de 13 espècies.

Al final de l'any estaven programades per al 2010 dues plantades més de vegetació autòctona (21 de febrer i 25 d'abril) i una neteja de la llera (21 de març).

ATD

Més informació

www.adenc.org

GOSSERA AL PARC DE L'ORENETA (BARCELONA) 61

L'octubre de 2008 l'equip de govern de l'Ajuntament de Barcelona tria el Parc de l'Oreneta com a ubicació de la futura gossera. Les protestes veïnals, recollides pels grups polítics de l'oposició, aturen el projecte i obren un debat en el qual es prenen en consideració altres possibles emplaçaments per a l'equipament. Finalment, el setembre de 2009 l'Ajuntament decideix canviar-ne la localització per un solar a Montjuïc, entre el cementiri i l'Institut Botànic.

L'actual gossera de Barcelona, situada a la carretera de l'Arrabassada, data dels anys setanta, i les instal·lacions, ja obsoletes, no es rehabiliten ni es posen al dia des del 2003, quan l'Ajuntament de Barcelona va prometre cercar una nova ubicació per a l'equipament, excessivament saturat des de la prohibició de sacrificar els animals perduts o abandonats a la via pública en aplicació de la Llei 22/2003, de 4 de juliol, de protecció dels animals.

Aquest centre va acollir i atendre durant el 2008 fins a 1.501 animals, dels quals 832 van ser adoptats i 542 van ser retornats als seus propietaris, mentre que 65 exemplars (agressius o bé amb malalties infeccioses) van ser sacrificats.

A final de juliol de 2008 la regidora de Medi Ambient i cinquena tinent d'alcalde de l'Ajuntament de Barcelona, Imma Mayol, d'Iniciativa per Catalunya Verds (ICV), qualificava la recerca d'un nou emplaçament per a la gossera municipal d'urgència política, i afirmava que s'estava treballant amb un total de tretze alternatives de localització per al nou equipament, tant a Barcelona com a l'àrea metropolitana.

L'Ajuntament es decanta pel Parc de l'Oreneta

Mayol va anunciar a final d'octubre de 2008 que el nou centre d'acollida d'animals de companyia (CAAC) es construiria en terrenys municipals al costat del Parc de l'Oreneta, al barri de Pedralbes, en un espai situat al nord de la ronda de Dalt i a tocar del Parc de Collserola [2008:81]. La proposta de l'Ajuntament ocuparia uns 17.000 m^2 de superfície, amb un equipament amb capacitat per a 250 gossos i 200 gats i un pressupost previst de 9 MEUR, i es preveia tenir-lo enllestit per al 2011. Mayol va destacar que els criteris emprats per escollir el lloc havien estat la bona accessibilitat i l'escassa densitat de població de la zona.

El projecte constava d'una zona d'allotjament per als animals, una àrea de passeig a l'aire lliure, una zona d'oficines i clínica veterinària, i una àrea per a activitats educatives adreçades a escoles i particulars. La proposta incorporava mesures especials per reduir l'impacte acústic en la zona. La intenció de l'Ajuntament era mantenir en funcionament la gossera de l'Arrabassada com a suport del nou centre en casos de saturació.

Immediatament, el cap del grup municipal de Convergència i Unió (CiU), Xavier Trias, va criticar l'elevat pressupost del nou CAAC, i va rebatre que costava quatre vegades més per animal que el que acabava de construir el Consell Comarcal del Barcelonès a Badalona.

Oposició al projecte i debat d'alternatives

A final de gener de 2009 el ple de l'Ajuntament va rebutjar una proposta presentada per CiU i el Partit Popular (PP) contra la ubicació de la gossera, fonamentada en les possibles molèsties per males olors i soroll, i per la proximitat a les escoles privades Aula, Betània-Patmos i Costa Llobera. La proposta del govern municipal tenia el suport condicionat d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), que demanava que no es descartessin altres localitzacions i que també es mostrava crítica amb l'elevat cost de l'equipament.

Les dues associacions de veïns afectades (Can Caralleu i Nord de Pedralbes) i els col·legis privats de la zona van mostrar la seva oposició al projecte. Un grup de representants de l'escola Aula, encapçalats pel president del Banc Sabadell, Josep Oliu, en representació dels pares d'alumnes, es va reunir amb l'alcalde, Jordi Hereu, del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), per demanar-li la retirada de la proposta per motius urbanístics i ambientals. L'escola, que va contractar el bufet d'advocats Roca Junyent per elaborar al·legacions contra el CAAC, va proposar com a emplaçament alternatiu el barri de Vallbona, a Nou Barris, on estava previst desenvolupar una de les ÀREES RESIDENCIALS ESTRATÈGIQUES DEL BARCELONÈS [15].

Des de l'equip de govern, Francesc Narváez (PSC) justificava les reticències dels partits a l'oposició en el fet que la ubicació triada es trobava en una zona privilegiada de la ciutat. Per la seva banda, CiU, ERC i PP proposaven emplaçaments alternatius, com ara Can Calopa, en terrenys municipals a Collserola on es conreaven vinyes, o bé a tocar del CAAC de Badalona, en uns terrenys actualment ocupats per un abocador.

Mayol es va reunir per separat amb els diferents grups municipals per intentar consensuar un projecte comú per a la CAAC, encara que no es va assolir cap acord definitiu. L'opció de Can Calopa era la que tenia més opcions de prosperar, atès que es trobava dins el terme, el solar era de propietat municipal, no tenia edificacions properes i tenia el vistiplau de l'oposició.

L'arquitecta que va dissenyar el projecte, Dolors Ylla, va aprofitar la reunió de la Comissió d'Urbanisme del districte de les Corts de principi de febrer per defensar la seva proposta, afirmant que el cost del CAAC només es reduiria un 10% si s'allunyava de les zones habitades, i va garantir que es mantindria un corredor verd d'entre 8 i 18 m entre l'equipament i l'escola Aula, que serviria de camí d'accés a Collserola. El projecte ja havia rebut llavors unes 600 al·legacions, bàsicament centrades en les possibles molèsties acústiques que podia generar l'equipament, que l'Ajuntament es va comprometre a resoldre en el termini d'un mes.

Les protectores d'animals demanen una ràpida solució

A principi de març els portaveus d'unes 150 entitats de protecció dels animals van reclamar que es tirés endavant el projecte de CAAC al Parc de l'Oreneta de forma urgent, ateses les males condicions del

centre de l'Arrabassada, a la vegada que demanaven l'arranjament d'aquest centre antic mentre duressin les obres.

Les protectores van criticar el paper dels partits de l'oposició, alhora que negaven que el nou equipament fos massa costós, i afirmaven que no comportaria molèsties als veïns. Eduardo Anselmi, d'Alliberal, considerava que el procés s'havia "polititzat en excés".

L'11 de març la Comissió de Govern va aprovar el pla especial urbanístic (PEU) del projecte, però aquest va ser rebutjat una setmana després en la Comissió d'Urbanisme, davant l'oposició de la resta de grups municipals.

Jordi Portabella, portaveu d'ERC, va afirmar que no donaven suport al PEU i que descartaven definitivament el Parc de l'Oreneta com a ubicació del futur CAAC, en considerar que era un espai lliure associat al futur Parc Natural de Collserola que calia preservar i on no es podia edificar, extrem que va ser rebutjat per Imma Mayol, que va assegurar que el solar estava qualificat com a equipament. Portabella va proposar, tanmateix, fins a set noves localitzacions alternatives, tres de les quals a Sarrià (Santa Eulàlia, Pomaret i Carles Riba).

Montjuïc, emplaçament definitiu

A mitjan mes de setembre de 2009, l'equip de govern de l'Ajuntament de Barcelona va acordar amb ERC que finalment el CAAC se situaria a Montjuïc, en un solar situat al passeig del Migdia, entre el cementiri i l'Institut Botànic, que no havia estat tingut en compte per cap de les alternatives d'emplaçament estudiades anteriorment.

El terrenys, unes 1,8 ha ocupades per un viver municipal, estaven qualificats com a zona verda, fet que obligava a modificar el Pla general metropolità (PGM) i a requalificar els terrenys com a sòl d'equipaments. El nou CAAC estaria com a mínim a 500 m de l'habitatge més proper i no afectaria tampoc cap escola. L'Ajuntament tenia previst fer una nova convocatòria de concurs per al nou projecte, que seguiria a grans trets les característiques de l'anterior.

Les protectores d'animals van rebre positivament l'acord, tot i lamentar-ne el retard. Pel que fa als altres grups polítics, CiU va donar-hi suport amb matisos i el PP no s'hi va mostrar en contra.

Per la seva banda, les associacions de veïns dels barris de Can Clos i el Poble Sec, i el Centre d'Estudis de Montjuïc, van criticar la proposta, que a parer seu vulnerava l'acord de no incloure més equipaments a Montjuïc fins que no estigues aprovat el PLA D'USOS DE LA MUNTANYA [2006:125], i van remarcar que afectava una àrea d'interès natural. El gerent del districte de Sants-Montjuïc, Josep Sans, va recordar que el procés comportava un canvi de planejament, que es pensava coordinar amb el Pla d'usos, i que es compensaria la zona verda perduda amb un solar similar també a Montjuïc.

La previsió era que es podrien iniciar les obres el primer trimestre de 2011 i que el CAAC entraria en funcionament el 2013.

Pel que fa al solar del Parc de l'Oreneta, a final de setembre es va saber que l'Ajuntament estava preparant un PEU per ubicar-hi una escola d'educació especial i una residència per a persones grans.

JRMR

Més informació

www.aspb.es

HABITATGE. CRISI 62

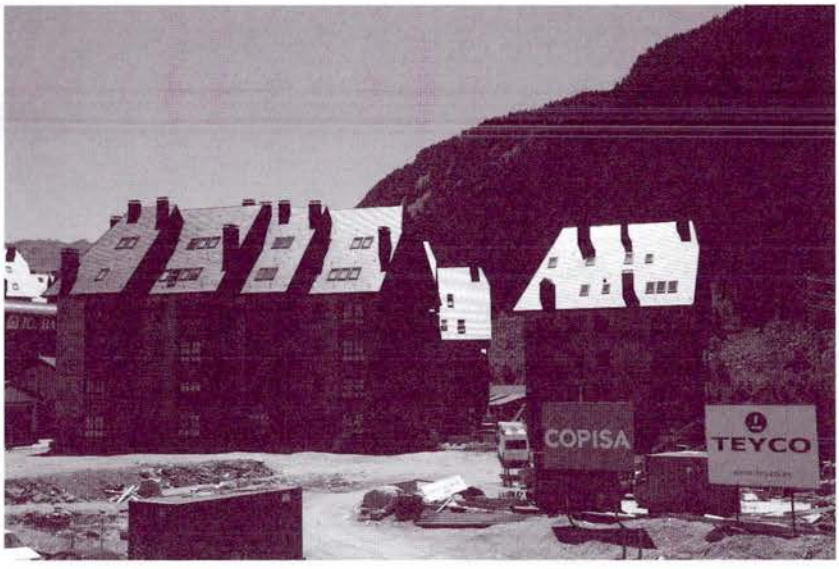
El sector immobiliari i la producció residencial se situen sota mínims l'any 2009. La construcció d'habitatges cau dràsticament, els preus de compravenda continuen rebaixant-se i, malgrat el descens dels tipus d'interès i l'àmplia oferta existent, es formalitzen ben poques operacions de compravenda. Des de l'administració pública, es respon amb mesures d'incentiu fiscal, la reforma dels procediments judicials per recuperar els habitatges llogats amb pagaments pendents, i el progressiu desplegament de la Llei pel dret a l'habitatge de la Generalitat de Catalunya.

Antecedents | 2003:66; 2004:99; 2005:83; 2006:75; 2007:74; 2008:56.

Si el darrer *boom* immobiliari (1997-2007) es caracteritzà per uns ritmes de creixement exponencial mai vistos, tant de la nova construcció, com dels preus de compravenda, de la inversió residencial, dels beneficis de les grans corporacions empresarials i financeres i de l'ocupació de sòl, el període de recessió que el succeí fou igualment brusc i intens. Durant l'any 2009 s'accentuà encara més el daltabaix del sector.

La Cambra Oficial de Contractistes d'Obres de Catalunya (CCOC) estimà que el valor de la producció interna de l'edificació caigué un 27% i un 50% en l'obra nova. L'única branca d'activitat que aconseguí registrar un lleu retrocés, del -2,0%, fou la rehabilitació i el manteniment d'edificis. El nombre de projectes visats pels col·legis d'aparelladors i d'arquitectes tècnics l'any 2009 arribà als 12.358 habitatges a tot Catalunya, la xifra més baixa des que existeixen sèries històriques. Les comarques de la província de Lleida foren les que experimentaren la major caiguda en la nova construcció, amb disminucions interanuals superiors al 70%. Els certificats finals d'obra, que fins aleshores s'havien mantingut sense gaires fluctuacions, també caigueren, per primera vegada des de 1996, per sota dels 40.000 habitatges, reflectint els entrebancs econòmics de molts operadors per continuar sufragant el cost de les promocions i l'esgotament de l'important estoc d'habitatges iniciats durant la fase expansiva. Tan sols la promoció protegida va aconseguir mantenir una certa regularitat, amb 6.366 habitatges acabats, un 0,8% més que l'any 2008. Ara bé, la localització de les obres finalitzades d'habitatges amb protecció oficial fou molt desigual: més del 70% es concentrà a la província de Barcelona i el 21% a la comarca del Barcelonès.

Un dels altres indicadors "clàssics" per avaluar l'estat del mercat de l'habitatge, l'evolució dels preus, mostrava resultats més ambivalents. El Ministeri d'Habitatge, per exemple, anunciava que el 2009 s'havia tancat amb un lleuger increment del valor de les taxacions a Catalunya en els darrers tres mesos, del 2,2% en l'obra nova i del 0,8% en la segona mà. La consultora PricewaterhouseCoopers (PwC) assegurava que s'havia tocat fons i que per al 2009 calia preveure una certa estabilització. En canvi, altres fonts subratllaven que encara s'hauria d'esperar com a mínim un o dos anys més per començar a identificar símptomes de recuperació. El servei d'estudis econòmics del Banc Bilbao Vizcaya (BBVA) pronosticà que, atesa la necessitat de donar sortida a l'ingent estoc d'habitatges per vendre, els preus a l'estat espanyol havien de patir encara un descens del 25% fins al 2011. L'economista i expresident del Banc Hipotecari Espanyol, Julio Rodríguez, xifrava el descens entre el 10% i el 20%, de manera similar a com ho feia l'empresa TINSA, la principal empresa de taxacions d'Espanya.



Promoció d'habitatges a Baqueira 1.500 Foto: Arxiu Territori

Restricció del crèdit, poques compravendes

Un altre tret de l'escenari macroeconòmic del 2009 fou la progressiva rebaixa dels tipus d'interès fins a mínims històrics, com a mesura anticíclica encaminada a fomentar la inversió i el consum. L'Euribor, l'índex de referència de la majoria de préstecs hipotecaris, se situà en l'1,6%, i això permeté una reducció molt significativa de l'esforç econòmic associat a la compra d'un habitatge lliure. Segons el Banc d'Espanya, el cost mitjà per assumir la compra d'un habitatge lliure l'any 2009 equivalia al 35,9% de la renda familiar, el 29,0% descomptat els beneficis fiscals, molt lluny del 41,6% de l'any 2008.

Ara bé, aquests càlculs teòrics no tenien en compte l'existència, gens residual, de clàusules que sovint limitaven l'impacte real de la baixada dels tipus, que el volum de crèdit efectivament mobilitzat cada vegada era més restringit i que, per tal d'esquivar possibles riscs d'impagament, les entitats financeres anaren endurint els requisits personals i contractuals a l'hora de subscriure un préstec hipotecari. Bona prova n'eren les poques operacions de compravenda que pogueren concretar-se

a Catalunya: de les 62.136 del 2008 a les 45.589 del 2009, un 26,7% menys, de les quals amb prou feines el sis de cada cent corresponien a habitatges amb protecció oficial. Lleida i Tarragona registraren les majors davallades en les compravendes d'habitatge, del -36,9% i el -31,0%, respectivament. El principal negoci del mercat hipotecari es focalitzà a atreure els clients solvents que ja tenien hipoteques en vigor per mitjà de subrogacions i novacions.

Problemes de solvència

L'escàs dinamisme en la formalització de nous préstecs hipotecaris coincidí amb una multiplicació dels casos d'insolvència entre tots els agents. El Consell General del Poder Judicial (CGPJ), per exemple, anuncià que durant l'any s'havien presentat 18.053 sol·licituds d'execucions hipotecàries a Catalunya, gairebé 7.000 més que en el 2008. Fins i tot anava avançant la quantitat de persones físiques sense activitat empresarial que es declarava en concurs de creditors (antiga suspensió de pagaments): de les 2 de l'any 2004, a les 180 del 2009. Comissiones Obreres (CC.OO.), SOS Racisme i l'Assemblea d'Afectats per Hipoteques, denunciaren que la pèrdua de l'habitatge estava duent moltes persones, especialment les immigrades, a viure en infrahabitatges. L'anomenada "moratòria hipotecària" que llançà el Govern Central, que permetia endarrerir el pagament de la meitat de les quotes hipotecàries entre el març de 2009 i el febrer de 2011, no aconseguí massa resultats, ateses les limitacions imposades (l'import inicial del préstec no podia superar els 170.000 € s'havien de satisfer uns determinats requisits d'ingressos i de situació laboral), la seva aplicació discrecional i voluntària, i la no-resolució del conflicte que suposava haver d'estar pagant una hipoteca per un habitatge que havia perdut part del seu valor en poc temps.

El mercat de lloguer també recollia els efectes de les creixents dificultats per assumir el cost de l'habitatge, malgrat la proliferació de les clàusules d'arbitratge, de les garanties públiques i del parc d'habitatges llogats. El Fichero de Inquilinos Morosos (FIM) difonia per primera vegada el balanç de les sentències judicials per desnonament entre 2007 i 2009: en aquests dos anys, el volum de llogaters desnonats a Catalunya havia crescut un 32,7%, amb un deute mitjà anual de 7.995,27 €

Les empreses del sector, que ja havien endegat un important procés de reestructuració, amb tancaments, fusions i diversificació de les àrees de negoci, van protagonitzar durant l'any 2009 diversos acords amb les entitats financeres, a fi de renegociar el deute pendent. Cal tenir present que la morositat era molt més accentuada en la promoció i la intermediació que no pas en l'adquisició d'habitatges de particulars. El Banc d'Espanya xifrà el volum del deute en 323.306 MEUR, el 9,2% del qual corresponia a les grans corporacions que cotitzaven a Borsa. Les estratègies de refinançament es concretaren a mirar d'allargar els terminis d'amortització i disposar d'una mínima liquiditat, reconvertint en nou deute els actius disponibles, cada vegada més depreciats, i a segregar les activitats més rendibles, com el lloguer, de la promoció i la gestió del sòl. Tot i així, se succeïren les declaracions d'insolvència de grans promotores i immobiliàries: després de Nozar, Martinsa Fadesa i Habitatge, vingueren Polaris, Fbex i Sacresa. En canvi, ACS, FCC, Ferrovial, Acciona i OHL aconseguiren, malgrat la menor facturació, tancar l'exercici amb un increment dels beneficis, gràcies a les plusvàlues generades per la desinversió i els bons resultats en altres àmbits.

Davant d'aquesta conjuntura, bancs i caixes optaren per vendre directament els béns immobiliaris que anaven acumulant, valorats en més de 50 MEUR en el conjunt d'Espanya. La fórmula emprada fou recórrer a les seves filials immobiliàries, tot oferint substancials rebaixes de preus i més facilitats per a la subscripció d'una hipoteca. Així, Caixa Catalunya aconseguí vendre 1.150 habitatges i llogar-ne 3.000 més, La Caixa ingressà més de 500 MEUR per la venda de part dels 2.854 habitatges que publicità i el Banc Sabadell impulsà el "Pla adapta", que garantia un finançament del 100% del preu de compra i un "còctel" d'assegurances. Aquesta sortida de les entitats financeres rebé fortes reticències dels promotors, que les acusaren de competència "deslleial" i d'introduir desigualtats en l'accés a les condicions de finançament.

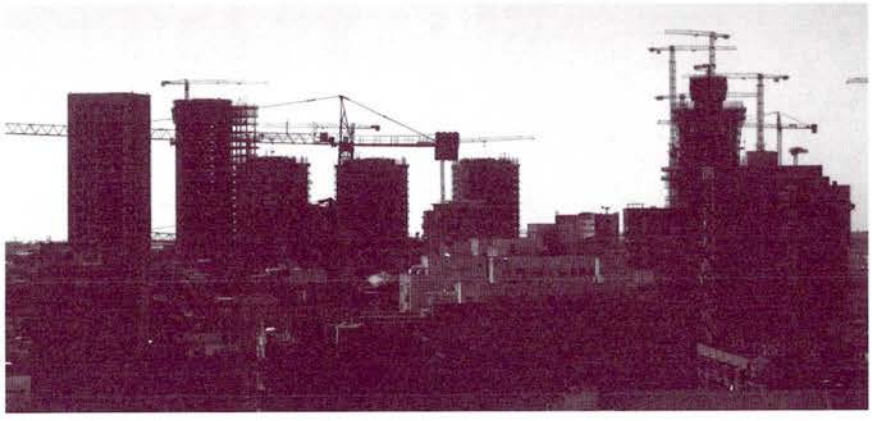
Paral·lelament als esforços per equilibrar els estats de comptes empresarials, anava creixent ràpidament el nombre de persones ocupades a la construcció que perdien la feina. En un any, l'atur registrat a la construcció a Catalunya augmentà un 171,6%. Més d'una tercera part dels gairebé 90.000 aturats de la construcció es trobaven al Barcelonès i al Vallès Occidental.

La resposta de les administracions

En una roda de premsa a Barcelona per presentar l'informe sobre crisi i dret a l'habitatge, la relatora de Nacions Unides, Raquel Rotnik, afirmava que les polítiques públiques d'habitatge, més encaminades a atreure els capitals internacionals i garantir un marc financer que no pas a regular el mercat de l'habitatge, havien contribuït decisivament a la recessió econòmica. Tanmateix, tant el Govern de l'Estat com la Generalitat de Catalunya anunciaren diverses mesures amb la finalitat d'esmorteir els efectes de la paràlisi immobiliària i l'exclusió residencial a l'alça.

El 19 de març, el Consell de Ministres aprovà el Projecte de llei d'economia sostenible que, d'entre altres punts, incloïa reformes en el tractament fiscal de l'habitatge: a partir de 2011 s'eliminaria la desgravació per l'adquisició d'habitatges, llevat del cas de les famílies amb menys ingressos; s'apujarien les bases imposables a partir de les quals es poden repercutir les deduccions de lloguer; s'ampliaren les bonificacions sobre els rendiments generats per l'arrendament d'habitatges, fins a l'extrem que els habitatges llogats a menors de 35 anys passaven a estar exempts de tributació; es permetia aplicar un IVA reduït i una nova deducció a la declaració de renda de les obres de rehabilitació vinculades a l'eficiència energètica, l'estalvi d'aigua i la millora de l'accessibilitat als habitatges de persones amb mobilitat reduïda.

Al desembre entrava en vigor l'anomenat "desnonament exprés", regulat per la Llei



Vista de la plaça Europa de l'Hospitalet Foto: Arxiu Territori

19/2009, de 23 de novembre, de "medidas de fomento y agilización procesal del alquiler y de la eficiencia de los edificios". Amb la voluntat de combatre els temors d'inseguretat a l'hora de posar els habitatges en lloguer, escurçava els tràmits judicials per poder desallotjar els arrendataris morosos i reclamar les rendes pendents i fixava que des del primer mes d'impagament del lloguer es podia interposar una denúncia.

Per la seva banda, la Generalitat modificava el pla d'habitatge vigent, 2004-2007, per tal de recollir els nous ajuts i les mesures extraordinàries previstes en el PLA ESTATAL D'HABITATGE I REHABILITACIÓ [2008:96], mentre avançava les principals novetats del nou pla català que s'havia de promulgar a començament del 2010: la regulació de la fórmula de la copropietat, segons la qual s'aconseguiria rebaixar el preu que haurien de pagar els ciutadans des del moment que la Generalitat assumia part dels drets de titularitat; l'impuls del lloguer amb opció a compra; la valoració de les cooperatives de cessió d'ús; la conversió dels ajuts al pagament del lloguer en prestacions contínues, com podien ser les d'atur; o la diversificació dels informes tècnics necessaris per sol·licitar els ajuts a la rehabilitació.

D'altra banda, s'aprovaven diverses mesures per desplegar la LLEI PEL DRET A L'HABITATGE [2007:78] i els compromisos adquirits del PACTE NACIONAL PER A L'HABITATGE [2007:103]: la creació del Registre de Sol·licitants d'Habitatges amb Protecció Oficial de Catalunya i la definició dels criteris que havien de regir els tràmits d'adjudicació d'habitatges protegits (Decret 106/2009); l'aprovació de la normativa específica dels habitatges adreçats als col·lectius afectats per operacions de reallotjament (Decret 80/2009); la promulgació de la llei que creava l'Agència de l'Habitatge de Catalunya (Llei 13/2009, del 22 de juliol); la revisió de la normativa sobre les condicions d'habitabilitat dels habitatges (Decret 55/2009) que, a més d'instaurar uns llindars mínims de densitat segons la superfície i el nombre de persones, obligava a tots els habitatges a disposar de cèdula d'habitabilitat; la presentació de l'avantprojecte del PLA TERRITORIAL SECTORIAL D'HABITATGE [103]; i l'entrada en funcionament del registre CONSTA que, gràcies a l'acord entre el Gremi Constructors d'Obres de Barcelona i Comarques, la CCOC i el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH), agrupava les empreses dedicades a la construcció, la reforma, el manteniment i la rehabilitació d'habitatges que, voluntàriament, s'hi volen adherir.

Finalment, la Diputació de Barcelona difonia el Mapa de serveis d'habitatge de la província de Barcelona, una eina que, a partir d'un mapa interactiu penjat al web, facilitava als ajuntaments i als ciutadans, d'una banda, situar en el territori el grau d'implantació dels múltiples instruments de la política d'habitatge i, de l'altra, obtenir una aproximació inicial, a escala municipal, del context demogràfic, econòmic, social i immobiliari.

JLO

Construcció d'habitatges a Santa Maria de Palautordera Foto: Moisès Jordi

Més informació

julrodlop.blogspot.com
www.ccoc.es
www.diba.cat/hua/implantacio/mapa.asp
www.fimiberica.com
www.ricardoverges.com

63 INCENDI FORESTAL A HORTA DE SANT JOAN

L'estiu de 2009 el risc d'incendis a bona part de Catalunya és molt elevat. El dia 20 de juliol es declara un incendi al nord del massís dels Ports, vora Horta de Sant Joan, a la Terra Alta. L'endemà, un reforçament del vent revifa el foc, que crema descontrolat durant quatre dies, mata cinc bombers i s'acosta perillosament a Horta de Sant Joan, primer, i a Prat del Comte, més tard. Dues setmanes després de l'inici de l'incendi, els bombers el poden extingir. S'han cremat més de mil hectàrees, la meitat de les quals dins el Parc Natural dels Ports, i diversos pagesos i empresaris turístics de la zona veuen perjudicada la seva activitat.

Abans de l'estiu de 2009 ja es preveia a Catalunya un elevat risc d'incendi, com a conseqüència de les ventades de l'hivern anterior (TEMPORAL DE VENT [139]), que havien tombat nombrosos arbres, i d'una primavera amb una pluviometria mitjana que havia permès que el sotabosc creixés considerablement a bona part del país. Amb aquests condicionants de risc, el Departament d'Interior, Relacions Institucionals i Participació (DIRIP) va dur a terme un pla de neteja dels boscos durant la primavera anterior, amb la contractació de mil persones durant tres mesos.

Però, segons el Servei Meteorològic de Catalunya (SMC), l'estiu va ser sec a bona part de Catalunya (amb precipitacions inferiors al 90% de la mitjana) i molt sec (precipitacions inferiors al 30%) a bona part de la façana litoral i prelitoral. En zones de les Terres de l'Ebre, la primavera i l'estiu hi van ser especialment secs i alguns indrets van recollir la meitat de les precipitacions habituals.

En arribar el juliol, es va constatar que les mesures preventives no eren suficients per contrarestar un risc d'incendi tan elevat. Així, el 17 de juliol, es va declarar el primer gran incendi de la temporada vora el poble de Donzell d'Urgell (Agramunt), a la comarca de l'Urgell, que durant dos dies va cremar 5.055 ha de camps, rostolls i bardisses en aquesta comarca, la Noguera i la Segarra, i va provocar una víctima mortal.

Es declara un incendi als Ports

Poques hores després que s'extingís l'incendi d'Agramunt, el dia 20 al vespre es va declarar un incendi al nord del massís dels Ports. Més concretament, el focus de l'incendi va ser vora el torrent conegut com el barranc dels Cubars, entre Horta de Sant Joan (Terra Alta) i Paüls (Baix Ebre), en una zona enclinglerada i boscosa. Aquella nit, l'incendi va cremar unes 100 ha i, gràcies a l'absència de vent, avançava a poc a poc i semblava que els bombers el podrien controlar aviat.

Però l'endemà, dia 21, a la tarda, el foc es va revifar amb un reforçament del vent de garbí, que arribava als 80 km/h, i una humitat relativa molt baixa, inferior al 20%. El foc va travessar el riu Canaletes i la carretera T-330 (d'Arnes a Prat del Comte), i va arribar a 1 km escàs de la població d'Horta de Sant Joan, escampant el neguit entre els seus veïns. Un canvi brusc en la direcció del vent va atrapar un grup de bombers del Grup de Reforç d'Actuacions Forestals (GRAF) entre un cingle i el barranc dels Cubars, en un lloc on només s'hi podia arribar a peu per causa del relleu tan accidentat que hi domina. L'operació de rescat va resultar impossible. Quatre dels sis bombers van morir i els altres dos van resultar greument ferits, un dels quals va morir al cap de pocs dies a l'Hospital de la Vall d'Hebron.

Aquell dia les hectàrees cremades havien arribat a 800. Els bombers de la Generalitat hi van enviar més efectius i mitjans aeris i van rebre el suport de bombers de València i Aragó, així com de la Unidad Militar de Emergencias del Ministeri de Defensa.

Alguns veïns de la zona i els alcaldes d'Horta, Àngel Ferràs (de Convergència i Unió, CiU) i d'Arnes (Terra Alta), Xavier Pallarès (CiU), van acusar els caps dels bombers de descoordinació i relaxació en el moment de la revifada del foc. El cap de Bombers de la Generalitat es va defensar immediatament, argumentant que, si no s'havien vist hidroavions i helicòpters aquella tarda, era perquè les fortes ratxes de vent "els haurien llançat contra les muntanyes". Els sindicats Comissions Obreres (CC.OO) i Unió General de Treballadors (UGT) també es van mostrar indignats per les acusacions que havia rebut el cos de bombers. Així mateix, Joan Boada (d'Iniciativa per Catalunya-Verds, ICV), secretari general del DIRIP, va afirmar que en cap cas els bombers havien donat el foc per controlat i que els mitjans terrestres havien continuat treballant, com els homes mateixos que van morir.

Els màxims representats del Govern català es van desplaçar a Horta de Sant Joan per seguir els fets de prop i donar ple suport a la tasca dels bombers. L'endemà, diversos dirigents de CiU, com Artur Mas o Duran i Lleida, es reunien amb diversos veïns d'Horta i els asseguraven que demanarien una investigació sobre els fets.

El dia 22 el foc va tornar a revifar a la vall del riu Canaletes i va avançar cap al NE, en direcció a Prat de Comte (Terra Alta), allunyant-se d'Horta, i guiat per un vent fort i sec que va dificultar les tasques d'extinció. L'SMC havia alertat d'una onada de calor, que va arribar al seu punt àlgid els dies 22 i 23 de juliol, amb temperatures extremes (com els 39,9°C d'Horta de Sant Joan), i que es va allargar fins a final de mes. Els bombers van aconseguir aturar l'avançada del foc a 3 km de Prat del Comte, però continuava cremant en llocs inaccessibles per terra.

El dia 23 el vent va encalmar, el perímetre del foc va quedar estabilitzat i els bombers es van poder dedicar a remullar les zones cremades per evitar cap revifada. L'endemà al matí, els bombers van poder anunciar que el foc estava en fase de control. Tot i així, encara sota l'onada de calor, es van anar produint diversos incendis que, tot i ser de petites dimensions, van mantenir en risc extrem d'incendi el 90% del territori català fins a final de mes, i la Generalitat va haver de tallar l'accés a diversos massissos. De fet, no va ser fins al dia 3 d'agost que es va poder considerar definitivament extingit l'incendi dels Ports.

Segons un estudi fet pel cos d'agents rurals, l'incendi es va originar per culpa d'un llamp que havia caigut sis dies abans, que havia deixat brases latents fins

que les condicions meteorològiques extremes del dia 20 van encendre les primeres flames.

El dia 28 de juliol el conseller Joan Saura va comparèixer a petició pròpia davant la Comissió de Justícia, Dret i Seguretat Ciutadana, per donar explicacions sobre l'incendi i va reafirmar que no hi havia hagut descoordinació i que els únics culpables de la mort dels bombers havien estat el foc, unes condicions meteorològiques extremes i una orografia molt complicada. Els partits de l'oposició continuaven qüestionant les afirmacions del conseller i unes setmanes més tard, els familiars de quatre de les cinc víctimes mortals van personar-se com a acusació particular en el cas instruït pel jutjat de Gandesa sobre la mort dels bombers (que es trobava sota secret de sumari), ja que tampoc no confiaven en les explicacions que havien rebut per part del conseller.

Repercussions econòmiques

L'incendi va afectar diverses finques agrícoles (sobretot oliveres i ametllers) i ramaderes, i l'alcalde d'Horta i representants d'Unió de Pagesos (UP) van reclamar al Departament d'Agricultura, Alimentació i Acció Rural (DAR) ajudes directes als pagesos. També es van mostrar molestos i patien pel seu bestiar perquè no se'ls va deixar accedir a les finques fins al cap d'uns dies. Durant els dies de l'incendi i els dies posteriors, l'afluència de turistes (una de les principals fonts d'ingressos de la zona) es va reduir i, fins i tot, es van cancel·lar diverses reserves. Per això, a principi d'agost, la Cambra de Comerç de Reus va anunciar que promouria un pla estratègic per impulsar la marca comercial i turística d'Horta de Sant Joan, a fi de pal·liar la mala imatge que havia quedat del poble arran dels focs. Tot i així, al cap d'un parell de setmanes, els empresaris turístics ja van notar certa reactivació de l'activitat.

A més, a mitjan agost, el Patronat de Turisme de la Diputació de Tarragona va editar un catàleg sobre els paisatges i els monuments d'Horta de Sant Joan, amb l'objectiu de transmetre la situació de normalitat del municipi, ja que els principals elements d'interès turístic no van resultar afectats pel foc. A final d'agost, la Cambra de Comerç de Tortosa també es va reunir amb l'alcalde i empresaris del poble i van acordar establir àmbits de promoció i coordinar les actuacions que les diverses administracions fan al municipi per potenciar els actius comercials i turístics.

Repercussions ambientals

El conseller de Medi Ambient i Habitatge, Francesc Baltasar (ICV), va informar que, en total, el foc havia cremat 1.140 ha. D'aquesta superfície, 587 ha es trobaven dins del Parc Natural dels Ports, del qual representaven un 1,4% de l'extensió. La pràctica totalitat de la superfície cremada també formava part de la Xarxa Natura 2000 [2006:199] i d'una zona d'especial protecció de les aus (ZEPA). Segons Boada, una "nota positiva" era que la majoria d'arbres cremats eren pins blancs, amb capacitat per regenerar-se sols, cosa que facilitaria la recuperació d'aquest paisatge. El director de l'Ecomuseu dels Ports, Salvador Carbó, mostrava una opinió semblant i defensava que l'incendi no havia comportat cap catàstrofe ambiental, ja que s'havia produït en una zona perifèrica del parc i no havia arribat a les cotes més altes.

A final d'agost l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA) va començar uns treballs de neteja del riu Canaletes i els torrents que hi conflueixen. Aquests treballs havien de durar tres mesos i consistien en la retirada dels arbres cremats i la creació de barreres vegetals, per reduir el risc que una pujada del nivell del riu provoqués una inundació i l'erosió dels terrenys calcinats, respectivament. Segons l'ACA, l'actuació, que costaria 80.000 €, preservaria la vegetació amb capacitat de rebrotar i ajudaria a preservar els espais fluvials. A més, el DIRIP reconstruiria una bassa privada que havia estat molt utilitzada per l'extinció del foc, i el DAR donaria ajuts als propietaris dels conreus cremats. Entre aquestes i altres actuacions, la Generalitat invertiria fins a 5 MEUR en la restauració de la zona cremada.

PHE-X3EA

64 INCENDIS FORESTALS AL SECÀ DE PONENT

Els ambients de secà de les terres de ponent pateixen molt el foc de la temporada d'incendis de 2009, ja que es cremen més de 7.200 ha, 5.700 de les quals en un sol incendi declarat a Agramunt que va afectar tres comarques. La major part dels incendis a les terres de Lleida tenen lloc en els camps de conreu de secà, durant els treballs de la sega, la qual cosa provoca pèrdues de collites, així com un considerable malestar en el sector agrari. El març de 2010 el Departament d'Agricultura aprova els ajuts als damnificats, amb un mínim de 4.000 € i es planifiquen noves mesures per evitar els incendis en els secans.

2009 va ser un any especialment destacat pels incendis forestals a Catalunya. Amb 8.829 ha cremades en 2.827 incendis, va ser l'estiu més complicat des de 2005. I és que el de 2009 va ser un estiu advers des del punt de vista meteorològic, amb fortes i llargues onades de calor des de final de juny i episodis de vents de component sud. També va contribuir a aquest resultat la simultaneïtat d'incendis –un fet crític per la distribució d'efectius de bombers al territori–. Així, per exemple, el 2 de juliol es van declarar 44 incendis a Catalunya.

A més de l'INCENDI D'HORTA DE SANT JOAN [63], la campanya d'incendis de 2009 va tenir un capítol destacat a les Terres de Lleida, amb incendis inèdits en extensió i virulència que van acaparar un 80% de la superfície cremada del Principat. En total, en l'àmbit van tenir lloc 177 incendis que van cremar unes 7.200 ha (vegeu Taula 1). El 2007 es van cremar 182 ha i el 2008 només 18.

Una particularitat dels incendis forestals a les terres de Lleida és que aquests van afectar especialment la vegetació agrícola, i concretament els camps de cereals de secà. Els incendis més importants es van produir a final de juny i començament de juliol després que diverses onades de calor assequessin el cereal coincidint amb l'inici de la sega dels camps. Els professionals del sector atribuïen la proliferació d'incendis a l'excel·lent collita d'aquell any. A l'agost, un cop acabada la sega, els incendis van ser de menor intensitat.

Mesures contra els incendis

Davant la situació d'alt risc d'incendi, els dies 3 i 4 de juliol, el Departament d'Interior, Relacions Institucionals i Participació (DIRIP) va demanar extremar les mesures de precaució i va prohibir l'ús de maquinària agrícola (màquines recol·lectores de cereal i màquines empacadores de palla) durant les hores de major insolació (entre les dues i les cinc de la tarda) a set comarques de Catalunya (Noguera, Urgell, Segrià, Segarra, Solsonès, Garrigues i Bages).

La prohibició va revoltar els pagesos i alcaldes afectats. Unió de Pagesos (UP) va considerar inacceptable que el DIRIP prohibís segar, ja que això perjudicava directament la collita, perquè el cereal s'havia de recol·lectar en hores i dies concrets, quan l'ambient és menys humit, per tal d'aprofitar millor el gra. A més, trobava inadmissible que Interior fes pública la decisió amb tant poca antelació. El sindicat Joves Agricultors i Ramaders de Catalunya (JARC), per la seva banda, va acusar el Govern de prendre mesures precipitades.

Ambdós sindicats agraris denunciaven una espiral persecutòria contra el sector agrari. La Diputació de Lleida, per la seva banda, també va criticar la mesura, i el seu president, Jaume Gilabert, va demanar a la Generalitat que promogués mesures preventives en lloc de prohibir l'activitat agrària.

Uns dies abans havia tingut lloc una reunió d'urgència a la seu del Departament d'Agricultura, Alimentació i Acció Rural (DAR) amb representants del mateix Departament, del d'Interior, Bombers i de les organitzacions agràries, en la qual es va acordar l'elaboració d'un document de mesures preventives per minimitzar els

Taula 1. Principals incendis en l'àmbit dels secans de ponent

Incendis	Data	ha	Tipus de vegetació
La Donzell d'Urgell	17 juliol	5.700	agrícola
Plans de Sió	17 juliol	314	agrícola
Balaguer	14 juny	311	agrícola
Montcortès	1 juliol	232,5	agrícola
Les Oluges	2 juliol	212,9	forestal
Vilamajor	3 juliol	177,8	agrícola
Oliola	2 juliol	118,7	agrícola
Pujalt*	24 juliol	90	agrícola
Rocafort de Queralt*	23 juliol	49,8	agrícola
Nalec	2 juliol	46,2	agrícola
Vilanova de l'Aguda	2 juliol	46	agrícola
Sant Ramon	24 juny	36,5	forestal
Portella	27 maig	26	forestal
Soses	14 juny	25	agrícola

* Tot i ser fora de l'àmbit administratiu de les terres de Lleida, formen part de l'àmbit geogràfic dels secans de ponent

Font: Departament d'Interior, Relacions Institucionals i Participació

efectes de possibles incendis en camps de conreu. Aquestes mesures eren netejar la maquinària més d'un cop al dia, portar la pinta de la segadora una mica enlairada per evitar que piqués amb les pedres, dur sempre un extintor i aigua al tractor per apagar les brases i disposar d'un telèfon mòbil amb els números d'emergència necessaris en cas d'incendi.

L'incendi de la Donzell d'Urgell, el més virulent dels deu darrers anys

L'incendi més important de tot Catalunya respecte de la superfície afectada de la campanya d'estiu del 2009 va ser el que es va originar a la Donzell d'Urgell (Agramunt, Urgell) el 17 de juliol, i que va cremar en poc més de 24 hores 5.700 ha, un 65% de les quals de vegetació agrícola. A més a més, un veí de Guissona (Segarra) de 86 anys va perdre la vida com a conseqüència d'aquest incendi. Va ser l'incendi més important de les comarques de Lleida en deu anys.

Els veïns hi van col·laborar apartant els materials combustibles del camp.

Fonts de Fecsa-Endesa, però, van replicar que era impossible determinar la causa de l'incendi. Segons la companyia elèctrica, el seu registre d'incidents va detectar el tall de subministrament elèctric dues hores més tard que es declarés l'incendi. D'aquesta manera, la companyia va assenyalar que el pal elèctric que el Govern va apuntar com a possible origen del foc podria haver caigut durant l'incendi. El responsable del cereal d'UP, Alejandro Domingo, va aprofitar per manifestar que l'acusació als agricultors de ser els culpables del 90% dels incendis agrícoles no tenia fonament.

Compensacions pels incendis i mesures preventives

El DAR va obrir una línia d'ajuts per reparar els danys que va causar el foc. UP va demanar que s'incrementés el manteniment de les línies d'electricitat, no només a les zones boscoses sinó a totes les zones agrícoles.

XSR-X3EA

Més informació

mediambient.gencat.net/cat/el_medi/incendis/estadistiques_incendis.jsp
www.gencat.cat/interior/emergencies/bombers/index.htm

65 INCINERADORA DE CAMPDORÀ (GIRONA)

El 8 de setembre de 2009 el ple de l'Ajuntament de Girona aprova iniciar els tràmits per modificar el planejament que hauria de permetre construir un complex de tractament de residus al nucli de Campdorà. La infraestructura, que hauria d'entrar en servei el 2013 i que comportarà una inversió de 100 MEUR, suposarà enderrocar l'actual incineradora, construir-ne una de nova en uns terrenys propers i edificar les instal·lacions pertinents de gestió de la recollida selectiva. Els veïns del nucli i CiU s'hi oposen, i el PP no ho veu clar. El consistori gironí admet que aquesta incineradora es construeix al costat de la planta actual amb la voluntat d'evitar la moratòria del Parlament a tirar-ne endavant de "noves".

L'any 1984 es va posar en servei la incineradora de Campdorà, al terme municipal de Girona, que donava servei tant a la capital del Gironès com a Salt i Sant Julià de Ramis. La instal·lació està situada a l'est del riu Ter, al sud de la C-66, i queda a prop de diversos barris de Sant Julià i Sarrià de Ter. Al llarg dels 25 anys de vida de la instal·lació, s'hi han executat millores per adaptar-la a les normatives que regulen els nivells d'immissió –contaminants dipositats sobre la superfície terrestre– i per assegurar-ne l'eficiència energètica. En aquest sentit, hi destaca una caldera de recuperació energètica que permet convertir en electricitat el 20% de la calor emesa en el procés de combustió. Un estudi de la Universitat de Girona (UdG) del 2008 també va assenyalar que la incineradora estava dissenyada per a una tipologia de residus de baix poder calorífic. La implementació de la recollida de la fracció orgànica ha suposat que el residu que es crema augmenti el poder calorífic per bé que, per contra, aquest fet no s'aprofita per generar energia.

Un nou complex de tractament de residus

A començament de juny de 2009 es va fer públic el projecte per substituir la incineradora de Campdorà. Es tracta d'un nou macrocomplex de 54.000 m², situat a l'altre cantó de la depuradora. La instal·lació actual, que ocupa la meitat de superfície, s'enderrocaria i l'espai es restauraria com a zona verda.

La directora de l'Agència de Residus de Catalunya (ARC), Genoveva Català (Iniciativa per Catalunya-Verds, ICV), va anunciar a l'Ajuntament de Sant Julià de Ramis, municipi en què una part dels habitatges queden molt a prop de Campdorà, que la inversió seria de 100 MEUR i que el nou complex donaria servei al conjunt del Gironès, amb una població potencial de 175.000 persones. "Serà emblemàtica, es convertirà en una de les plantes més modernes i avançades d'Europa", va afirmar Català. Des de l'ARC definien el projecte com a "integral", ja que hi hauria processos de tractament de la fracció orgànica –fins ara s'hi enviaven 23.000 tones anuals a plantes situades a Olot, Santa Coloma i Lleida–, de separació de la fracció resta per minimitzar la incineració, dels voluminosos i també espais de transferència i triatge de les fraccions de vidre i paper.

El nou complex tindria una capacitat de tractament de 130.000 tones de brossa, 30.000 més que la producció anual del Gironès. El volum que s'acabaria incinerant es continuaria mantenint al voltant de les 40.000 tones. El regidor de Medi Ambient de Girona, Enric Pardo (ICV), va destacar que també s'hi incorporaria el procés de bioassecatge, que permet reduir la humitat del material de rebuig i, per tant, el volum final dels residus. La directora de l'ARC també va subratllar l'elevada eficiència energètica del centre –s'aprofitaria el 75% de la calor de la incineració per generar electricitat– i va remarcar que la planta seria autosostenible.

"Neguit" a Sant Julià de Ramis

Dies després de la presentació del projecte, l'alcalde de Sant Julià de Ramis, Narcís Casassa (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), va expressar públicament el seu "neguit" pel projecte. En aquest sentit, el riu Ter era l'única separació entre el complex i una part del municipi, "molt més densament poblat que el nucli de Campdorà". Després de diverses reunions amb representants de l'ARC es va acordar crear una comissió de seguiment amb la participació dels diversos partits i les associacions del municipi.

A Campdorà el projecte suposava enderrocar una casa i una granja de 1.500 porcs d'engreix. També hi havia una segona casa oficialment no afectada però amb un talús que arribava a pocs metres de la finca. Segons havia publicat el *Diari de Girona*, feia més d'un any i mig que l'alcaldessa de Girona, Anna Pagans (PSC), havia comunicat als veïns de Campdorà els detalls del projecte, per bé que els havia de-

La incineradora, des de la urbanització de Campdorà Foto: Moisès Jordi

manat "silenci" per evitar una gran campanya d'oposició i rebuig. Tot i que no hi havia acord entre els habitants del nucli, es plantejaven compensacions com ara permetre edificar en zones actualment no permeses, tenir preferència als futurs llocs de treball del complex o no pagar la taxa de residus ni la factura de la llum.

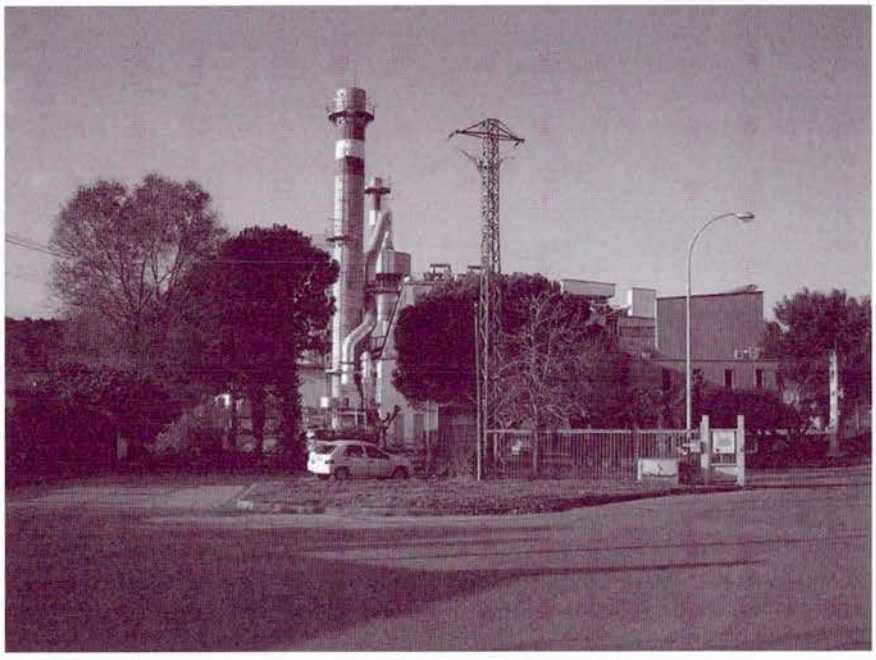
Una "modernització" per esquivar la moratòria

En unes jornades celebrades a la Cambra de Comerç de Girona a final de juny, el regidor Enric Pardo va admetre que el complex es construiria a Campdorà, ja que era "l'única opció". I és que el Parlament de Catalunya l'any 2000 havia aprovat una moratòria a la construcció d'incineradores i tant l'ARC com l'Ajuntament consideraven que no se'n plantejava cap de "nova", sinó una "reforma de l'actual". D'aquesta manera es podia esquivar la moratòria i complir el Pla estratègic de residus del Gironès (2006) que apostava per "adequar tecnològicament la incineradora" i habilitar tractaments complementaris que permetessin millorar el tractament de la recollida selectiva.

Per a la Confederació Ecologista Independentista el projecte incomplia clarament la moratòria. El seu portaveu, Nani Huertos, el titllava de "frau polític" i "projecte vergonyós". En les jornades de la Cambra el portaveu ecologista va afirmar que el nou complex apostava per un model "antiecològic" i que la solució passava per augmentar els nivells de recollida selectiva i evitar la incineració.

El ple inicia la tramitació

El ple municipal de l'Ajuntament de Girona va aprovar el 8 de setembre la tramitació prèvia a la modificació puntual del Pla general d'ordenació urbana (PGOU) i al Pla especial del futur complex de tractament de residus de Campdorà. El tràmit no va tenir el suport de l'oposició, que hi va votar en contra (Convergència i Unió, CiU) o s'hi va abstenir (Partit Popular, PP). Segons el portaveu convergent, Carles Puigdemont, es tractava d'un "despropòsit i un abús" situar el complex a Campdorà i va apuntar que seria millor emplaçar-lo en un polígon industrial d'algun altre municipi del Gironès. Per la seva banda, la regidora popular, Concepció Veray, va demanar més informació, ja que va considerar que no tenia clar si l'espai i el projecte eren idonis.



Detall de la incineradora Foto: Moisès Jordi

El tinent d'alcalde d'Urbanisme, Joan Pluma (PSC), va respondre que cap altre municipi havia proposat acollir les instal·lacions. "És raonable i normal, si no hi ha alternativa proposada, que la capital faci la proposta", va afirmar.

Malgrat que l'acord entre Generalitat i consistori era total, els veïns de Campdorà no acabaven de veure gens clar el projecte. En aquest sentit, a mitjan novembre la plataforma Campdorà Té Veu va acusar l'Ajuntament de Girona de convertir el nucli "en l'abocador de deixalles de la resta de ciutadans del Gironès". A més, veien amb preocupació que la instal·lació també pogués arribar gestionar brossa d'altres comarques. Segons va explicar el president de l'entitat, Albert Jordà, havien "aguantat fins ara" la incineradora i la depuradora, però havien decidit "no mantenir el silenci" pel que feia al nou complex. Les previsions de l'Agència de Residus de Catalunya era poder-la posar en funcionament el 2013.

AUV

Més informació

www.arc.cat

66 LÍNIA ELÈCTRICA DE 132 KV SERINYÀ-SANTA LLOGAIA D'ÀLGUEMA

A principi de novembre de 2009 la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona aprova la declaració d'impacte ambiental de la línia de 132 kV entre Serinyà i Santa Llogaia d'Alguema, un tram de la línia del mateix voltatge que ha d'unir Olot i Figueres. Ajuntaments i ecologistes denuncien el pas del traçat de la catenària per espais d'interès natural del Pla de l'Estany i l'Alt Empordà, i el CILMA presenta un estudi que proposa com a millor solució la compactació d'aquest traçat amb el de dues altres infraestructures en execució: el desdoblament de l'A-26 i el gasoducte Martorell-Figueres.

Tant el PLA DE L'ENERGIA 2006-2015 [2005:120] com el PLA DIRECTOR TERRITORIAL DE L'EMPORDÀ [2006:120] proposen la realització d'una línia elèctrica de 132 kV i de circuit simple entre Olot (Garrotxa), Serinyà (Pla de l'Estany) i Santa Llogaia d'Àlguema-Figueres (Alt Empordà). Amb aquesta infraestructura es garanteix la connexió de la Garrotxa i el Pla de l'Estany a la LÍNIA ELÈCTRICA DE MOLT ALTA TENSIÓ SENTMENAT-BESCANÓ-BAIXÀS [68], la qual estava previst que tingués a Santa Llogaia una de les seves subestacions de distribució.

Per tal de dur a terme aquesta actuació, el març de 2007 Endesa Distribució va redactar el Projecte d'execució línia 132 kV S.E. Serinyà – Suport T.101 de la línia 132kV SE Figueres – SE Renfe Llançà, que va passar a efectuar els tràmits urbanístics i ambientals corresponents durant el 2008.

Entre Olot i Serinyà ja existia una línia aèria de 66 kVm i d'entrada només es preveia eixamplar-la fins als 132 kV però sense canviar-ne el traçat. De Serinyà a Santa Llogaia, en canvi, calia construir la major part de la catenària, per la qual cosa a final de gener de 2008 la Comissió d'Urbanisme de Catalunya (CUC), seguint el projecte d'Endesa, va aprovar un pla especial en el qual se'n definia el traçat i les característiques. D'acord amb el pla, la línia tindria una llargada de 19,2 km, passaria pels municipis de Serinyà, Esponellà, Crespià, Cabanelles, Navata, Ordis, Avinyonet de Puigventós, Vilafant i Santa Llogaia, i es dividiria en tres trams: els dos dels extrems, que serien de nova construcció, i el central, que constituïa el 45% del traçat i que aprofitaria la traça existent de la línia de 66 kV entre Banyoles i Figueres. El projecte suposava la construcció d'una nova subestació a Serinyà i la instal·lació d'una trentena de torres de 25 m d'alçada al llarg del recorregut com a punts de suport.

El traçat inclòs al Pla especial suposava travessar espais naturals de valor reconegut, especialment, en el tram entre Serinyà i Crespià. Aquest era el cas dels terraprims de l'Empordà i els plans al·luvials del Fluvià, inclosos al Catàleg d'espais d'interès natural i paisatgístic de la Diputació de Girona, o el pla de Martís, inclòs a la XARXA NATURA 2000 [2006:199]. Aquesta situació va provocar les protestes dels ajuntaments afectats, que van presentar-hi al·legacions, i de l'entitat ecologista del Pla de l'Estany Limnos. Per aquestes entitats la línia afectava àrees d'elevada qualitat paisatgística i ecològica i modificava de manera irreversible el paisatge dels habitants dels municipis que travessava, per la qual cosa exigien sotmetre el projecte a una avaluació d'impacte ambiental i modificar-ne el traçat de la línia. En aquest sentit, Limnos proposava que s'estudiés com a possible alternativa un traçat situat més cap al nord, en paral·lel a l'N-260, que permetria evitar l'afectació del riu Fluvià i que es considerés la possibilitat de soterrar la línia aprofitant el PROJECTE DE DESDOBLAMENT DE LA VIA [2006:29].

A final de setembre de 2008, els alcaldes dels municipis afectats es van reunir amb representants dels departaments de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) i de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) i amb representants de la companyia elèctrica Fecsa-Endesa Distribución S.L. per tal de debatre les al·legacions presentades. Tanmateix, les al·legacions es van rebutjar i la companyia es va negar a fer un estudi de viabilitat del canvi de traçat i del soterrament per problemes tècnics i econòmics, i els ajuntaments van acusar el Govern català de fer més cas del que deia la companyia que no pas el territori.

Un estudi del CILMA defensa el soterrament de la línia

El juliol de 2009, el Consell d'Iniciatives Locals per al Medi Ambient de les Comarques de Girona (CILMA) va presentar un estudi que recomanava el soterrament total de la línia i la seva compactació amb les infraestructures ja existents o en previsió de fer-se, especialment el corredor d'infraestructures de l'autovia A-26/N-260 i el traçat del gasoducte Martorell-Figueres. Aquesta solució suposava passar per Sant Ferriol i Maià de Montcal (Garrotxa), al nord de la C-26, abans d'arribar a Cabanelles, des d'on se seguiria el traçat d'aquest eix. Tindria una longitud de 22,7 km, 3 km més que la proposta de Fecsa-Endesa, i suposava triplicar la inversió del traçat aeri, passant de 4,8 MEUR a 14,2. Tanmateix, l'estudi sostenia que el soterrament era viable si es prenia en consideració tant l'impacte paisatgístic com els costos indirectes de la infraestructura, els quals es concretaven en uns costos de manteniment menors, en l'augment de la vida útil de la infraestructura, en pèrdues energètiques menors que en el transport aeri, i també en una percepció social millor i en una acceptació en general de les noves infraestructures elèctriques.

Sí a la nova catenària aèria, però amb mesures correctores

Malgrat l'oposició del territori, a principi de novembre la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona (CTUG) va aprovar la declaració d'impacte ambiental de la línia de 132 kV entre Serinyà i Figueres, si bé va condicionar la realització del projecte a la introducció de diverses mesures correctores sobre el paisatge i els sistemes naturals. En concret, exigia dos estudis de detall: el primer era per al pas de la línia pel pla de Martís, a Serinyà i Esponellà, i tenia l'objectiu de definir amb precisió les modificacions de traçat, de les alçàries dels suports, així com les mesures que permetrien millorar la integració de la infraestructura en aquest espai d'especial valor natural. El segon estudi de detall serviria per al mateix a l'alçada de Crespià i tindria una especial atenció en proposar mesures per disminuir la visibilitat de la catenària des del nucli del municipi.

Els requeriments introduïts per la Generalitat no van agradar a Endesa, que va

manifestar la seva sorpresa i desacord per la decisió de la comissió. Segons va explicar un portaveu de la companyia el projecte s'havia perfilat amb consens amb tots els agents del territori, incloent-hi ajuntaments i entitats ecologistes. Els alcaldes, però, contradeien Endesa i afirmaven que no hi havia hagut consens en l'elaboració del traçat. Els consistoris consideraven favorable que la CTUG apostés per millorar el traçat del pla de Martís, però es recolzaven en l'estudi del CILMA per continuar defensant el soterrament de la línia. Per la seva banda, Limnos va lamentar l'aprovació i va declarar que la mesura de reduir l'impacte ambiental al pla de Martís era insuficient, i va acusar Endesa de mentir deliberadament en assegurar que el traçat tenia el consens del territori.

Un cop donat el vistiplau d'Urbanisme, s'esperava que les obres de la línia començarien el primer semestre de 2010, si bé els únics detalls que se'n coneixien a final d'any eren que les limitacions establertes a la declaració d'impacte ambiental, d'acord amb les quals el DMAH, prohibien efectuar obres entre els mesos de maig i agost en les zones de campeig de l'ocell esparver cendrós, especialment a les planes agrícoles.

MSM

Més informació

www.cilma.org/obrir_arxiu.php?arxiu=/documents/777.pdf
www.limnos.org

67 LÍNIA ELÈCTRICA DE MOLT ALTA TENSIÓ PENYALBA-ISONA

Red Eléctrica de España, amb el suport del govern estatal, presenta una proposta de creació d'una línia de molt alta tensió entre Penyalba, a Osca, i Isona, al Pallars Jussà. Els ens locals afectats d'Aragó i Catalunya, com en propostes similars anteriors, s'hi oposen frontalment pel seu impacte ambiental, i proposen com a mal menor l'aprofitament d'alguna de les línies ja existents.

La línia elèctrica de 400 kV, coneguda també com a línia de molt alta tensió (MAT), promoguda per Red Eléctrica de España (REE) va de Penyalba (Osca) a Isona (Pallars Jussà) i té entre 74 i 85 km de recorregut (uns 15 en territori lleidatà), atès que hi ha diverses alternatives de traçat. Els municipis lleidatans afectats pel seu traçat són el Pont de Suert a l'Alta Ribagorça; Baix Pallars al Pallars Sobirà; i Isona i Conca Dellà, la Pobla de Segur, Abella de la Conca, Castell de Mur, Conca de Dalt, Gavet de la Conca, Tremp, Llimiana, Salàs de Pallars, Sant Esteve de la Sarga, Talarn i Senterada, del Pallars Jussà.

Una proposta ja rebutjada en el passat

El 1995 el Govern de l'Estat va plantejar la construcció d'una línia MAT transpirinenca entre les centrals aragoneses de Castellnou i Escatrón i la localitat francesa de Casarilh. Davant les queixes aragoneses, el govern presentava el 1997 un traçat alternatiu pel Pirineu de Lleida, amb un tram entre Graus i Isona, que va comportar actes de protesta per part dels ajuntaments afectats a Aragó i al Pallars Jussà. El 1998 la Generalitat va mostrar la seva oposició al projecte, però va continuar tramitant-lo. Els municipis afectats van presentar un recurs d'alçada el 1999 per evitar la construcció de la MAT, que finalment va quedar aturada per una sentència del Tribunal Suprem de 19 d'octubre de 2005. Preveient aquest final, el govern estatal ja havia presentat el 2004 davant la Comissió Europea una variació del traçat que acabava a Salàs de Pallars en lloc d'Isona, amb la intenció de minimitzar l'impacte ambiental.

A final d'abril de 2007, Luís Atienza, president de REE, anunciava la intenció de la companyia d'establir una nova línia MAT entre Penyalba (Osca), Montsó (Osca) i Salàs de Pallars (Pallars Jussà), per millorar la connectivitat entre les xarxes aragonesa i catalana. Segons Atienza, aquesta infraestructura seria operativa l'any 2014, tot i que encara no s'havia tancat el calendari d'actuació i no hi havia data d'inici de la fase d'estudi.

Atienza considerava que la línia era necessària, però donava prioritat a la finalització de la LÍNIA ELÈCTRICA DE MOLT ALTA TENSIÓ SENTMENAT-BESCANÓ-BAIXAS [68]. Des de REE s'afirmava que l'objectiu de la nova MAT no era garantir la producció elèctrica a la província de Lleida, sinó enfortir el sistema energètic entre Aragó i Catalunya i augmentar la capacitat d'evacuació de l'energia eòlica. El projecte es trobava inclòs en la planificació del Ministeri d'Indústria, Turisme i Comerç (MITYC) amb un horitzó d'actuació previst per al 2016, i variava el traçat original de la MAT Graus-Isona per tal de connectar a l'altura de Salàs de Pallars amb la línia Sentmenat-Sallent, que donava servei a l'àrea metropolitana de Barcelona.

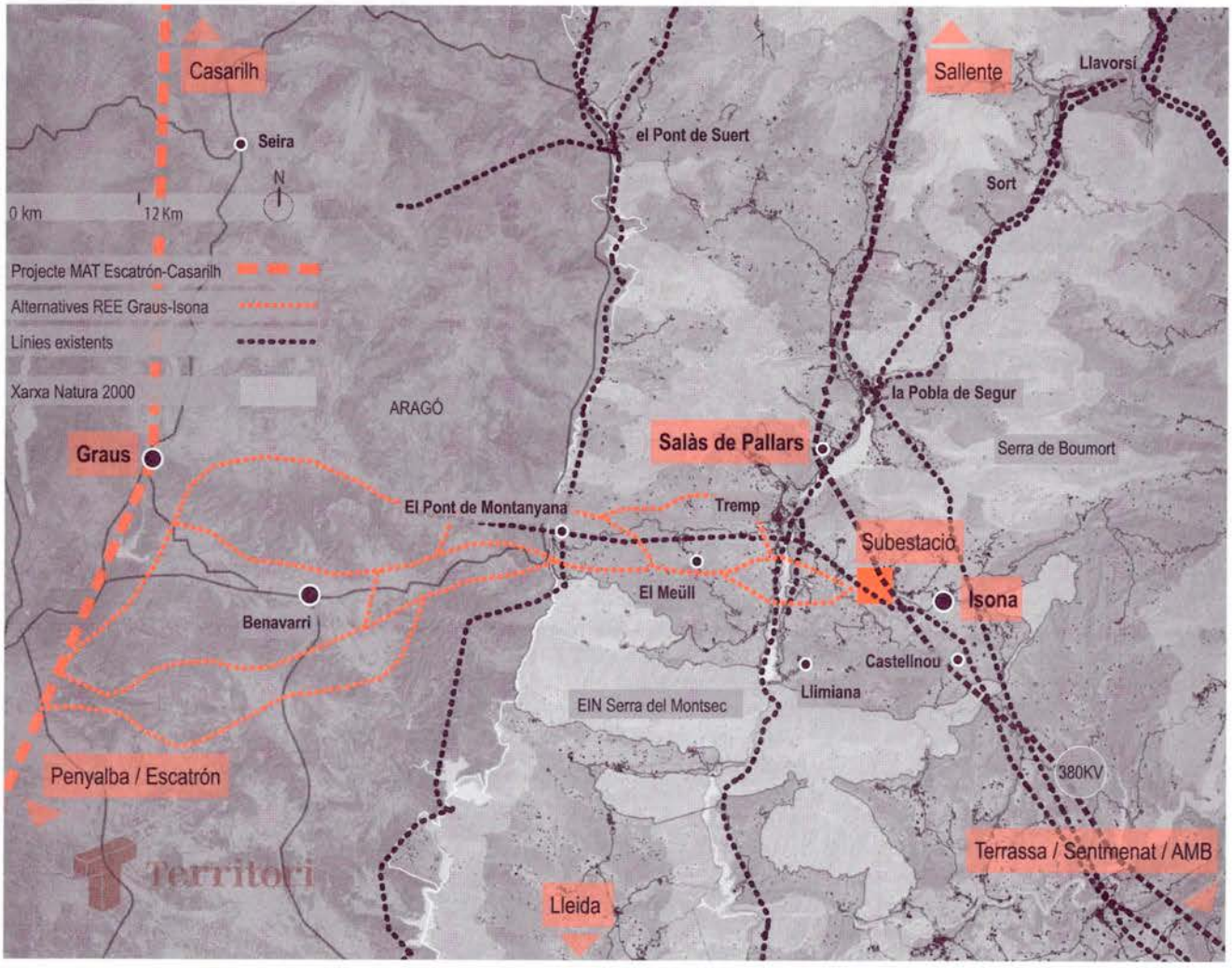
Això comportava la necessitat de començar de nou els tràmits i negociacions amb les parts afectades, però Atienza va afirmar que comptaven amb el suport de la Generalitat de Catalunya.

A final de maig de 2008, REE i el Govern de l'Estat fixaven un nou termini, el 2011, per a la construcció de la nova MAT, i preveien també l'ampliació de potència, de 110 kW a 220 kW, de diverses línies, entre elles la que anava de la central de Sallente (la Torre de Cabdella) a l'àrea metropolitana de Barcelona, passant per la Pobla de Segur. El MITYC justificava aquestes mesures en l'augment de la demanda per noves infraestructures com el FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT MADRID-BARCELONA [2008:44] i plantes dessaladores d'aigua com la del Prat de Llobregat.

REE notifica el projecte als ajuntaments

A final de novembre de 2008, REE anunciava als ajuntaments afectats –14 de lleidatans, de les comarques de l'Alta Ribagorça, el Pallars Jussà i el Pallars Sobirà, i 76 d'aragonesos– la intenció d'engegar la construcció d'una línia MAT de 400 kW entre Penyalba (Osca) i Isona (Pallars Jussà), en un document inicial on es proposaven diverses alternatives de traçat. La línia havia de permetre, bàsicament, donar sortida als excedents de les centrals tèrmiques aragoneses cap a l'àrea metropolitana de Barcelona.

Pintada contra la MAT de Ponent entre Tremp i Talarn Foto: Moisès Jordi



Els ajuntaments afectats d'ambdues comunitats autònomes es mostraven contraris al projecte, com ja havia passat anteriorment amb el projecte de construcció de la MAT transpirinenca entre Castellnou i Casarilh, que va quedar descartada quan es va optar per efectuar la connexió amb França per comarques gironines, a través de la MAT gironina.

Amb la presentació de la documentació, s'obria un període d'un mes per tal que els ajuntaments poguessin presentar al·legacions al projecte.

Els ens territorials s'hi posicionen en contra

Josep Castells, alcalde de Castell de Mur i vicepresident del Consell Comarcal del Pallars Jussà, d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), preveia que els alcaldes de la comarca es tornarien a unir per plantar cara a un projecte que, segons el seu parer, no aportava res de positiu al territori i provocava un gran impacte ambiental. Castells va criticar que les torres de la MAT tenien previst de passar per sobre de pobles com ara Claramunt, que encara no disposaven d'electricitat.

El delegat de la Generalitat a l'Alt Pirineu i Aran i alcalde de Tremp, Víctor Orrit, del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), afirmava que veia molt difícil que la proposta es realitzés, perquè havia de complir amb el Pla territorial parcial de l'Alt Pirineu i Aran [2006:127], i afectava paratges naturals i infraestructures ja programades.

Per la seva banda, Francesc Borrell, alcalde de Salàs de Pallars, d'Independents per Salàs-Progrés Municipal, va manifestar la seva sorpresa en veure que la subestació de final de línia que el projecte de REE presentat al juny situava al seu municipi, en la nova proposta s'ubicava a Isona.

El govern aragonès també va mostrar la seva oposició a la línia d'alta tensió, un cop es va conèixer que els ajuntaments aragonesos afectats per la MAT havien rebut la documentació inicial del projecte, tramès pel Ministeri de Medi Ambient, Medi Rural i Marí (MARM). El Govern d'Aragó ja havia rebutjat en el seu moment la MAT que connectava amb França, amb un tram de torres ja instal·lades sobre el terreny, i que REE pensava emprar en part del recorregut de la nova infraestructura.

Bona part dels municipis aragonesos afectats, molts d'ells amb escassos recursos, es van posar en contacte amb la Diputació Provincial d'Osca per sol·licitar assessorament jurídic a l'hora de redactar les al·legacions al projecte.

A principi de desembre de 2008 la Generalitat encara no s'havia pronunciat sobre el projecte, atès que el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) encara estava revisant la documentació presentada per REE. Els alcaldes i el Consell Comarcal del Pallars Jussà, per la seva banda, s'oposaven a la MAT pel seu impacte ambiental, ja que afectava dos espais protegits d'interès natural (EIN) en el moment de travessar els rius Noguera Ribagorçana i Noguera Pallaresa, i en algunes de les alternatives proposades, una zona d'hàbitat prioritari, a més de preveure una subesta-

ció elèctrica a un quilòmetre de Figuerola d'Orcau.

Segons la documentació rebuda, la MAT podia entrar en territori català travessant el riu Noguera Ribagorçana per dos punts alternatius. El que se situava més al sud es trobava al començament del paratge del CONGOST DE MONT-REBEI [2006:173], i afectava l'EIN de la Serra del Montsec. Més endavant, un dels ramals proposats passaria just per damunt d'una àrea que la Generalitat ha declarat zona d'hàbitat prioritari, a Collatrava.

En el pas sobre la Noguera Pallaresa, les dues alternatives presentades per REE es trobaven dins l'EIN Serra del Montsec, a més de l'àrea declarada com a zona humida de la cua del pantà de Terradets i Zona d'Especial Protecció d'Aus (ZEPA) Serra del Montsec, Sant Mamet i la Mitjana.

Les diverses alternatives de la línia en territori català vorejaven també tres zones declarades d'interès geològic per la Generalitat, i el conjunt del territori afectat era considerat zona de protecció de la reintroducció del trencalòs.

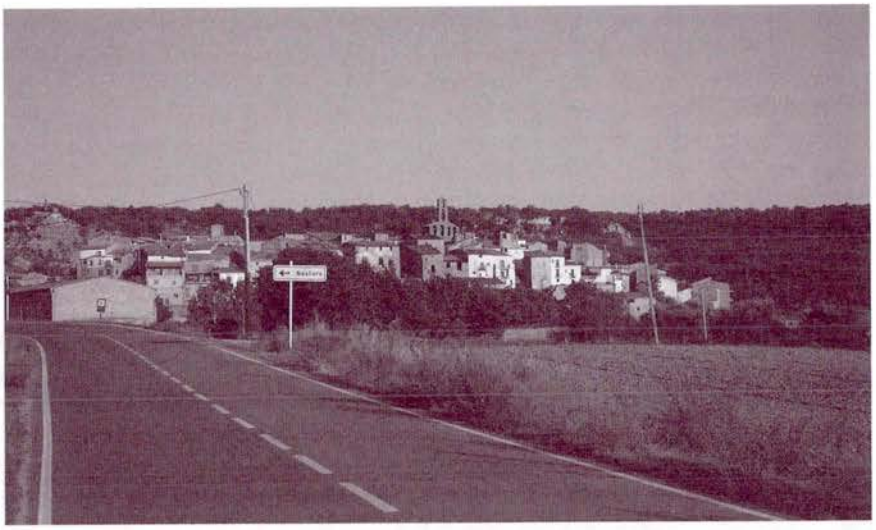
La MAT es connectaria amb diverses línies elèctriques que passaven a prop d'Isona, entre elles la línia central de Sallent (Parc Nacional d'Aigüestortes)-Calders-Sentmenat i les línies de 220 kW Pont de Suert-Abrera i Pobla de Segur-Rubí. Aquestes connexions també eren criticades pels ens locals, donat que es proposava construir la subestació en uns terrenys situats a l'entrada del poble de Figuerola d'Orcau. REE preveia dues ubicacions per a la subestació, a 3 i 1 km de la població, respectivament.

Les quatre alternatives de traçat per terres aragoneses (per Calassanya, pel sud de Jusseu, per Benavarri i

Tolba i per Graus i Lasquarri) també presentaven recels entre les administracions locals. Part del tram aragonès pensava aprofitar les torres d'alta tensió ja aixecades de Penyalba a Graus en el marc de la fallida MAT transpirinenca –el tram en la tèrmica de Castellnou i Penyalba ja funcionava i donava servei al Ferrocarril d'Alta Velocitat (FAV) –. Entre Penyalba i Graus les torres havien quedat ocupades per nius de cigonyes.

Els afectats organitzen l'oposició al projecte

El 7 de desembre, una trentena d'alcaldes, representants d'entitats veïnals, ecologistes i propietaris afectats pel traçat de la futura



Nucli de Figuerola d'Orcau, a prop del qual es preveu una subestació elèctrica Foto: Moisès Jordi

MAT de Ponent es van reunir a la localitat ribagorçana del Pont de Montanyana (Osca) per començar a preparar una resposta conjunta al projecte de REE. En la reunió es va acordar la reactivació de la Plataforma Unitària contra l'Autopista Elèctrica, que el 2002 ja havia aconseguit truncar el plans de REE a la zona. A la reunió van participar alcaldes i regidors de la Ribagorça aragonesa (el Pont de Montanyana, Tolba, Lasquarri, Benavarri i Fonts), i pel Pallars Jussà hi fou present l'alcalde de Castell de Mur i vicepresident del Consell Comarcal del Pallars Jussà, Josep Castells, i un grup de militants d'ERC d'Isona i Conca Dellà. També hi van ser presents grups veïnals de Torres del Bisbe i Montanyana (Baixa Ribagorça) i Castissent (Pallars Jussà) i el dirigent de la Institució de Ponent per la Conservació i l'Estudi de la Natura a Lleida (IPCENA), Joan Vázquez.

Els representants d'ERC es van comprometre a fer pressió perquè el seu grup al Parlament i al Congrés votés en contra del projecte, mentre que el secretari general de Chunta Aragonesista (CHA) a la província d'Osca i regidor a Fonts, Eduardo Pueyo, va anunciar que el seu grup ja havia presentat una moció al parlament aragonès perquè es declarés en contra del projecte.

La Plataforma denunciava que el projecte volia donar sortida a l'excedent de les hidroelèctriques aragoneses amb un traçat de fort impacte ambiental, i es va posar a disposició de consistoris i entitats per recollir al·legacions al projecte.

Per mobilitzar els municipis catalans, la plataforma va dur a terme una assemblea informativa el 13 de desembre al Museu de Tremp, on va denunciar que no s'havia informat correctament els veïns dels pobles afectats sobre el projecte de REE. Segons la plataforma, aquesta infraestructura perjudicaria els pobles afectats en termes econòmics, paisatgístics i de salut, pel perill que suposava el camp magnètic de les MAT. La plataforma també considerava que des de REE s'estava intentant dividir els ajuntaments afectats amb la inclusió al projecte de reivindicacions històriques com ara la millora de la xarxa elèctrica del polígon industrial de Montsó.

La plataforma també reclamava que no es fes cap línia nova i que en tot cas, la MAT aprofités alguna de les línies elèctriques ja existents amb l'objectiu de minimitzar l'impacte ambiental. En l'esmentada assemblea, es va acordar la realització d'una campanya informativa entre la població, l'ús de totes les accions legals possibles per aturar el projecte i la previsió de mobilitzacions de protesta.

El president del Consell Comarcal del Pallars Jussà, Xavier Pont, de Convergència i Unió (CiU), va afirmar per les mateixes dates que el seu organisme estava recopilant tota la informació i havia posat els serveis tècnics del consell a disposició dels ajuntaments afectats. Pont confiava que una resposta unitària del territori aconseguiria aturar el projecte, com ja havia passat amb la MAT transpirinenca. Pont va proposar que, en tot cas, es podia reconvertir la línia Seire-Terrassa, de 110 kW i amb uns vuitanta anys d'història, en lloc de crear un nou corredor elèctric al Pallars, i lamentava que la línia projectada per REE afectés paratges d'interès natural i geològic com ara Puigcercós Vell, un entorn visitat cada any per científics d'arreu del món pel seu interès.

L'alcalde de Castell de Mur, Josep Castells, estava indignat pel fet que s'havien dut a terme tasques importants de recuperació de nuclis despoblats i millora del paisatge que ara es veurien molt perjudicats per la nova infraestructura. Posava com a exemple el nucli del Meüll, on fa pocs anys es va fer arribar l'electricitat amb un projecte de minimització de l'impacte visual molt costós, amagant la línia entre la forma dels turons i els desnivells. La proposta de la MAT hi passava recte pel davant.

El gerent del Consorci del Montsec, Joan Camats, va anunciar que donarien suport a les al·legacions que estaven preparant diferents ens locals del Pallars Jussà.

L'Ajuntament de Tremp va anunciar a mitjan desembre que pretenia presentar com a al·legació a la construcció de la MAT la planificació d'un aeròdrom en el mateix indret per on havia de passar el corredor elèctric. El lloc escollit per a la futura subestació elèctrica d'Isona estava molt a prop del futur aeròdrom, cosa que segons l'alcalde de Tremp, Víctor Orrit, feia incompatible el projecte de REE amb la planificació vigent del territori. Víctor Orrit va explicar que el PLA D'AEROPORTS, AERÒDROMS I HELIPORTS DE CATALUNYA (2009-2015) [2007:119] preveia la creació de l'aeròdrom de Tremp i que en el moment de ser aprovat aquest document sectorial REE no hi va presentar cap tipus d'al·legació. Un altre aspecte pel qual es pensava al·legar en contra de la MAT era que el Pla territorial parcial de l'Alt Pirineu i Aran, recentment aprovat, no preveia aquest corredor.

Per la seva banda, l'alcalde d'Isona i Conca Dellà, Antoni Grasa (CiU), descartava en un primer moment fer una oposició frontal al projecte, tot i que no veia amb bons ulls el traçat previst. Grasa considerava que la solidaritat elèctrica que el Pallars havia tingut amb la resta del país, amb la presència de set línies elèctriques en un corredor de poc més de cinc quilòmetres i una de nova en perspectiva, havia de compensar-se amb contrapartides importants per al territori.

El territori presenta al·legacions

El 2009 va començar amb la presentació de deu al·legacions al projecte. El Consell Comarcal del Pallars Jussà va fonamentar els seus cinc al·legats en la protecció de les aus, el turisme, el patrimoni cultural i la salut dels habitants de la comarca. Aquestes al·legacions tenien el suport dels municipis afectats pel traçat, encara que Tremp i Castell de Mur també van presentar els seus propis escrits de protesta, així com institucions com la Comunitat de Regants de la Conca de Tremp, el Consorci del Montsec i l'Associació Naturalista lo Trencalòs.

A mitjan gener de 2009, el candidat de CiU a les Eleccions al Parlament Europeu, Ramon Tremosa, se sumava a les crítiques al projecte de REE, i considerava que era preferible la reconversió d'una de les dues línies de 220 kW que ja travessaven d'oest a est el Pallars Jussà: una al nord de la comarca, de la Torre de Tamúrcia fins a la Pobla de Segur, i l'altra més al sud, seguint el curs de la carretera comarcal 1311 entre el Pont de Montanyana i Tremp.

A final de gener es van reunir al Pont de Montanyana representants de les diputacions de Lleida i Osca, amb alcaldes i regidors dels municipis afectats per la MAT. En la reunió es va acordar fer un grup de treball comú i es va llançar un missatge dirigit a REE i al MITYC, en el qual es precisava que el territori no acceptaria un traçat amb imposicions. Com a punt de partida per negociar, el president de la Diputació de Lleida, Jaume Gilabert (ERC), va reconèixer que la connexió elèctrica entre Aragó i Catalunya podia ser necessària, però també va apuntar que es podia optar per alternatives menys agressives, com l'aprofitament de les línies existents.

Josep Castells exposava a principi de febrer el que bona part dels afectats consideraven l'alternativa més viable al projecte, consistent a aprofitar de nou el traçat de la línia de 110 kW que uneix les estacions de Seira (Osca) i Terrassa (Vallès Occidental), que entra a Catalunya a l'alçada del Pont de Montanyana i que segueix els traçats de les carreteres C-1311 i C-1412. Aquesta línia no disposava de mesures de seguretat modernes, com els sistemes de protecció per a aus, i en el seu reaprofitament Castells hi veia també avantatges per a REE, que només hauria de substituir les torres actuals per unes altres de més altes, però en canvi s'estalviaria, entre altres coses, el pagament d'expropiacions i disposaria dels accessos ja existents per al manteniment de la línia.

Amb aquesta proposta els ajuntaments afectats, que ja havien presentat al·legacions al projecte, intentaven minimitzar l'impacte paisatgístic que causaria la nova línia. Els consistoris estaven especialment preocupats pels efectes que la MAT tindria sobre la incipient activitat turística de la comarca, que estava vinculada sobretot al patrimoni natural, geològic i cultural.

Els actes de protesta van continuar amb la penjada durant el març de diverses pancartes de rebuig a la MAT en llocs estratègics del nucli urbà de Tremp i la creació d'un grup de discussió en la xarxa facebook, per part de la Plataforma Unitària contra l'Autopista Elèctrica.

Per la seva banda, REE anunciava a final de maig un retard en la data prevista de posada en funcionament de la MAT, que es fixava per al 2013.

A l'espera de la resolució del conflicte, membres de la plataforma contrària a la MAT van continuar fent actes de protesta durant la segona meitat de 2009, com la pintada de dos murals a Tremp , el repartiment de fulls informatius entre la població o diverses xerrades. Així mateix van enunciar mobilitzacions durant el 2010.

JRMR

Més informació

autopistaelectricano.blogspot.com
www.ree.es

68 LÍNIA ELÈCTRICA DE MOLT ALTA TENSIÓ SENTMENAT-BESCANÓ-BAIXÀS

Durant el 2009 la tramitació de la línia elèctrica de 400 kV segueix endavant. Entre Sentmenat i Bescanó les obres ja quasi estan enllestides. Entre Bescanó i Santa Llogaia d'Àlguema i al ramal de Riudarenes s'està pendent de la resolució de les al·legacions, en les quals els ajuntaments reclamen el soterrament i modificacions del traçat. Finalment pel que fa al tram transfronterer, entre Santa Llogaia i Baixàs, es va concretant el traçat soterrat de la infraestructura.

Antecedents | 2003:72; 2004:1002; 2005:88; 2006:79; 2007:76; 2008:58

La línia elèctrica transfronterera de 400 quilovolts (kV), coneguda també com línia de molt alta tensió (MAT), és un projecte dels governs espanyol i francès que té com a objectiu augmentar el volum d'energia que l'Estat francès subministra a l'Estat espanyol. L'acord es va signar a començament dels anys vuitanta i consistia a augmentar en 1.000 megawatts (MW) (passant de 1.400 a 2.400 MW) l'energia que França proveeix, majoritàriament procedent dels excedents nuclears, a través de la creació d'una nova línia elèctrica d'alta tensió. Després de rebutjar la possibilitat de fer-la passar pels Pirineus occidentals o centrals, on la proposta va aixecar una forta oposició, els dos governs es van decantar en una cimera francoespanyola celebrada a Perpinyà el 2001 pels Pirineus orientals, mitjançant la construcció d'una línia de doble circuit de 400.000 volts (V) entre els municipis de Sentmenat (Vallès Occidental), Bescanó (Gironès) i Baixàs (Rosselló). La MAT tindria una llargada d'uns 200 km i comportaria la ubicació, aproximadament cada 300 m, de torres de fins a 60 m d'alçada, 35 m d'ample i una superfície de base d'uns 400 m^2.

Els governs espanyol i francès, que són els qui tenen les competències en les línies elèctriques d'interconnexió, defensaven el projecte per reforçar el subministrament elèctric a les comarques gironines i per alimentar el futur Ferrocarril d'Alta Velocitat (FAV) en el tram Barcelona-Perpinyà [58]. El Govern català, al seu torn, també defensava aquesta interconnexió, per bé que Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV) havien reclamat l'estudi d'alternatives menys impactants.

Per contra, la infraestructura tenia l'oposició de grups ecologistes del nord i del sud de la frontera, que van crear respectivament el Collectif Non à la THT i la Plataforma No a la MAT, i de nombrosos ajuntaments coordinats a través de l'associació Sydeco THT-66, a la Catalunya Nord, i l'Associació de Municipis contra la MAT (AMMAT), a les comarques gironines. Els detractors consideraven que l'objectiu principal de la línia era vendre l'excedent nuclear a Portugal i el Marroc i no pas proveir les comarques gironines, subratllaven el fort impacte ambiental i paisatgístic que comportaria i alertaven dels efectes negatius que els camps electromagnètics que generaria podrien tenir sobre la salut. Com a alternativa defensaven el reforçament de les línies existents, un model energètic basat en la generació d'energia renovable en llocs propers al consum i, en el cas dels ajuntaments, aquests demanaven que, en cas que es fes, se soterrés la infraestructura.

Línies d'alta tensió prop de Baixàs Foto: Arxiu Territori

Al final del 2008 el primer tram de la MAT, entre Sentmenat i Bescanó, ja estava en obres. En un punt intermedi d'aquest tram, a l'alçada de Santa Coloma de Farners, en sortia una ramificació que avançava cap al sud fins a Riudarenes (Selva) per alimentar el FAV i que disposava de projecte executiu. Només restava la resolució de les al·legacions perquè fos declarat d'utilitat pública i s'iniciessin els treballs. A partir de Bescanó la línia es dirigia a Santa Llogaia d'Àlguema (Alt Empordà): aquest tram ja tenia l'avantprojecte i estava a l'espera de la resolució de les al·legacions per redactar-ne el projecte constructiu. El darrer tram, el de la interconnexió entre Santa Llogaia i Baixàs, estava pendent de l'avantprojecte després que els governs espanyol i francès acordessin, a instàncies del coordinador europeu Mario Monti, un soterrament total per la Jonquera.

Es concreta el tram soterrat

A final de març de 2009 el delegat de Red Eléctrica de España (REE) a Catalunya, Lluís Pinós, va concretar davant els alcaldes afectats la proposta de soterrament de la línia entre Santa Llogaia d'Àlguema i la frontera. Així entre Santa Llogaia d'Àlguema i la Jonquera transcorrerà soterrada en rasa i a partir de llavors es construirà un túnel de 8 km paral·lel al del FAV. En concret, hi haurà dues rases paral·leles d'un parell de metres de profunditat i separades uns cinc metres. La zona d'afectació, que quedarà lliure de vegetació i cultius, serà d'una amplada de 13 m. Pel que fa al traçat, entre Santa Llogaia i Llers se situa-

rà al costat de l'AP-7 i entre Llers i la Jonquera seguirà el mateix corredor del FAV.

D'altra banda, Pinós va descartar la possibilitat de soterrar més trams de la MAT, remarcant que multiplicarien el cost com a mínim fins a deu vegades respecte al traçat aeri. Així mateix assegurava que no hi havia cap línia de 400 kV soterrada amb una longitud tan gran –60 km– com la que es construirà entre Santa Llogaia i Baixàs. Segons Pinós, el tram més extens soterrat és a Tòquio (40 km), seguit d'un a Copenhagen (32 km) i d'un tercer a Madrid (12,7 km).

El CILMA veu viable soterrar dos trams més

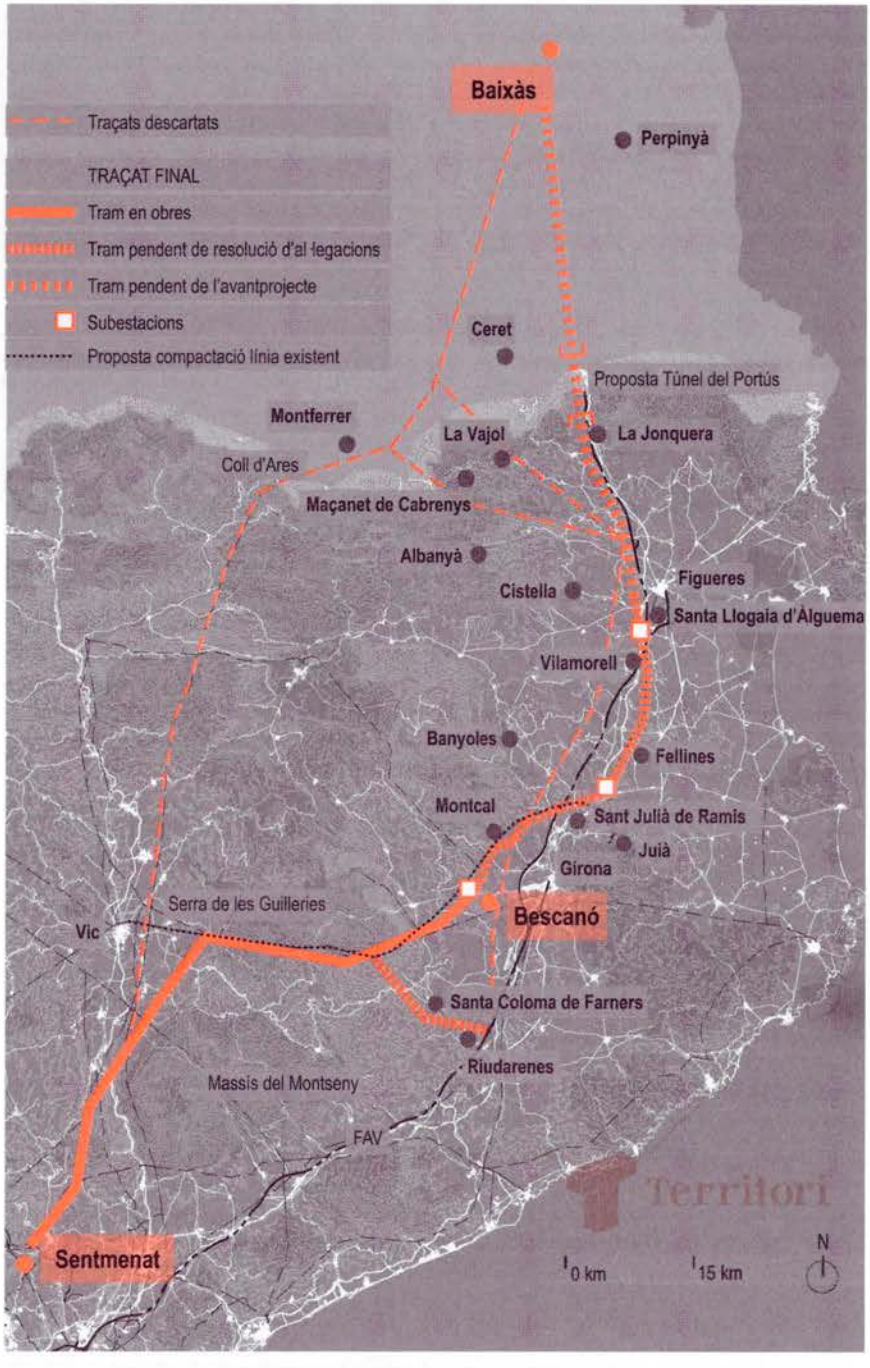
L'11 de juliol el Consell d'Iniciatives Locals per al Medi Ambient (CILMA), organisme depenent de la Diputació de Girona, va presentar a Girona un estudi sobre la viabilitat elèctrica, constructiva, d'implantació territorial, econòmica i sociopolítica del soterrament de la MAT. El treball, realitzat per l'empresa MOST Enginyers, considerava que soterrar els 40 km entre Bescanó i Santa Llogaia d'Àlguema i els 20 del ramal de Riudarenes era viable.

L'estudi defensava un traçat lleugerament diferent al proposat per Red Eléctrica. Entre Bescanó i Santa Llogaia proposava aproximar-se més al corredor de l'AP-7 i l'N-II, i al ramal de Riudarenes aprofitar més els camins ja existents. Així mateix, considerava que no calia crear una subestació a Sant Julià de Ramis (entre Bescanó i Santa Llogaia), sinó que seria suficient de modernitzar la xarxa ja existent de Juià. A més es proposava eliminar l'actual línia de 220 kV entre Vic i Juià –amb un traçat similar al de la MAT– i compactar la de 132 kV entre Juià i Figueres amb la MAT.

El treball calculava que el cost de la MAT soterrada seria sis vegades superior al de la MAT aèria. No obstant això, si es tenien en compte l'impacte sobre les persones i les activitats econòmiques, la pèrdua de valor dels terrenys i el manteniment posterior només costaria el doble. A més, si s'afegien aspectes com els valors d'herència i preservació, el cost seria molt similar o fins i tot inferior a la MAT aèria.

La Generalitat reclama modificacions

El mes de novembre, la Direcció General d'Energia i Mines de la Generalitat va lliurar al Ministeri d'Indústria, Turisme i Comerç un informe sobre l'avantprojecte del traçat entre Bescanó i Santa Llogaia. En aquest document s'informava favorablement sobre la infraestructura, si bé s'hi proposaven canvis per minimitzar l'impacte sobre el territori.



Per un costat es dibuixaven petites modificacions del traçat en forma de variants que, en conjunt, afectaven 23,7 km dels 42 que té en total. Aquests canvis permetien allunyar la infraestructura d'un grup de cases situades al nord del terme municipal de Sant Gregori, del nucli de Montcal (Canet d'Adri), de Fellines (Viladesens) i de Vilamorell (Borrassà), entre altres. D'aquesta manera es pretenia aconseguir que es respectessin les distàncies mínimes que REE havia assegurat que s'intentarien mantenir per garantir que no es produïssin efectes sobre la salut: 500 m respecte als nuclis i 100 m respecte a les cases aïllades. Tot i això, la forta dispersió de la població en aquesta zona provocava que hi continués havent diversos habitatges situats a menys de 100 m i petits nuclis a menys de 500 com els Masos de Llampaies (Camallera) o Ermedàs (Garrigàs).

D'altra banda, l'informe instava a compactar els traçats existents de 220 kV entre Vic i Juià i de 132 kV entre Juià i Figueres amb la MAT i desmantellar-los. D'aquesta manera s'eliminarien un total de 39,3 km de línies existents. Finalment reclamava petites modificacions de l'emplaçament de les sub-

Pancarta contra la MAT prop d'Albanyà Foto: Arxiu Territori

estacions de Sant Julià de Ramis i de Santa Llogaia d'Àlguema.

El director general d'Energia i Mines de la Generalitat, Agustí Maure, es mostrava confiat que els canvis serien acceptats pel Ministeri d'Indústria. Per la seva banda, el president de l'AMMAT, Xavier Quer, va lamentar que el Govern de la Generalitat no hagués tingut en compte la reivindicació del soterrament i afirmava que els alcaldes se sentien "traïts".

A final d'any les obres del tram entre Sentmenat i Bescanó ja estaven molt avançades i es preveia que acabarien el primer trimestre de 2010. Entre Bescanó i Santa Llogaia d'Àlguema, després de l'informe de la Generalitat, el pas següent consistia a esperar que el Ministeri d'Indústria aprovés l'avantprojecte –introduint-hi o no les modificacions proposades– i que iniciés l'elaboració del projecte executiu. El ramal de Riudarenes també estava pendent de la resolució de les al·legacions, però en aquest cas ja era en fase de projecte executiu, per la qual cosa el tràmit següent seria la declaració d'utilitat pública i l'inici de les obres. El darrer tram, el de la interconnexió, continuava pendent de l'avantprojecte, si bé el traçat ja estava força definit.

MJP

Més informació

www.collectif-nonalatht.com
www.icaen.net
www.nomat.org

LLEI D'AVALUACIÓ AMBIENTAL DE PLANS I PROGRAMES 69

El 30 de maig de 2009 entra en vigor la Llei d'avaluació ambiental de plans i programes, una norma que obliga a integrar els requeriments ambientals en els processos de tramitació de plans i programes que poden tenir repercussions sobre el medi ambient. La Llei atorga la responsabilitat de l'avaluació a l'òrgan promotor, mentre que l'òrgan ambiental es responsabilitza de supervisar el procés. D'altra banda, crea el banc de dades d'avaluació ambiental que recull la informació generada durant el procés d'avaluació ambiental i la posa a disposició del públic interessat.

Antecedents | 2005:90

L'any 2005 el Govern català va sotmetre a informació pública l'Avantprojecte de llei d'avaluació ambiental de plans i programes (AAPP), que transposa la Directiva europea 2001/42/CE. La llei té per objecte integrar els aspectes ambientals en els processos de tramitació de plans i programes que aproven la Generalitat de Catalunya, els ens locals i el Parlament de Catalunya i que poden afectar el medi ambient. D'aquesta manera es complementa l'avaluació d'impacte ambiental a la qual se sotmeten determinats projectes.

El Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) va incorporar les modificacions resultants del procés de consultes a una versió definitiva que va fer publica el juny de 2006. Dos anys després, el Govern va aprovar el Projecte de llei d'avaluació ambiental de plans i programes i va sol·licitar a la mesa del Parlament que es tramités pel procediment d'urgència.

La llei va passar el seu primer tràmit parlamentari sense esmenes a la totalitat. Un cop superat, la mesa del Parlament va endegar la ronda de compareixences d'organitzacions i grups socials interessats i va obrir el període de presentació d'esmenes a l'articulat. Finalment, el Parlament va aprovar la llei el 28 d'abril de 2009, que va entrar en vigor el 30 de maig.

El procediment d'avaluació ambiental de plans i programes

Una de les novetats que incloïa la llei és la distinció entre els plans i programes que s'han de sotmetre obligatòriament al procés d'avaluació ambiental, i els que ha de ser l'òrgan ambiental qui decideixi, cas a cas i a través d'un procediment preliminar, si s'hi han de sotmetre o no. Els que s'han de sotmetre de manera obligatòria són els instruments de planificació territorial, els plans d'ordenació urbanística municipal, els plans parcials urbanístics de delimitació, els plans i programes sectorials amb efectes significatius sobre el medi ambient, i les modificacions de plans i programes anteriors que comportin canvis en els efectes previstos sobre el medi ambient. Entre els plans i programes que s'han de sotmetre a una decisió prèvia d'avaluació ambiental per part de l'òrgan ambiental hi ha, entre altres, els plans directors urbanístics, els plans parcials urbanístics, els plans d'instal·lacions i equipaments esportius o les modificacions de plans i programes l'aprovació dels quals hagi estat sotmesa prèviament a AAPP.

El procediment d'avaluació ambiental de cada pla o programa es vehicula a través de tres documents principals: el document de referència, l'informe de sostenibilitat ambiental (ISA) i la memòria ambiental. El primer l'ha d'elaborar l'òrgan ambiental competent (el DMAH), mentre que els altres dos els ha d'elaborar el promotor del pla o programa. D'aquesta manera, la Llei d'avaluació ambiental de plans i programes atorga la responsabilitat de l'avaluació a l'òrgan promotor, mentre que l'òrgan ambiental es responsabilitza de supervisar el procés. El seguiment posterior és compartit

L'avaluació ambiental s'inicia quan el promotor, que pot ser públic o privat, remet a l'òrgan ambiental un ISA preliminar amb informació suficient sobre els aspectes més rellevants del pla o programa, adaptats a l'estadi d'elaboració en què es troba. Aquest ISA preliminar ha d'incloure, entre altres coses, els objectius principals i l'abast del pla o programa, el marc normatiu en què es desenvolupa, la vigència proposada, la descripció dels aspectes rellevants de la situació actual del medi ambient i els criteris i objectius de protecció ambiental fixats per elaborar el pla o programa. En el cas de l'avaluació ambiental del planejament urbanístic aquesta documentació s'ha de lliurar també a l'òrgan competent en matèria d'urbanisme (Departament de Política Territorial i Obres Públiques, DPTOP).

L'òrgan ambiental, un cop fetes les consultes preceptives a les administracions públiques afectades i al públic interessat, emetrà un document de referència que determinarà el contingut que haurà de tractar l'ISA, i especificarà els criteris ambientals i els principis de sostenibilitat que caldrà considerar a l'hora d'elaborar el pla o programa. En el cas dels planejaments urbanístics, aquest document de referència incorporarà en un annex l'informe urbanístic i territorial elaborat pel DPTOP arran de la documentació aportada pel promotor. L'òrgan ambiental disposarà de dos mesos per emetre aquest document.

D'altra banda, l'òrgan ambiental posarà a disposició pública el document de referència, la identificació de les administracions públiques afectades i del públic interessat i les modalitats d'informació i de consulta a què s'ha de sotmetre l'ISA.

Un cop elaborada la versió preliminar del pla o programa i el seu corresponent ISA, se sotmetran a informació pública durant un termini mínim de 45 dies. Un cop transcorregut aquest termini, el promotor elaborarà la proposta de memòria ambiental, tenint en compte la documentació presentada i les informacions rebudes durant el procés d'informació pública. Aquesta memòria valorarà la integració dels aspectes ambientals en la proposta de pla o programa, i contindrà un esment específic a com han estat incorporades a l'anàlisi de l'ISA les determinacions del document de referència i les consultes a les administracions afectades i al públic interessat.

El promotor haurà de lliurar la memòria ambiental a l'òrgan ambiental acompanyada de la versió del pla o programa. Un cop examinada la proposta, l'òrgan

ambiental dictarà una resolució en un termini màxim de tres mesos en la qual farà constar el seu acord. Tant la memòria ambiental com l'acord de l'òrgan ambiental són requisits previs indispensables per a l'aprovació definitiva del pla o programa.

El banc de dades d'avaluació ambiental

Aquesta llei crea el banc de dades d'accés a la informació de l'avaluació ambiental, eina digital del DMAH que té com a finalitat disposar de la informació que genera l'avaluació ambiental de plans i programes i fer-la accessible als agents que intervenen en el procediment d'avaluació ambiental, a les administracions públiques afectades i al públic interessat, i també al públic en general.

El banc de dades conté la informació de la fase de consulta de l'avaluació ambiental dels plans i programes promoguts o autoritzats per la Generalitat de Catalunya. També disposa d'un recull històric de la informació dels documents generats pel DMAH al llarg del tràmit de l'avaluació ambiental.

JRL-X3EA

Més informació

mediambient.gencat.cat/cat/el_medi/avaluacio_ambiental/

LLEI DE CENTRES DE CULTE 70

El 15 de juliol el Parlament de Catalunya aprova la Llei de centres de culte (Llei 16/2009), pionera a l'estat i a Europa, aplicable als centres de culte de concurrència pública, de titularitat pública o privada, i a totes les confessions i comunitats religioses. Aquesta llei pretén facilitar la llibertat de culte, concretar que els plans urbanístics municipals puguin preveure sòl per a ús religiós i vetllar perquè la pràctica religiosa es dugui a terme en locals que garanteixin la seguretat i la higiene dels practicants. Tot plegat acaba generant un ampli debat social on els agents es posicionen a favor i en contra.

Antecedents | 2007:178

El 20 de novembre de 2007, la Generalitat aprovava el Projecte de llei de centres de culte, impulsat per la Vicepresidència del Govern, basant-se en la competència exclusiva que li atorga la Constitució.

Va iniciar el tràmit parlamentari el 4 de desembre de 2007 i va ser finalment aprovada com a Llei 16/2009[1] (1) el 15 de juliol de 2009, per 119 vots a favor (Partit dels Socialistes de Catalunya –PSC–, Esquerra Republicana de Catalunya-ERC, Iniciativa per Catalunya-Verds Esquerra Unida i Alternativa –ICV-EuiA– i el Grup Mixt), 13 vots en contra (Partit Popular, PP) i 1 abstenció (Grup Mixt). Convergència i Unió (CiU) i PP havien presentat esmenes a la totalitat, que van ser rebutjades en el debat del 6 de febrer de 2008.

Tot i així, CiU va acabar donant suport a la Llei, ja que algunes de les esmenes que va presentar van ser acceptades, com la substitució del concepte de *laïcisme* pel de *laïcitat* al preàmbul, la supressió de l'obligatorietat de previsió de sòl que admeti ús religiós (flexibilitzant la disposició d'acord "amb les necessitats i disponibilitat dels municipis"), i la supressió de la llicència d'activitats per una llicència d'obertura i ús dels centres de culte. Segons Glòria Renom, diputada de CiU, les aportacions del seu grup parlamentari "aconsegueixen eliminar la voluntat intervencionista del Tripartit". El PP, per la seva part, ja havia manifestat que la Llei era del tot innecessària.

La norma pretén omplir un buit legal que havia conduït els municipis catalans a actuar sense criteris comuns. Alguns consistoris, com Cerdanyola del Vallès, Riudoms o Sant Adrià de Besòs, van acabar impulsant ordenances municipals en les quals es reglamenta les condicions dels locals per al culte. Altres com LLEIDA [75], BADALONA [2007:99] o Salt, han aprovat el trasllat de la ubicació de mesquites en polígons industrials, la qual cos ha obligat a fer modificacions puntuals dels plans general per donar resposta a les pressions veïnals .

Aquesta llei és una llei pionera a l'estat i a Europa, que regula les condicions dels centres de culte i no la pràctica del culte. La llei és aplicable als centres de culte de concurrència pública, de titularitat pública o privada, amb fins religiosos i també als equipaments amb altres finalitats que puguin oferir un ús religiós. No és aplicable als centres de culte emplaçats en hospitals, centres penitenciaris, educatius, assistencials, cementiris i tanatoris, ni tampoc als que estan inclosos a l'Inventari del Patrimoni Cultural Català, que es regeixen per la Llei 9/1993, de 30 de setembre, del patrimoni cultural català.

La Llei afecta totes les confessions i comunitats religioses de la mateixa manera, les quals, per la seva banda, hauran d'estar inscrites al Registre estatal d'entitats religioses per poder sol·licitar el permís municipal.

Característiques i objectius de la Llei

La Llei està constituïda per 4 capítols, 14 articles, 4 disposicions addicionals, 3 disposicions transitòries i 2 disposicions finals.

Es marca tres objectius bàsics: facilitar l'exercici del dret de la llibertat de culte donant suport als ajuntaments a l'hora de garantir aquest dret, preveure sòl compatible amb un ús religiós d'acord amb les necessitats i disponibilitat del municipi, i vetllar per unes condicions adequades dels locals.

Es pretén acabar amb la divergència de criteris entre municipis a l'hora de concedir llicències, ja que mentre alguns aplicaven la Llei 10/1990, de 15 de juny, sobre policia de l'espectacle, les activitats recreatives i els establiments públics, altres no exigien res. Segons Josep Lluís Carod Rovira, vicepresident del Govern, una quarantena de consistoris havien demanat la mediació del govern en situacions conflictives.

Pel que fa a la planificació urbanística, la Llei dóna dret a les confessions i comunitats religioses a participar en el procés de planificació dins dels canals establerts de participació ciutadana i dins dels terminis que estableix la legislació.

Quant a les condicions tècniques, la Llei concedeix el termini d'un any per a l'elaboració i aprovació d'un reglament que detalli les condicions tècniques que hauran de garantir la seguretat i la higiene dels locals. En contrapartida, la Llei preveu atorgar ajuts per condicionar els locals ja existents a les exigències de la normativa, que disposaran de cinc anys per complir-la. També es preveu que prevegi un procediment sancionador i dóna potestat a l'alcalde per tancar o precintar les instal·lacions en cas de perill imminent o d'incompliment de la normativa. El reglament també vetllarà pel compliment de la normativa contra la contaminació acústica.

Reaccions a favor i en contra de la societat civil

Des de la presentació del projecte, es va iniciar un ampli debat social que va implicar polítics i partits, responsables de confessions religioses, associacions que treballen la pluralitat religiosa, mitjans de comunicació, etc.

Justícia i Pau, entitat cristiana que actua a Catalunya des del 1968, es posicionava a favor de la Llei i en contra dels col·lectius que, a parer seu, en fan una interpretació segons els seus interessos.

Francesc Torradeflot, de l'Associació Unesco per al Diàleg Interreligiós (AUDIR), s'hi manifestava a favor, per assolir, així, la unificació de criteris en l'àmbit municipal i perquè representaria la garantia de la llibertat de culte. Això no obstant es mostrava sorprès que en la tanda de

consultes no s'hagués comptat amb agents importants de la societat civil, amb experiència en l'àmbit de la diversitat religiosa". En la Declaració interreligiosa sobre els llocs de culte, signada pel Grup Inicial de l'AUDIR l'abril de 2009, es manifestaven comprensius amb les limitacions i condicions que pugui posar l'administració, sempre que no impliquin una interferència en qüestions purament de consciència. Apostaven perquè l'administració assumís una tasca pedagògica per eliminar prejudicis i actituds xenòfobes.

El Consell Evangèlic de Catalunya, a través d'un comunicat de premsa, valorava molt positivament la nova Llei. Manifestava el seu agraïment als partits polítics perquè la Llei acabava recollint bona part de les esmenes que havien presentat i desitjaven que les que es van rebutjar es reflectissin en el proper reglament.

L'Associació Església Plural, integrada per cristians progressistes, advocava a favor de la Llei i va fomentar el debat i el diàleg interconfessional apropant el tema a la Universitat Catalana d'Estiu l'agost del 2008 i al Fòrum Cristià de Reus l'abril del 2008.

En canvi, altres sectors del catolicisme manifestaven els seus temors que la norma signifiqués una retallada de la llibertat religiosa.

Juan José Guardia Hernández, advocat urbanista i doctor en dret canònic, es pronunciava a través d'un article[2] dient que la Llei seria innecessària si s'apliqués correctament la normativa urbanística ja existent. A més a més, criticava l'exigència d'un permís municipal i comparava la situació amb els permisos necessaris per obrir una discoteca.

Aquesta preocupació va traspassar fronteres, amb la publicació a començament del 2009 de l'"Informe 2008 sobre libertad religiosa en el mundo", elaborat per l'Asociación Ayuda a la Iglesia Necesitada. Al capítol dedicat a Espanya, destaca un apartat sobre el projecte de llei català. Mostraven el seu temor que acabés essent necessari un permís per oficiar missa en qualsevol temple, recollint l'opinió de la diputada convergent Glòria Renom, i les possibles implicacions per a la llibertat religiosa. Fent-se ressò de les opinions de diversos bisbes catòlics, declaraven que s'unificaven realitats massa diferents en una sola llei.

De fet, el 2007, el cardenal del moment, Lluís Martínez Sistach, havia manifestat que un tema sensible d'aquestes característiques s'hauria d'haver regulat a través de diferents lleis orgàniques.

El Sr. Abdenour Prado, president de la Junta Islàmica Catalana, feia palès el seu descontentament, tement que la Llei tan sols servís per protegir la religió majoritària. Si bé abans havia apostat a favor del projecte, criticava especialment que no s'obligués a reservar terreny municipal i que aquest aspecte quedés supeditat a la disponibilitat del municipi. També censurava que l'obertura d'un centre es deixés en mans de funcionaris. Defensava que s'hauria de reservar espai a cada confessió segons els metres quadrats i el nombre de seguidors de cada confessió, com succeeix a Itàlia. Es queixava que calgués registrar-se al Registre d'Entitats Religioses del Ministeri de Justícia, ja que actualment tan sols la meitat de les mesquites estan registrades.

Per als Ateus de Catalunya, era discutible que calgués un tractament específic als centres de culte, diferenciat del que ja es practica per als espais destinats a altres finalitats. Es mostraven sorpresos que no s'inclogués en el mateix barem els locals de reunió d'associacions no religioses "si tenen com a fita fonamental la difusió d'una cosmovisió racionalista, tal com ateus, agnòstics, etc.".

Àlex Mañas, del grup municipal ICV de Badalona, escrivia al web del partit que el projecte es quedava curt, en dictaminar sobre aspectes tècnics i no aprofitar per regular la qüestió urbanística d'emplaçament d'espais per a usos religiosos i evitar abocar els centres de culte a polígons industrials, sovint lluny del nucli. Proposava estudiar la creació de centres públics ecumènics o pluriconfessionals (com el Centre Abraham, de Barcelona, que es va construir per facilitar la pràctica religiosa als atletes vinguts de tot el món, durant la celebració dels Jocs Olímpics el 1992), cosa que garantiria la igualtat de drets per a tothom.

Queda pendent l'aprovació del reglament que ha de determinar les condicions tècniques dels locals.

NTB

Més informació

Informe 2008 sobre libertad religiosa en el mundo. Madrid: Ayuda a la Iglesia Necesitada, 2008

1 DOGC, núm. 5432, de 30.07.2009, p. 60449.

2 García Hernández, Juan José. "Catalunya, un país laic?", *Temes d'avui. Revista de teologia*, Barcelona, 2009.

LLEI DE MILLORA DE LES URBANITZACIONS AMB DÈFICITS URBANÍSTICS 71

A mitjan desembre, el DPTOP concedeix a 36 municipis les primeres ajudes derivades de la Llei de millora de les urbanitzacions amb dèficits urbanístics. El Parlament havia aprovat definitivament aquesta llei a començament de març i en el text s'establia la creació de diferents instruments econòmics destinats a ajuntaments i particulars que volguessin emprendre les accions necessàries per a l'adequació urbanística de les seves urbanitzacions. En aquestes accions s'inclouen tant la revisió del planejament com la implementació de serveis i l'execució d'obres d'urbanització en aquests espais urbans.

Antecedents | 2007.77

A començament de 2007, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) estimava que a Catalunya hi havia prop de 2.300 urbanitzacions. S'entenien com a tals aquelles àrees residencials de baixa densitat edificatòria formades principalment per habitatges unifamiliars aïllats i construïdes, en la majoria dels casos, en emplaçaments allunyats dels nuclis urbans consolidats. Una bona part de les urbanitzacions existents, especialment les construïdes entre els primers anys de la dècada dels seixanta i la primeria dels vuitanta, presentaven importants dèficits urbanístics relacionats amb aspectes com la parcel·lació dels terrenys, la pavimentació, la previsió de serveis i les dotacions de les xarxes de subministrament d'aigua, sanejament, enllumenat públic i energia elèctrica. De fet, d'acord amb un estudi de la Diputació de Barcelona de l'any 2006, el 61% de les urbanitzacions de la seva demarcació presentaven dèficits de pavimentació, el 55%, d'abastiment d'aigua, el 60%, d'infraestructures de sanejament, i el 62%, d'enllumenat públic[1].

Si bé aquestes problemàtiques van ser inherents a les urbanitzacions des del moment mateix de la construcció, es van anar agreujant a partir dels anys noranta, quan moltes d'aquestes àrees, originalment construïdes com a segones residències, es van convertir en habitatge principal i per tant, se'n va intensificar l'ús. El DPTOP estimava que l'any 2007 més de 625.000 persones vivien en urbanitzacions.

D'altra banda, una part important de les urbanitzacions, i especialment les construïdes entre l'entrada en vigor de la Ley del suelo y ordenación urbana (1956) i la de la Llei de protecció de la legalitat urbanística (1981), presentaven la peculiaritat de no trobar-se prou ben regulades pel planejament vigent, ja que, tot i que se'n feien usos urbans, sovint es trobaven emplaçades en sòls no classificats com a tals. Si bé en molts casos veïns i ajuntaments van ser capaços d'endegar les actuacions necessàries per resoldre aquestes situacions, a final de l'any 2007, el DPTOP estimava que encara quedaven prop de 400 urbanitzacions en sòl no urbanitzable, el 70% de les quals construïdes abans de 1975[2].

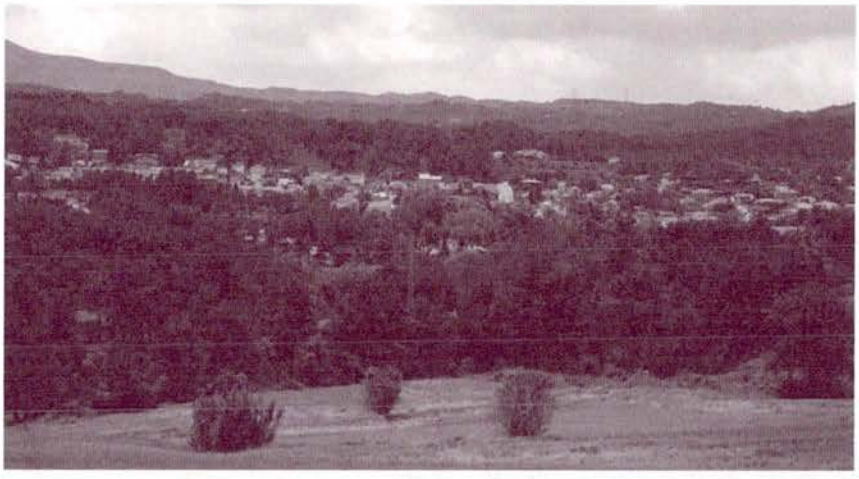
Urbanització del Mas d'en Gall (Esparreguera) Foto: Moisès Jordi

Per tal de donar resposta a totes aquestes problemàtiques, el febrer de 2007, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques va començar a treballar en l'elaboració d'una llei que millorés les condicions de les urbanitzacions catalanes. Durant aquell any es va portar a terme un procés de consulta institucional entre col·legis professionals, administracions públiques i entitats susceptibles de trobar-se afectades per l'aprovació del text legal per tal que hi fessin les seves aportacions. Aquest procés va comptar amb la participació i el consens de la Cambra de Parcel·listes, l'Associació Catalana de Municipis, la Federació de Municipis de Catalunya, així com la de nombrosos ajuntaments. El juny de 2008 el Departament va trametre l'avantprojecte de llei al Parlament.

Paral·lelament, el DPTOP va iniciar un pla pilot dotat amb 2,9 MEUR per tal de conèixer quines serien les necessitats i demandes dels ajuntaments i poder calcular quina hauria de ser la dotació econòmica del fons que la llei preveia. Aquest pla es va aplicar a deu urbanitzacions dels municipis d'Alpicat, Castellvell del Camp, Corbera de Llobregat, la Juncosa del Montmell, Masquefa, Lliçà d'Amunt, Maçanet de la Selva, Mediona, Vacarisses i Vidreres.

La llei preveu mecanismes de finançament per a ajuntaments i parcel·listes

La llei es va aprovar definitivament a principi de març de 2009 amb els vots a favor dels grups parlamentaris del Pacte de l'Entesa, l'abstenció del Partit Popular i el Grup Mixt i els vots a favor i l'abstenció de CiU en referència a diferents aspectes de la llei. L'objectiu principal de la llei era ordenar la situació de les urbanitzacions del país amb més mancances i dotar-les



Sant Salvador de Guardiola Foto: Arxiu Territori

de serveis per tal de millorar-ne la qualitat de vida dels residents. A fi d'acomplir aquest objectiu, el text establia la creació de mecanismes de finançament per a ajuntaments i parcel·listes.

Pel que fa als ajuntaments, d'una banda, es creava un fons de 10 MEUR per als anys 2009 i 2010 destinat a finançar l'elaboració dels denominats programes d'adequació. Aquests programes consistirien en un recull detallat del conjunt d'actuacions administratives que, a parer de l'ajuntament, fossin necessàries per iniciar i executar la regularització de la situació urbanística de les urbanitzacions, per completar-ne les obres, per proveir-les dels serveis corresponents i, si s'esqueia, per reduir-ne parcialment o totalment l'àmbit inicialment previst d'urbanitzar. El programa d'adequació hauria d'establir les determinacions d'ordre jurídic, tècnic, econòmic i financer necessàries per completar el desenvolupament urbanístic de la urbanització, d'acord amb el planejament vigent o amb el que es considerés necessari de redactar i aprovar per modificar-lo o completar-lo.

La formulació d'aquests programes es fixava com a requisit imprescindible perquè els municipis poguessin accedir a una línia de préstecs pensada específicament per finançar eventuals obres d'urbanització. La llei establia que aquests préstecs es concedirien a través de l'Institut Català del Sòl (INCASÒL) i que els ajuntaments els haurien de reemborsar a partir de les quotes d'urbanització recaptades als parcel·listes. Per a aquests últims, s'establia la creació d'una segona línia de préstecs, dotada amb 3,2 MEUR i destinada a facilitar el pagament de l'import de les obres de millora efectuades a la seva urbanització.

La Cambra de Parcel·listes valora l'aprovació de la llei

La Cambra de Parcel·listes, associació sense afany de lucre creada per a la defensa dels drets dels propietaris de parcel·les a Catalunya, va néixer l'any 1982 per resoldre situacions anòmales derivades de les actuacions urbanístiques dels anys seixanta i setanta al nostre país. Aquesta entitat va valorar positivament l'aprovació de la nova llei, tot i que va lamentar que en la

Convocatòria d'ajuts per a la regularització i millora d'urbanitzacions. 2009

Fons per a la regularització d'urbanitzacions. Convocatòria 2009

Municipis seleccionats a la primera convocatòria Imatge: DPTOP

tramitació que se'n va fer no s'haguessin atès part de les seves consideracions. El comunicat emès en el seu web feia una crida de responsabilitat als ajuntaments i els demanava que s'acollissin als fons articulats per la llei per tal de solucionar els diferents problemes urbanístics que pateixen les urbanitzacions. També van fer un advertiment als propietaris de parcel·les, a fi de no generar falses expectatives entre aquest col·lectiu, ja que, a parer seu, la nova llei bàsicament millorava alguns aspectes regulats per la Llei d'urbanisme de Catalunya, alhora que concretava els deures i les obligacions dels propietaris d'acord amb aquesta mateixa llei.

Es concedeixen les primeres ajudes

A mitjan octubre, el DPTOP va obrir la primera convocatòria d'ajuts per a l'elaboració dels programes d'adequació, que va rebre les sol·licituds d'un total de 128 municipis, amb projectes per a 213 urbanitzacions. A mitjan desembre, el Departament va anunciar que s'havien seleccionat un total de 36 projectes de 36 municipis diferents, distribuïts a diferents parts del país[3]. Entre els criteris emprats per efectuar la selecció dels municipis als quals es van concedir les ajudes, es van tenir especialment en compte, d'acord amb la llei, aspectes com el nombre d'urbanitzacions dels municipis i la superfície que ocupaven als diferents termes municipals, l'antiguitat en l'ocupació de les urbanitzacions o els dèficits de serveis bàsics. També es va fer especial atenció als projectes que preveien una reducció dels àmbits susceptibles d'urbanitzar que encara no s'havien desenvolupat. En aquest sentit, els municipis més destacats eren el Montmell (Baix Penedès), Querol (Alt Camp), Pontons (Alt Penedès), Sant Martí de Llémena (Gironès), Sant Salvador de Guardiola (Bages) i Pals (Baix Empordà), que es proposaven reduir l'àmbit de la urbanització en més d'un 20%.

De cara als primers mesos de 2010 hi havia prevista la convocatòria de les altres dues línies d'ajuts complementàries, és a dir, els préstecs per a ajuntaments i parcel·listes.

MSM

Més informació

www.cambraparcellistes.org
www.gencat.cat/sial/subven/subv_0234.htm

1 Les dades provenen de l'estudi *Les urbanitzacions a la província de Barcelona. Localització i característiques dels sistemes de baixa densitat residencial*, Joan Barba i Montserrat Mercadé, Diputació de Barcelona, 2006. Tanmateix, les dades d'aquest estudi provenen de l'*Enquesta d'infraestructura i equipament local* de l'any 1993, i van ser parcialment actualitzades per a l'any 2003 per a una trentena de municipis específicament per a l'estudi de Barba i Mercadé.

2 Aquestes dades provenen d'extrapolacions fetes durant el 2006 pel DPTOP a nivell de Catalunya, partint de les dades disponibles de l'informe de la Diputació de Barcelona esmentat a la nota 1.

3 Cal recordar que s'estimava que a les urbanitzacions catalanes hi havia entorn d'unes unes 333.000 parcel·les, i que només a la meitat s'havien desenvolupat l'edificació permesa.

4 4 a l'Alt Camp, 1 a l'Alt Empordà, 2 a l'Alt Penedès, 1 a l'Anoia, 7 al Bages, 5 al Baix Camp, 3 al Baix Empordà, 2 al Baix Llobregat, 1 al Baix Penedès, 2 al Garraf, 1 a la Garrotxa, 1 al Gironès, 4 al Maresme, 1 a la Noguera I 1 al Segrià.

72 LLEI DE PREVENCIÓ I CONTROL AMBIENTAL

El 10 de febrer de 2009 el Govern català aprova el Projecte de llei de prevenció i control ambiental de les activitats econòmiques, que substituirà la Llei 3/1998, d'intervenció integral de l'Administració ambiental. La nova llei pretén refondre en una sola norma catalana el conjunt de la legislació estatal i europea de control ambiental i simplificar els procediments d'intervenció i control reduint el cost administratiu que suporten les empreses. El projecte de llei passa el seu primer tràmit parlamentari sense esmenes a la totalitat.

L'any 1999 va entrar en vigor la Llei 3/1998, de 27 de febrer, de la intervenció integral de l'Administració ambiental (LIIAA), amb la qual Catalunya adoptava un nou model d'intervenció administrativa ambiental per tal d'autoritzar les activitats econòmiques susceptibles d'incidir sobre l'entorn.

La LIIAA va comportar l'inici d'un sistema d'intervenció per part de l'Administració que introduïa control en matèries ambientals com l'aigua, l'aire, els residus, les vibracions i els sorolls, però també en matèria de seguretat, incendis o sanitat. Aquesta intervenció s'havia de fer tot atenent els principis i criteris de descentralització territorial, la coordinació entre administracions públiques competents, la voluntat de simplificació dels procediments i la participació ciutadana.

Amb el temps, l'aplicació d'aquesta llei va comportar una certa problemàtica, sobretot per a determinades activitats que havien de seguir una sèrie de procediments complexos i costosos que n'alentien la tramitació. Per donar resposta a aquesta situació, i en la línia de racionalitzar i simplificar la tramitació, l'any 2006 van començar els treballs per redactar una nova llei de prevenció i control ambiental.

El Govern aprova el Projecte de llei i inicia la tramitació parlamentària

L'elaboració de l'avantprojecte de llei va rebre la participació de diferents sectors empresarials, tècnics i assessors ambientals, així com la de diferents administracions implicades, especialment entitats municipalistes i altres representants locals. D'altra banda, el procés d'informació pública i de consulta institucional, entre els mesos de juliol i octubre de 2006, va tenir una important participació.

El 10 de febrer de 2009, el Govern de Catalunya va aprovar el projecte de llei de prevenció i control ambiental de les activitats econòmiques i va sol·licitar a la mesa del Parlament de Catalunya que es tramités pel procediment d'urgència, el qual reduïa a la meitat els terminis fixats amb el caràcter ordinari.

L'1 d'abril, el conseller de Medi Ambient i Habitatge, Francesc Baltasar (Iniciativa per Catalunya-Verds, ICV), va presentar el projecte de llei al ple del Parlament, que va passar el seu primer tràmit parlamentari sense esmenes a la totalitat. Un cop superat, la mesa del Parlament va iniciar la ronda de compareixences d'organitzacions i grups socials interessats i va obrir el període de presentació d'esmenes a l'articulat, amb l'objectiu d'aprovar la llei durant la mateixa legislatura que acabava en 2010.

Els objectius de la nova llei

El projecte de llei recull la necessitat legal de refondre en una sola norma catalana el conjunt de legislació estatal i europea sobre control ambiental d'activitats econòmiques. D'altra banda, es limita a intervenir en l'àmbit ambiental, superant el model intervencionista de la LIIAA, que s'aplicava a activitats ja regulades per la normativa sectorial, per exemple, d'incendis, espectacles o explotacions mineres. D'aquesta manera, estableix un sistema d'intervenció integrat però limitat únicament als aspectes ambientals i evita entrar en els àmbits competencials que ja disposen de legislació sectorial pròpia.

Per últim, la voluntat d'aquesta nova llei és apostar per la simplificació dels procediments d'intervenció i control reduint el cost administratiu que suporten les empreses, tant en temps com en diners. Ara bé, aquesta simplificació administrativa en cap cas ha de comportar la reducció dels requeriments ambientals exigibles a les empreses.

Règims d'intervenció fets a mida

El projecte de llei estableix diversos règims d'intervenció segons la incidència ambiental de l'activitat que s'ha d'autoritzar.

El règim d'intervenció d'autorització ambiental, que serà competència de la Generalitat, s'aplicarà a les activitats amb una incidència ambiental alta o molt alta. Aquesta autorització estarà subjecta a la normativa comunitària i inclourà l'avaluació d'impacte ambiental de l'activitat. D'aquesta manera, s'integren els dos sistemes principals d'intervenció administrativa per a la reducció dels impactes ambientals en origen. En alguns casos (com ara en l'activitat minera, l'energia eòlica i fotovoltaica) la intervenció ambiental quedarà sotmesa a la intervenció sectorial, i no serà necessària una autorització ambiental.

D'altra banda, el règim d'intervenció de llicència ambiental s'aplicarà a activitats que, per la seva incidència sobre el medi ambient, s'han de sotmetre obligatòriament a algun règim d'intervenció preventiva ambiental. La concessió de llicència serà competència municipal, amb la qual cosa se simplifica el procediment d'intervenció administrativa per part de l'Administració de la Generalitat regulat per la LIIAA. El règim de llicència ambiental s'aplicarà, per exemple, a les activitats de fabricació de pintures o les adoberies.

Ara bé, la novetat més important respecte a la LIIAA és que la nova llei pretén que les activitats de poca incidència ambiental –com, per exemple, els hotels de fins a 400 habitacions, els tallers mecànics, o els centres d'assistència primària de fins a 750 m^2– es puguin posar en marxa sense que abans l'Administració hagi hagut de comprovar que compleixen totes les mesures exigides. Aquest procediment s'anomena règim de comunicació, i requereix que la persona responsable de la nova activitat comuniqui a l'Administració que compleix tots els requisits ambientals, tot i que l'Administració pot retirar-li el permís posteriorment si hi detecta alguna ir regularitat. Segons el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH), d'aquesta manera els ajuntaments esdevenen l'Administració competent en la interven-

ció i control ambiental de gairebé un 70% dels establiments.

Per últim, el projecte de llei introdueix un règim especial per a les activitats de concurrència pública subjectes a la regulació d'espectacles públics i activitats recreatives. Aquestes activitats no estaran subjectes a una llicència ambiental específica, sinó que s'integrarà la intervenció preventiva en aquestes matèries (com sorolls, fums o vibracions) en la llicència d'espectacles públics i activitats recreatives.

Menys costos per a les empreses

Es preveu que aquests nous règims d'intervenció redueixin els costos de les autoritzacions i dels controls associats. En cada procediment s'han introduït simplificacions que afecten gran part de les activitats, i que redundaran en menors costos administratius i de temps de dedicació. Segons el DMAH, en les autoritzacions que són competència de la Generalitat, el temps previst de tota la tramitació passaria de dotze a vuit mesos i en les dels ajuntaments, de vuit a sis mesos. Per a les activitats en règim de comunicació, no hi hauria temps de tramitació perquè seria l'Administració qui garantiria posteriorment que l'empresa complís les exigències que hagués acreditat. Aquesta reducció dels processos de tramitació es podria traduir en un estalvi anual d'uns 178 MEUR.

D'altra banda, el projecte de llei defineix un marc de responsabilitat compartida. En aquest sentit, la responsabilitat sobre les instal·lacions, l'obertura i el funcionament de les activitats correspon tant a les persones titulars i al personal tècnic de l'activitat com als que han de controlar i verificar-ne el funcionament, especialment pel que fa al règim de comunicació i als controls inicials i els controls temporals de les activitats.

JRL-X3EA

Més informació

mediambient.gencat.cat/cat/empreses/iiaa

73 LLEI SOBRE EL RÈGIM ESPECIAL DE LA CERDANYA

El setembre de 2009 el Consell Comarcal de la Cerdanya presenta per tercera vegada la Proposició de llei de règim especial de la Cerdanya que reclama competències i més pes polític. Tanmateix, el Parlament la rebutja aprovant una esmena a la totalitat amb els vots del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), Iniciativa per Catalunya Verds (ICV) i Ciutadans-Partido de la Ciudadanía (C's). Aquests grups parlamentaris argumenten que no és el moment per a aquestes reivindicacions, ja que cal debatre les noves vegueries.

La Cerdanya se situa als Pirineus, al nord de Catalunya. Està dividida en dos estats, l'espanyol i el francès, i la part de Catalunya, la Baixa Cerdanya també anomenada Cerdanya, en dues províncies, Lleida i Girona. La Baixa Cerdanya està formada per 17 municipis, inclòs l'enclavament de Llívia, on hi viuen uns 16.000 habitants. La seva capital és Puigcerdà.

L'any 1998 bona part dels alcaldes de la Cerdanya van firmar el manifest de Fontromeu que reclamava, entre altres aspectes, el reconeixement de la Cerdanya com a unitat històrica, cultural i socioeconòmica, la creació d'un ens gestor que treballés per a la planificació i el desenvolupament de tot el territori i la creació d'un consell general de la Cerdanya. L'any 2008 el Consell Comarcal de la Cerdanya va intentar entrar la Proposició de llei de règim especial de la Cerdanya al tràmit parlamentari, però la cambra li va requerir els informes històrics, econòmics i socials d'acompanyament del projecte.

El Consell Comarcal de la Cerdanya insisteix

L'abril del 2009 el Consell Comarcal de la Cerdanya va entrar al Parlament de Catalunya per segona vegada la Proposició de llei de règim especial de la Cerdanya, que afectava la Baixa Cerdanya. Finalment, però, el Govern va refusar la tramitació al Parlament argumentant que variava el pressupost en vigor. Tanmateix, al setembre la mesa del Parlament sí que va admetre a tràmit la proposició de llei que va presentar el Consell Comarcal de la Cerdanya per tercera vegada perquè incloïa l'endarreriment a nivell pressupostari fins a l'any següent a la seva aprovació.

Creen l'Assemblea General de la Cerdanya

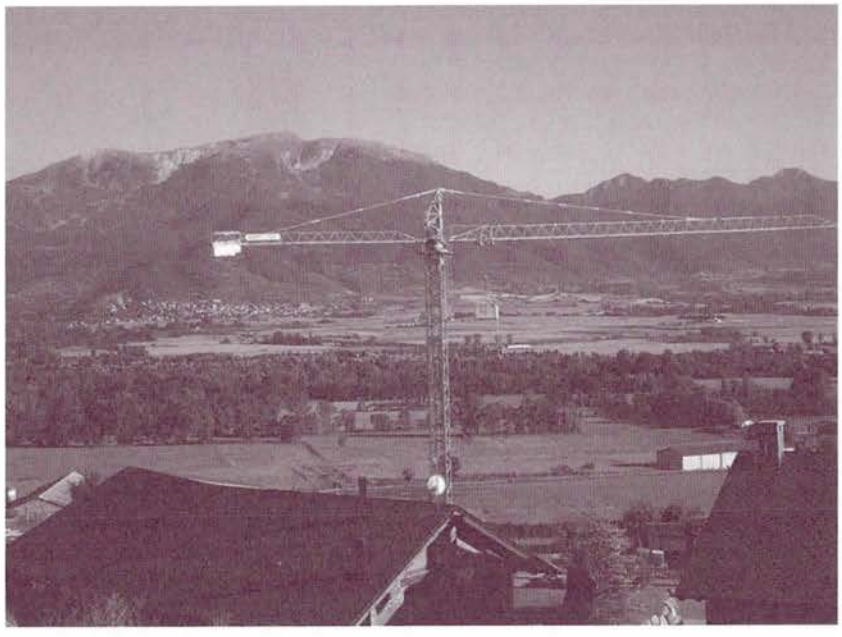
El 20 de setembre es va celebrar a Bolvir la 27a Diada de la Cerdanya organitzada per l'Institut d'Estudis Ceretans amb un vessant festiu i un altre de reivindicació històrica. Un total de 24 ajuntaments de l'Alta i la Baixa Cerdanya van signar el manifest de fundació de l'Assemblea General de la Cerdanya, que havia d'impulsar projectes comuns i constituir uns estatuts propis. El nou ens s'inspirava en el manifest de Font-romeu, i els impulsors pretenien aconseguir el suport dels 32 municipis de l'Alta i la Baixa Cerdanya.

En aquest consens també hi havia de tenir un paper important el debat amb el Consell Comarcal de la Cerdanya i el Consell General de l'Alta Cerdanya, que estaven immersos en la creació d'un ens similar de dret europeu. A més, tota la Cerdanya formava part de L'EURODISTRICTE DE L'ESPAI CATALÀ TRANSFRONTERER [2008:43] que incloïa més d'un milió d'habitants de les comarques gironines i la Catalunya Nord.

Una proposició de llei que reclama competències

Amb la Proposició de llei la Cerdanya reclamava la seva unitat històrica i geogràfica per sobre de les fronteres administratives. La proposició es va presentar per unanimitat de tots els grups al Consell Comarcal de la Cerdanya, Convergència i Unió (CiU), Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i el Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC).

Segons establia l'article 21 de la Proposició de llei, s'havia de crear una comissió bilateral formada per cinc representants del Consell Comarcal i cinc de la Generalitat. L'article també proposava que entre els membres del Govern hi hagués el conseller de Governació, que l'havia de convocar com a mínim dues vegades l'any. Aquesta comissió havia de fixar, com a funció principal, el procés de traspàs de les competències que el Consell Comarcal volia com a pròpies, i també havia d'elaborar convenis de cooperació respecte als àmbits que no s'havien de traspassar. En aquest sentit, l'article 17 detallava els 23 àmbits competencials que havia de cedir la Generalitat al Consell Comarcal, com ara ensenyament, cultura, sanitat, serveis socials, ordenació del territori i urbanisme, consum i turisme, agricultura, joven-



La plana ceretana des de Bolvir Foto: Moisès Jordi

tut, lleure, esports, carreteres locals, justícia, treball, els tributs delegats, noves tecnologies o oficina d'atenció ciutadana.

Al mateix temps, la proposició de llei establia que en FUTURES NOVES DIVISIONS TERRITORIALS [84] la Cerdanya no podia quedar inclosa dins de cap nova divisió que no tingués com a límits els límits geogràfics de la Cerdanya. Sobre aquest debat l'article 2 avisava que si en un cas hipotètic la comarca quedava inclosa en una supradivisió territorial, com en el cas de la vegueria de l'Alt Pirineu i Aran, aquesta nova delimitació havia d'anomenar-se Cerdanya. Per altra banda, es feia incidència en l'eliminació de la divisió provincial.

Es presenta una esmena a la totalitat per a la Proposició de llei

El 12 de novembre la Proposició de llei sobre el règim especial de la Cerdanya no va superar el debat al Parlament perquè el PSC, ERC i Iniciativa per Catalunya Verds (ICV) hi van presentar conjuntament una esmena a la totalitat. Per tant, el text ja no s'havia de tramitar en cap comissió per debatre'l.

El diputat Pere Vigo (ERC) va detallar que no era el moment perquè s'estava tramitant la llei d'ordenació territorial. Per la seva banda, el diputat Esteve Pujol (PSC) va manifestar que no qüestionaven la necessitat de la descentralització, però que calia parlar de vegueries i no de casos individuals. En la mateixa línia, el diputat Lluís Postigo (ICV) va remarcar que amb les noves vegueries havia de desaparèixer la línia provincial que tants problemes de gestió creava a la Cerdanya. Ciutadans-Partido de la Ciudadanía (C's) també va votar a favor de l'esmena a la totalitat perquè preveien que altres comarques i territoris també podrien sol·licitar-ho.

Per altra banda, CiU i Partit Popular (PP) van votar a favor de la iniciativa del Consell Comarcal. El diputat Eudald Casadesús (CiU) va reclamar debat, no témer les reivindicacions i poder parlar-ne. El diputat Enric Millo (PP) va explicar que les vegueries no eren la solució per a la Cerdanya.

L'aturada en sec de la proposició no en tancava el debat segons el president del Consell Comarcal de la Cerdanya, Esteve Maurell (PSC), ja que va anunciar que hi insistirien. En la mateixa línia s'expressava el vicepresident del Consell Comarcal, Joan Pous (CiU). L'alcalde de Puigcerdà, Joan Planella (ERC), creia que els vots a favor de CiU i PP representaven guanyar terreny.

Al final del novembre el Consell Comarcal de la Cerdanya i l'Ajuntament de Puigcerdà van convocar un acte per explicar la jornada parlamentària i plantejar el futur. El tinent d'alcalde d'Urús, Ramon Vidal (CiU), va avisar que la Proposició de llei no gaudia del suport unànime dels ajuntaments perquè els plens de Lles, Martinet i Alp no l'havien aprovat. Sobre aquest tema tant el vicepresident del Consell, Joan Pous, com l'alcalde de Puigcerdà, Joan Planella, van recordar que ni al Consell Comarcal ni al Consell d'Alcaldes ningú no hi va plantejar discrepàncies.

Discuteixen la vegueria de l'Alt Pirineu i Aran

El dia 1 de desembre els alcaldes de la Cerdanya van boicotejar una reunió convocada pel Departament d'Interior a la Seu d'Urgell per preparar el pla de prevenció i consells sobre nevades en tot l'àmbit de l'Alt Pirineu i Aran. Els batlles no volien assumir implícitament la capitalitat de la futura vegueria per part de la Seu d'Urgell. A més, el president del Consell Comarcal, Esteve Maurell, desitjava integrar-se a la vegueria de la Catalunya Central abans que a la de l'Alt Pirineu i Aran.

Al final del desembre el Consell Comarcal de la Cerdanya va aprovar presentar al·legacions a l'Avantprojecte de llei d'organització veguerial de Catalunya. Segons el Consell Comarcal la nova vegueria de l'Alt Pirineu i Aran tindria uns recursos molt limitats, hi havia molts organismes oficials al territori i era més necessari eliminar la divisió provincial.

XCN

Més informació

www.cerdanya.org

74 MANIFESTACIÓ CONTRA LA POLÍTICA AMBIENTAL DEL GOVERN DE LA GENERALITAT

La Federació Ecologistes de Catalunya (EdC), que coordina les principals entitats ambientalistes del Principat, convoca el 22 de març de 2009 una gran manifestació "contra la política ambiental de la Generalitat". Secunden la marxa 5.000 persones i més de 160 col·lectius ciutadans. Els ecologistes denuncien que cinc anys després del canvi de color polític al Govern català els conflictes territorials s'han "multiplicat" i ho plasmen en un mapa que en recull 440. En el manifest demanen un "canvi de model econòmic i polític" i la dimissió dels consellers de Medi Ambient, Política Territorial i Agricultura per la "gestió i desatenció del territori".

Més de 160 col·lectius ciutadans, especialment vinculats a la defensa del territori, es van adherir a la manifestació organitzada per la Federació Ecologistes de Catalunya (EdC), per denunciar la política ambiental del Govern català.

La marxa es va convocar al centre de Barcelona el 22 de març de 2009, coincidint amb el Dia Mundial de l'Aigua, i esdevenia la primera d'aquestes característiques –amb persones i entitats d'arreu del Principat– des del canvi de color polític a la Generalitat. De fet, la pancarta que va obrir la protesta, "Contra la política ambiental del Govern de la Generalitat" era la mateixa que havia reunit 1.500 persones i 87 entitats en una manifestació similar l'any 2001.

Tal com va explicar el portaveu d'EdC, Joan Vàzquez, "l'única diferència és que Convergència i Unió (CiU) estava al govern". Per a Vàzquez "el tripartit havia aconseguit en només cinc anys multiplicar els projectes especuladors al territori". Respecte de l'assumpció del Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) per part d'Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV) el portaveu ecologista va afirmar que "hi havia gent que tenia esperança... però que ells sabien perfectament que no seria així". "Sempre al darrere hi ha interessos de caràcter econòmic que no tenen res a veure amb els de la ciutadania i amb la idea de planificar un país de manera responsable i sostenible", va concloure.

5.000 persones i 440 conflictes

"De l'especulació a la crisi? Actuem plegats contra la destrucció del territori" va ser el lema del manifest redactat per Ecologistes de Catalunya. La coordinadora de les principals entitats ambientalistes del país considerava que la protesta faria visible els nombrosos conflictes ambientals arreu del territori, serviria per fer front a les "agressions" que es produïen i mostraria el rebuig al model socioeconòmic actual, causant tant de la "destrucció del territori" com de la crisi financera i productiva.

La "multiplicació" de conflictes la constataven en un mapa elaborat a partir de l'experiència de les desenes d'entitats adherides a la marxa, i concretament xifraven en 440 els projectes i plans amb impacte sobre el territori. Es tracta, però, d'una llista no sistemàtica sinó fruit de les experiències de lluita dels diversos col·lectius i plataformes. El mapa, consultable a la xarxa, identificava cada conflicte amb la flama d'un foc. Seguint amb la metàfora, el portaveu d'EdC, Joan Vàzquez, considerava que "el país cremava".

Hi destacava el Tarragonès amb 25 casos, entre els quals la URBANITZACIÓ MUNTANYANS II a Torredembarra [114], la PLATJA LLARGA DE TARRAGONA [2007:115] i la CONTAMINACIÓ DE LA INDÚSTRIA QUÍMICA [2004:63]. En segon lloc l'Alt Empordà amb 20 conflictes centrats en PARCS EÒLICS [2008:28], desenvolupaments urbanístics, la CENTRAL INTEGRADA DE MERCADERIES LOGIS EMPORDÀ [2008:24] i la VARIANT FERROVIÀRIA DE FIGUERES [2008:48]. Una altra de les comarques amb més "focs" era el Baix Llobregat, amb 15 conflictes identificats, com per exemple la incineració de residus en cimenteres, els projectes que afecten el PARC DE COLLSEROLA [2008:81] i els plans urbanístics de LLEVANT (GAVÀ) [2008:109] i CAUFEC (ESPLUGUES DE LLOBREGAT) [2008:108]. La Federació Ecologistes de Catalunya assenyalava 15 casos més al Montsià –el PROJECTE CASTOR [54]; el REGADIU XERTA-LA SÈNIA [2006:26] i la CAÇA AMB BARRACA [2007:49] –; 14 casos al Baix Camp –parcs eòlics i centrals nuclears–; i 14 més al Barcelonès –incineració, especulació urbanística i el FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT (FAV) pel centre de la ciutat [57]-.

Així mateix, feien una llista de conflictes amb una incidència arreu del Principat com els camps de golf, la "tala indiscriminada d'arbres", les ÀREES RESIDENCIALS ESTRATÈGIQUES [7], els conreus transgènics, les macroàrees industrials, la generació excessiva de residus i el "malbaratament" d'aigua.

Abans de començar la manifestació, que va reunir 5.000 persones segons fonts dels organitzadors, es va reproduir a la plaça de Catalunya de Barcelona el mapa amb els conflictes territorials. Posteriorment, a la plaça de Sant Jaume, un grup de nens i nenes –que simbolitzaven les generacions futures– van lliurar simbòlicament les demandes al Govern de la Generalitat.

Per altra banda, l'actor Manel Barceló va conduir l'acte final en el qual el catedràtic d'Economia de la Universitat Autònoma de Barcelona (UAB) i veterà militant ecologista, Joan Martínez-Alier, va llegir un manifest en què es demanava un "canvi de model econòmic i polític". Així mateix, la "desatenció i la mala gestió del territori" havien de suposar segons EdC la dimissió dels consellers del DMAH, Francesc Baltasar (ICV); de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), Joaquim Nadal (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), i d'Agricultura, Alimentació i Acció Rural (DAR), Joaquim Llena (PSC). Finalment, van demanar una entrevista amb el president de la Generalitat, José Montilla (PSC), per exposar les seves demandes. El Govern no va respondre a cap de les demandes plantejades.

Des d'EdC es va valorar com un "èxit" la marxa i es va proposar continuar amb accions d'unitat entre els convocants.

AUV

Més informació

www.ecologistes.cat
www.pangea.org/aeec/22M/mapa.html

MESQUITA DE LLEIDA 75

L'acord entre la Paeria i la comunitat musulmana de Lleida desemboca en un projecte únic a Catalunya que permetrà la construcció d'una mesquita de nova planta amb funcions religioses i culturals. Els empresaris dels polígons industrials El Segre i Entrevies, però, s'oposen al projecte per raons de mobilitat i salubritat, mentre que el col·lectiu musulmà busca fons per iniciar-ne les obres.

Antecedents | 2005:96; 2006:90; 2007:81

Amb l'acord firmat a principi del passat desembre del 2007 entre l'Ajuntament de Lleida i la Comunitat Islàmica de Cooperació i d'Unió de Lleida i Comarca del Segrià (CICU) per ubicar la nova mesquita al número 111 del carrer Josep Baró i Travé, al límit dels polígons industrials El Segre i Entrevies, es tancava un procés que s'havia allargat des del 2005. La comunitat musulmana, en procés de creixement continuat i accelerat aquests darrers anys, ha vist com les queixes veïnals o la dificultat de trobar un solar o local adequat a diferents barris de la ciutat anaven endarrerint la ubicació d'aquest nou temple d'oració.

Noves veus en contra

Un cop sabuda la ubicació definitiva més probable de la nova mesquita de Lleida, nou empresaris, a tall personal, l'Associació de Propietaris del Polígon El Segre i l'Associació de Propietaris del Polígon Entrevies, es van començar a mobilitzar, i el mateix desembre del 2007 van formar l'Associació per la Sostenibilitat dels Polígons El Segre i Entrevies. Aquesta entitat al·legava que la ubicació de la mesquita al final d'un carrer sense sortida i al costat de grans establiments industrials com la planta de fabricació de pinsos de la Cooperativa Agropecuària de Guissona generaria greus problemes en matèria de circulació i aparcament, i que a més comportaria als nouvinguts molèsties per les olors o el trànsit rodat de camions de gran tonatge.

Després que l'Ajuntament de Lleida hagués presentat l'estudi de mobilitat, criticat pels empresaris perquè, segons ells, s'havia fet en un període en què la circulació de camions era la més baixa, l'alcalde de Lleida, Àngel Ros (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), va afirmar que la decisió d'instal·lar la mesquita al polígon industrial no tenia marxa enrere, ja que era un lloc prou "adequat". A començament de juny, l'associació d'empresaris, però, va presentar al·legacions a l'Ajuntament de Lleida en contra del trasllat de la mesquita del carrer del Nord a la zona industrial, i les va acompanyar d'un informe de mobilitat, d'un altre de sostenibilitat i d'un estudi urbanístic que "demostren la ineficiència i l'antifuncionalitat" del projecte proposat per la Paeria, segons els empresaris.

El difícil finançament

Tot i els problemes de la nova ubicació, l'imam de la mesquita del carrer del Nord i president de la CICU, Abdelwahab Houzi, va afirmar a principi de juny que "començarem les obres, si és possible, abans que s'acabi l'estiu". El 13 de juny de 2008 es firmava un acord entre la Paeria i la comunitat musulmana que segellava la nova ubicació del temple al número 111 del carrer Josep Baró i Travé, al polígon industrial El Segre i a prop del d'Entrevies. Aquest acord consistia en la concessió administrativa per a cinquanta anys per mitjà del pagament d'uns 8.000 € l'any pel solar cedit per l'Ajuntament i el compromís d'abandonar el local del carrer del Nord un cop construïda la nova mesquita. La comunitat musulmana veia amb bons ulls la nova ubicació perquè "és una zona per on passa l'autobús urbà". En aquest sentit, l'imam considerava que l'emplaçament era "adequat, bonic", i que "el col·lectiu hi està conforme, i a partir d'ara podrà engegar la recollida d'ajudes per a la construcció".

A mitjan juliol, des del recinte firal dels Camps Elisis, on s'instal·len els musulmans en temps de gran afluència, com ara a l'estiu, per la vinguda massiva de temporers a recollir fruita, els gestors de la mesquita afirmaven que estaven buscant "fons a Espanya i a l'estranger".

El projecte pren forma

Una fita important per al futur de la mesquita es va aconseguir en el ple de l'Ajuntament de Lleida celebrat el divendres 26 de setembre de 2008 on es va aprovar, gràcies a la majoria absoluta de què gaudeix el PSC, la modificació d'usos de la parcel·la del carrer Josep Baró i Travé, d'ús industrial a equipament, tot i la disconformitat de tots els grups de l'oposició i dels empresaris de la zona.

Sector on es construirà la mesquita de Lleida Foto: Arxiu Territori

Pocs dies després, acabada l'última oració del ramadà als Camps Elisis on es van aplegar uns 4.000 musulmans, l'imam Abdelwahab Houzi, afirmava que el projecte de la mesquita seria obra d'un arquitecte lleidatà i d'un altre d'origen musulmà. Houzi assenyalava que l'elecció no era casual perquè "així assegurem la correcta fusió entre l'estil propi d'una mesquita i el coneixement del terreny que aporta un arquitecte local, combinant tradició islàmica i arquitectura moderna".

A final de setembre, des de Convergència i Unió (CiU) s'afirmava que la comunitat musulmana havia incomplert els terminis de lliurament del projecte i tenia, per aquesta raó, un tracte de favor del consistori lleidatà. A aquesta queixa s'hi va afegir l'associació d'empresaris, que denunciava que la comunitat havia d'haver entregat l'avantprojecte el 30 de setembre i, per tant, va anunciar que hi interposaria un recurs contenciós, tot i que la regidora d'Urbanisme, Marta Camps, va indicar que les dates del protocol eren orientatives i que la comunitat havia aportat tota la documentació requerida.

A principi de novembre l'Ajuntament de Lleida ja disposava del projecte de la mesquita de Lleida. Un projecte innovador i únic a Catalunya, ja que "serà la primera mesquita de nova planta que es construeixi a Catalunya i, perquè serà pionera en molts sentits; hem volgut que sigui un projecte singular", va afirmar Lluís Mestre, arquitecte encarregat del projecte juntament amb el seu col·laborador, l'algerià Nacer el-Belaaz. D'aquesta manera, es conjugaran el disseny i els materials contemporanis propis d'un edifici d'ús públic amb un disseny tradicional a semblança de les mesquites marroquines, zona d'on provenen la majoria de musulmans de Lleida.

El projecte preveu un temple amb dues plantes, més el soterrani per a un pàrquing de 37 places, de 2.635 m^2 totals de superfície, en què s'inclou una esplanada, també per a pàrquing, a la dreta de l'edifici, de 400 m^2. Hi haurà dues grans sales d'oració a la planta baixa i a la primera planta, amb capacitat per a 555 fidels. Des del primera planta es podrà veure el mihrab (lloc cap a on es resa i es guarda l'Alcorà) a través d'un balcó octogonal. L'aforament es podrà ampliar en dies de grans celebracions fent ús de la coberta de l'edifici que constarà d'una zona transitable de 420 m^2, d'un minaret de fins a 21 m d'alçada, d'una cúpula d'uns 12 m d'alçada que coronarà la zona d'oracions, d'un pati obert interior de 93 m^2 entre les sales d'oracions i de finestrals i portes amb voltes i arcs de ferradura.

L'imam Houzi afirmava que la mesquita es podria convertir en un referent turístic i cultural, atesa la visualitat que aportarà a la ciutat, ja que el minaret i la cúpula seran visibles des de molts punts. La mesquita, a més, disposarà de cafeteria i restaurant, de despatxos, de biblioteca, d'aules, d'un taller per a dones, de sala polivalent, d'una zona de botigues i fins d'un espai obert al públic i adaptat per a visites de persones i grups, que en conjunt podria acollir un miler de persones. D'aquesta manera, a més de temple, funcionaria com a centre cultural, amb zones exclusives per als musulmans —les sales d'oracions— i altres d'obertes a tots els ciutadans. Es preveia que l'obra es pogués començar el 2009, i el termini previst d'execució era d'uns dos anys. Pel que fa al pressupost inicial, aquest era d'1,5 MEUR, però segurament superarà els 2 MEUR.

A principi de desembre l'associació d'empresaris va advertir que arribarien al Tribunal Superior de Justícia de Catalunya (TSJC) si Urbanisme de la Generalitat ratificava el canvi de la qualificació urbanística del solar d'industrial a equipament, tot i que l'alcalde, Àngel Ros, reiterava que el projecte tiraria endavant mentre no hi hagués una denúncia que ho impedís.

El 22 gener de 2009, el director general d'Urbanisme, Pere Solà, i la Comissió d'Urbanisme de la Generalitat que presideix, van decidir tirar endavant la requalificació d'usos industrials a usos col·lectius del solar de la mesquita atès que "tots els informes" rebuts pel Departament "són favorables", i van al·legar, a més, que si és possible ubicar equipaments de restauració o assistencials en un polígon industrial, també ho és construir un centre religiós. A partir d'aquell moment, les autoritzacions i llicències les hauria d'atorgar l'Ajuntament de Lleida i també hauria de garantir la compatibilitat d'usos quan concedís la llicència ambiental al col·lectiu musulmà.

Al llarg del 2009, però, la nova mesquita no va fer passos endavant, fet que s'atribuïa a la manca de finançament per la crisi econòmica.

ABV

METRO. LÍNIA 9 76

El desembre de 2009 s'inaugura el primer tram de la línia 9 del metro de Barcelona, que té un recorregut de 4 km i uneix cinc estacions a Santa Coloma de Gramenet. En acabar l'any, tot i alguna parada tècnica de les tuneladores, ja s'han perforat 31 dels 48 km de la línia i s'han realitzat el 65% de les obres en estacions, nou de les quals ja estan acabades. Al llarg dels mesos següents s'han d'obrir alguns trams més, però el total de la línia no entrarà en funcionament fins al 2014. Quan així sigui, serà una de les línies més llargues i modernes d'Europa.

Antecedents | 2003:80; 2004:107; 2005:97; 2006:91; 2007:82; 2008:62

El 1999 el Govern de la Generalitat decidia construir la línia 9 del metro, i el 2002 la incorporava en el Pla director d'infraestructures (PDI) 2001-2010. Aquesta línia hauria d'enllaçar els municipis del Prat de Llobregat, l'Hospitalet de Llobregat, Barcelona, Santa Coloma de Gramenet i Badalona. Seria el túnel més llarg de Barcelona, amb 47,8 km, tindria 52 estacions (20 de les quals serien intercanviadors), i es calcula que donaria servei a més de 400.000 persones cada dia. Creuaria la ciutat pels barris de l'interior, més o menys en paral·lel a la ronda del Mig i, un cop acabat, estaria format per un tronc central (Tram III) que, en els extrems, es dividiria en dos ramals: al sud-oest un ramal es dirigiria a la Zona Franca i al port de Barcelona (Tram I) i l'altre, a l'aeroport del Prat (Tram II), mentre que al nord-est (Tram IV) un ramal arribaria al barri de Can Zam de Santa Coloma de Gramenet i l'altre al del Gorg de Badalona.

Les obres es van iniciar el 2003 a Badalona preveient que el tram al nord de la Sagrera (fins a Badalona i Santa Coloma) entrés en funcionament el 2004 i que el 2007 ho fes la resta de la línia. Però l'execució de l'obra va patir diversos contratemps, com l'avaria d'una tuneladora, l'increment de les mesures de seguretat com a conseqüència de l'ESFONDRAMENT DEL CARMEL [2005:99] o modificacions respecte del projecte original. Aquests motius van fer que els terminis previstos per construir la línia de metro s'ajornessin successivament i el cost pressupostat augmentés. A més, segons dirigents del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), la construcció de l'L9 s'havia aprovat durant l'última legislatura governada per Convergència i Unió, CiU (1999-2003), i s'havia fet amb presses i amb un projecte insuficient.

Al llarg del 2008 alguns entrebancs van alentir les obres, i la Generalitat va modificar alguns traçats encara no construïts amb la intenció d'assolir més seguretat. L'alt cost de les obres va obligar la Generalitat a fer entrar capital privat en la construcció de la línia. Algunes zones de la ciutat van experimentar molèsties i talls de circulació i els botiguers se'n van queixar.

Obres de la línia 9 a la Sagrera Foto: Arxiu Territori

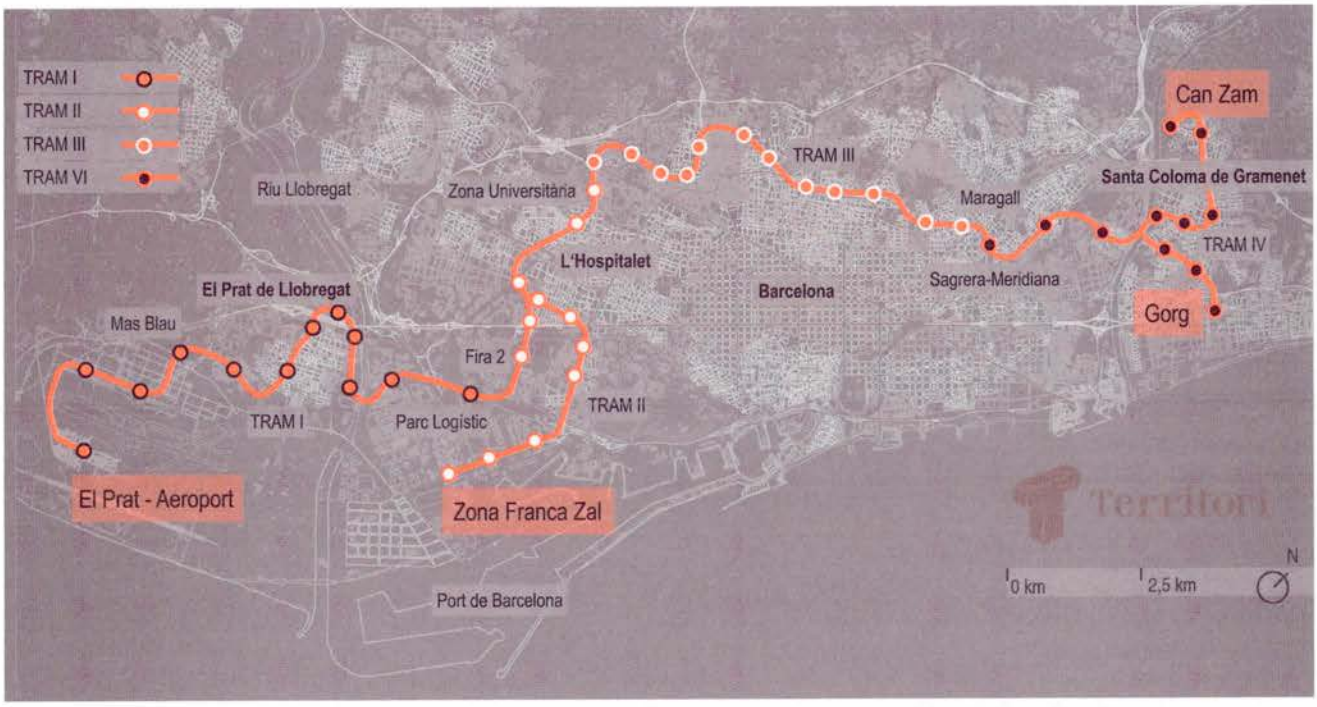
Les tuneladores continuen foradant i acaben alguns trams

En acabar el 2008, s'havien fet la meitat dels túnels dels 48 km que hauria de tenir la línia i el 80% de les estacions s'havien començat a construir. Hi havia tres tuneladores en actiu: dues excavaven des del pou de Mas Blau (el Prat de Llobregat) amb rumbs oposats, una cap a l'aeroport i una altra cap a l'Hospitalet. La tercera s'estava preparant a la zona de Sagrera-Meridiana per seguir cap a Gràcia i el carrer de Mandri (Sarrià-Sant Gervasi). A curt termini s'hi havia d'afegir una tuneladora a la Zona Franca que perforaria fins a la bifurcació del Gornal, i la nova de l'Hospitalet, que obriria camí des del mateix pou de la bifurcació fins a Zona Universitària i Mandri.

El gener de 2009 es van acabar les obres del primer tram de l'L9, entre Can Zam i Can Peixauet, a Santa Coloma de Gramenet (Barcelonès). Aleshores va començar el període de proves que, segons el màxim responsable del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), el conseller Joaquim Nadal (PSC), duraria fins a l'octubre, probablement. També es preveia que a l'hivern es pogués obrir el ramal de Badalona i que, a la primavera, es posés en marxa el tram fins a la Sagrera.

Al cap de poc, es van haver d'aturar les obres de la tuneladora que perforava sota la Zona Franca, ja que s'havien fet malbé els tallants en trobar roques més dures del previst.

A mitjan juny, l'equip d'obres subterrànies del DPTOP, liderat per Jordi Jubany, va intensificar les prospeccions geològiques en el tram central, entre la plaça Lesseps i Zona Universitària, per determinar si hi havia un traçat tècnicament més fiable i segur que l'actual. En canvi, ja es podia assegurar que el traçat del mateix tram central entre Sagrera Meridiana i Lesseps seria pràcticament el mateix que el planejat anteriorment.



Aquell mes, una de les tuneladores que excavaven des del Prat de Llobregat va arribar a la terminal T1 de l'aeroport del Prat, després d'un any perforant 4.3 km de subsòl. Es preveia que aquest tram pogués funcionar a partir del 2012, reduint considerablement el temps que es trigaria a anar entre Barcelona i la T1.

Nous impulsos a les obres

A mitjan octubre el Govern va firmar el PACTE NACIONAL PER A LES INFRAESTRUCTURES [85], dotat amb 100.000 MEUR. D'aquests, 6.830 MEUR s'invertirien en les obres de l'L-9.

El novembre, la Generalitat va posar a licitació per 36 MEUR la instal·lació de les vies i la catenària del tram entre les estacions de l'aeroport i el Prat Eixample Nord, un tram ja perforat que incloïa vuit estacions. EL DPTOP també va encarregar a la concessionària GISA un estudi d'impacte acústic per tal que la tuneladora pogués treballar també de nit a la zona de la Sagrera per, així, accelerar-ne les obres.

Dos mesos després, el DPTOP va informar que tornaria a recórrer al capital privat per finançar part de la construcció, manteniment i explotació de les estacions que pertanyen al tram II de l'obra, com ja havia fet el novembre de 2008 amb la meitat d'estacions de la línia. En aquest cas, es tractava de catorze estacions del ramal de Zona Franca i del tram comú entre la bifurcació del Gornal i Zona Universitària.

S'inaugura el primer tram

Finalment, el 13 de desembre, el president de la Generalitat, José Montilla, va assistir a la posada en funcionament dels primers metros que recorrerien un tram de l'L9. Feia set anys que n'havien començat les obres. Es tractava d'un tram de 3.9 km a Santa Coloma de Gramenet, que uniria cinc estacions: Can Zam, Singuerlín, Església Major, Fondo –on enllaçaria amb l'L1– i Can Peixauet. A partir d'aquell dia, utilitzant el metro o participant a les visites guiades organitzades al llarg de les primeres setmanes, els colomencs van poder comprovar la modernitat de l'L9, amb combois sense conductor i andanes a 70 m de profunditat connectades a l'exterior per mitjà de grans ascensors.

A mesura que van passar els dies i l'efecte de la novetat va passar, es va comptabilitzar una mitjana diària d'unes 10.200 persones, tot i que, un cop la línia arribés fins a Barcelona, aquest xifra havia d'augmentar considerablement.

En acabar el 2009, semblava que els diversos fronts de les obres anaven adquirint un bon ritme. La tuneladora del Prat estava creuant per sota el Llobregat sense problemes i la de Collblanc estava a punt d'arribar al Camp Nou. A la Zona Franca, després de set mesos, s'estava acabant d'arreglar la tuneladora encallada en una cambra subterrània aïllada de l'aigua que hi havia al subsòl de la zona. També s'estaven acabant els preparatius perquè una nova tuneladora comencés a perforar des de la plaça de les Havaneres, prop de Sagrera-Meridiana, cap a Mandri. L'obertura d'aquest tram es preveia per a l'any 2014.

Així, ja s'havien perforat 31 dels 47,8 km de l'L9, i de les 52 estacions projectades, nou estaven completament acabades i unes 35 estaven en obres, xifres que suposaven un 65% de realització sobre el total d'obra civil prevista. Altres elements estructurals, com els grans pous d'entrada i sortida de les tuneladores, o les cotxeres per a l'estacionament i manteniment dels combois, estaven executats en un 85%. Pel que fa als petits túnels per a la ventilació o les sortides d'emergència, aquestes obres estaven construïdes en un 55%.

El DPTOP va avançar que les tres estacions de l'L9 a Badalona –línia anomenada L10– , entrarien en funcionament a mitjan mes d'abril, i que el tram fins a la Sagrera ho faria a partir de l'estiu, amb un retard de pocs mesos respecte de les previsions d'un any abans.

PHE-X3EA

Més informació

www.gencat.cat/L9
www10.gencat.cat/ptop/AppJava/cat/actuacions/departament/public/metro/l9/index.jsp

MILLORA DE BARRIS I ÀREES URBANES D'ATENCIÓ ESPECIAL 77

El 2009 es desplega la sisena convocatòria del Programa de millora de barris amb diferències notables respecte a les anteriors. D'una banda, es limita el nombre d'ajuts concedits de tal manera que se subvencionarà sempre al voltant d'un centenar de projectes. D'altra banda, s'estableixen tres línies de subvenció: una per a municipis grans, una altra per a municipis de menys de 10.000 habitants i la tercera per donar recolzament a aquells plans integrals que ja han finalitzat però que necessiten recolzament econòmic per consolidar les fites aconseguides.

Antecedents | 2004:103; 2005:175; 2006:174; 2007:177; 2008:63

El 2004 es va posar en funcionament la Llei de millora de barris, àrees urbanes i viles que requereixen una atenció especial. Aquesta tenia com a principal objectiu actuar en aquells barris i viles on s'havien detectat problemes urbanístics i socials importants, per tal de frenar el procés de degradació en què estaven immersos. Considerava que hi havia espais on s'havia d'actuar d'una manera integral, tenint en compte tant la rehabilitació urbanística com el desenvolupament de projectes socials i econòmics per al foment de la cohesió social.

Mitjançant el Fons de Foment del Programa de barris, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) finançava entre el 50 i el 75% del pressupost global de cada pla integral, mentre que el municipi beneficiari es feia càrrec de la resta i es comprometia a executar el pla en un període màxim de quatre anys (prorrogable un o dos anys més).

Des del 2004 el DPTOP havia organitzat cinc convocatòries d'ajuts amb un pressupost, en cadascuna, de 99 MEUR. A la primera va seleccionar 13 projectes d'intervenció integral (PII), a la segona i tercera va atorgar l'ajut a 17 plans, respectivament, l'any següent a 24 i el 2008 va ser concedit l'ajut a 22 PII. Coincidia també que a final d'aquell any s'exhauria el període d'execució dels plans integrals finançats a la primera convocatòria i, per tant, es començaven a observar les repercussions del programa de barris, així com la necessitat, en alguns casos, de seguir donant continuïtat als plans vinculats.

Per tant, amb les cinc convocatòries d'ajuts, el DPTOP havia invertit en la millora de barris 465 MEUR, i la inversió global havia estat de 990 MEUR per un total de 93 projectes integrals de millora.

Es desplega la sisena convocatòria d'ajuts

A començament del mes d'abril, el conseller Joaquim Nadal va anunciar l'obertura d'una nova convocatòria per cofinançar projectes d'intervenció integral als barris. Aquesta era la sisena i presentava diferències significatives respecte a les anteriors.

En primer lloc, s'establien tres línies d'actuació per tal d'adequar els ajuts al tipus de municipi sol·licitant. La primera donava continuïtat als projectes integrals recolzats des del Departament, amb la diferència que limitava el nombre d'ajuts per tal que el DPTOP estigués cofinançant, sempre, un centenar de projectes alhora. D'aquesta manera calculaven concedir l'ajut a aproximadament 10 PII de nous barris i àrees urbanes, i destinar-hi un pressupost de 65 MEUR.

La segona línia d'actuació donava peu a l'inici d'un altre programa, Viles amb projectes, que tenia com a objectiu prioritari donar recolzament a municipis amb una població de menys de 10.000 habitants. El requisit per optar a aquest ajut era presentar un pla amb un pressupost mínim d'1 MEUR. Davant les dificultats pressupostàries dels municipis petits, en aquesta convocatòria es preveia la idea de finançar fins a un 75% dels PII, possibilitat que era inclosa a la llei però que en les darreres convocatòries d'ajuts no s'havia dut a terme. El DPTOP destinava a aquesta línia 30 MEUR i preveia que donaria per finançar 15 PII.

Finalment, la tercera línia consistia a donar recolzament a aquells plans integrals subvencionats pel Programa de barris que ja haguessin finalitzat el seu període d'execució. L'objectiu d'aquesta línia d'actuació era consolidar les fites assolides i suavitzar els efectes de la retirada de recursos en aquests barris. A partir de l'informe d'avaluació final que s'havia de practicar un cop exhaurits els quatre anys del PII, el DPTOP decidiria si continuava cofinançant (50%) actuacions de millora mitjançant la signatura d'un contracte amb el municipi corresponent. Per a aquesta línia, el Departament reservava en aquesta convocatòria 4 MEUR.

Les sol·licituds a la sisena convocatòria

El mes de maig el DPTOP va informar del nombre de sol·licituds rebudes per als ajuts de la sisena convocatòria del Programa de barris. Per a la primera línia de subvenció s'havien presentat un total de 30 PII, el triple dels que el DPTOP havia previst que rebrien l'ajut; per al programa de Viles amb projectes, s'havien rebut 41 sol·licituds quan es preveia concedir-ne 15 i, per al contracte de barri, s'havia rebut la sol·licitud de l'Ajuntament de Terrassa per continuar les actuacions del pla del districte 6 i de Santa Margarida de Montbui per efectuar més millores al barri de Sant Maure.

Per tant, 71 ajuntaments es van presentar a la sisena convocatòria, xifra molt superior a les sol·licituds rebudes a la cinquena (52), la quarta (38) o la tercera (54). Del total de sol·licituds, el 34% pertanyien a municipis grans de l'àmbit metropolità (la majoria optaven a la primera línia de subvencions), el 25% a comarques centrals (la majoria per optar al programa de Viles amb projectes), el 14% a les Comarques Gironines, el 10% a Ponent, el 8% al Camp de Tarragona, el 6% a l'Alt Pirineu i el 3% a les Terres de l'Ebre.

La resolució de la sisena convocatòria

El mes de juliol es va conèixer la resolució de la sisena convocatòria en la qual es van adjudicar subvencions a 26 PII, dels quals 10 eren projectes de municipis grans, 15 PII havien estat concedits amb el programa Viles amb projectes i 1 era un contracte de barri per donar continuïtat a les actuacions del Pla de barris del districte 6 de Terrassa.

Respecte als plans integrals concedits a municipis grans, del Baix Empordà, el municipi de la Bisbal de l'Empordà rebria

un ajut (74,07 MEUR) per millorar el nucli històric, i Sant Feliu de Guíxols, per al barri del Puig-eixample de Llevant (2,83 MEUR d'ajut). De les comarques centrals, Torelló podria desenvolupar el PII del nucli antic (4,13 MEUR) i el municipi de Reus, del Baix Camp, rebria recolzament (6,19 MEUR) per dur a terme el pla integral de Sol i Vista a la Immaculada [81].

Cinc plans que havien obtingut l'ajut pertanyien a l'àrea metropolitana. Concretament, dos d'ells del Baix Llobregat: Gavà amb el PII del Sector de Serra de les Farreres [82] (7,78 MEUR) i Cornellà de Llobregat amb el pla del barri de Fontsanta (3,76 MEUR). La resta eren del Vallès: Montornès del Vallès, que rebia l'ajut per desenvolupar el pla de Montornès Nord [80] (4,99 MEUR) i Sabadell, amb el PII pels barris de Creu de Barberà, Campoamor, Espronceda i les Termes (5,41 MEUR). Aquest últim era el segon ajut que rebia del programa de barris.

Altres municipis que repetien també eren, d'una banda, Lleida que obtenia per tercer cop l'ajut del Programa de barris, aquest vegada per desenvolupar el Pla de barris Portal de la Magdalena-Noguerola (6,03 MEUR). A Barcelona també es va concedir l'ajut per dur a terme el PII de Bon Pastor-Baró de Viver (districte de Sant Andreu) (8,62 MEUR), el qual suposava el desè pla que el municipi desenvolupava amb el recolzament del Programa de barris.

Viles amb projectes

A la segona línia de subvenció, Viles amb projectes [130], es van concedir ajuts a 15 projectes integrals per subvencionar el 75% de la intervenció. Així doncs, a les Terres de l'Ebre, concretament a Ulldecona, es van obtenir 3,48 MEUR, que suposarien el 75% del cost total del projecte, en una inversió global de 4,65 MEUR. A Falset, al Camp de Tarragona, es van rebre per millorar el nucli històric 2,41 MEUR (inversió global, 3,22 MEUR).

A Ponent havien obtingut l'ajut 2 municipis: Juneda, per millorar Vila Closa (2,15 MEUR), i les Borges Blanques, pel nucli antic i l'entorn urbà (3,74 MEUR). A les Comarques Gironines s'havia concedit l'ajut a 3 municipis: Anglès per millorar-ne el barri antic (1,95 MEUR), i Arbúcies i Llagostera per als respectius centres, cadascun dels quals obtindrien 3,75 MEUR (5 MEUR d'inversió global).

A les Comarques Centrals, es va adjudicar l'ajut a 5 PII dels nuclis històrics de Centelles (3,75 MEUR), Roda de Ter (3,75 MEUR) i Sant Bartomeu de Grau (2,57 MEUR), ubicats a la comarca d'Osona; i de la comarca de l'Anoia, es millorarien els nuclis històrics de Sant Martí de Tous (2,2 MEUR) i Calaf (3 MEUR).

Finalment, del Vallès Occidental, el municipi de Figaró-Montmany podria millora el nucli antic amb 1,92 MEUR (2,56 MEUR d'inversió global) i Martorelles duria a terme el Pla integral de Can Sunyer amb 3,71 MEUR (4,95 MEUR d'inversió global).

Amb el desplegament d'aquesta sisena convocatòria, es duien a terme 118 intervencions integrals gràcies al Programa de barris, des que va arrencar l'any 2004. La inversió del DPTOP havia estat de 99 MEUR en cada convocatòria, i sumava un total de 594 MEUR. Si se suma el 50% o el 25% dels plans integrals que els municipis han finançat i que estan duent a terme, la inversió global arriba als 1.159 MEUR des de que es va posar en funcionament la llei.

RCN

Més informació

www.gencat.cat/dptop

MILLORA URBANA DE LA PLAÇA LESSEPS (BARCELONA) 78

L'any 2008, les obres de remodelació de la plaça Lesseps són a punt d'acabar-se. L'execució de la urbanització en superfície, amb els elements escultòrics dissenyats per l'arquitecte Viaplana que la decoren, no acaba d'agradar a una part dels veïns. La plataforma Una altra plaça Lesseps és possible i els responsables municipals defensen que s'ha executat exactament el projecte consensuat tres anys abans, mentre que l'oposició municipal i el sector de veïns descontents reclamen canvis. La plaça s'inaugura l'abril de 2009 i una nova plataforma ciutadana treballarà per canviar-ne els aspectes, que a parer seu, han resultat poc reeixits.

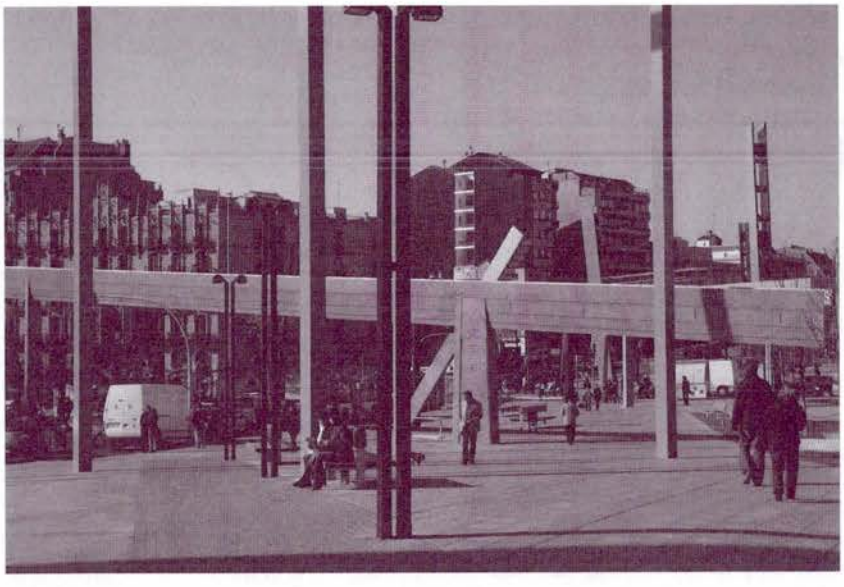
Antecedents | 2003:100; 2004:109

La plaça Lesseps s'obre entre el barri de Gràcia i els barris del Putxet, la Salut i Vallcarca de Barcelona. Aquesta plaça va sorgir en una confluència d'antigues rieres i camins tradicionals que, amb la progressiva urbanització de la ciutat, van esdevenir finalment carrers que van facilitar la connexió entre barriades fins que l'arribada de la ronda del Mig la va convertir en un dels enclavaments viaris més importants de la ciutat. Fins als anys setanta del segle passat era una plaça sorrenca, arbrada, amb moltes àrees de jocs infantils, però a partir d'aquella data, la construcció d'aquesta ronda, una mena de via ràpida de circumval·lació urbana que havia d'unir els barris de Sants amb el de Sant Andreu però que es va quedar al del Guinardó, va arribar a la plaça Lesseps, i la va haver de travessar. A grans trets es pot dir que la solució per permetre el pas de la via ràpida va consistir a dividir en dos l'espai que ocupava la plaça per reorganitzar el trànsit en superfície i alhora es va construir un túnel mig soterrat que unia la part de la ronda del Mig o Mitre amb el de la travessera de Dalt i un altre que enllaçava els carrers en sentit ascendent.

L'any 2002, l'Ajuntament de Barcelona va fer pública una primera proposta per remodelar la plaça. Aquest projecte va ser sotmès a un debat previ a l'aprovació inicial. Veïns agrupats en la plataforma Una altra plaça Lesseps és possible, professionals experts en temes ecològics i urbanístics com Salvador Rueda, o de mobilitat, com Ole Thorson, coordinats per l'arquitecte Ítziar González, van treballar amb els tècnics del consistori i els autors del projecte, Viaplana Arquitectes, fins que van aconseguir consensuar un segon projecte.

El desembre de 2003 se'n va fer la presentació, que preveia, entre altres canvis: la recuperació del pendent original de la plaça enfonsant el túnel de la ronda del Mig i procurant que cap pendent superés el 6% de desnivell; facilitar el pas i la circulació de vianants; deixar visibles les façanes més significatives dels edificis que envolten la plaça; alliberar 21.000 m² d'espais de lleure i recuperar la plaça com a lloc de trobada de la gent.

El juliol de 2004 es va obrir el procés d'informació pública i tramitació del projecte de remodelació i urbanització consensuat que va culminar l'any 2005 amb l'aprovació definitiva i el posterior inici de les obres. Al cap de tres anys, la remodelació arribava a la fi. El cost de les obres, executades per l'empresa municipal BIMSA (Barcelona, Infraestructures Municipals), rondava els 43 MEUR, als quals s'havien d'afegir els prop de 15 MEUR que havia costat el mobiliari urbà i el conjunt escultòric dissenyat per l'estudi Viaplana.



Imatge de la plaça Lesseps Foto: Arxiu Territori

La urbanització de la plaça genera controvèrsia

L'espai ocupat per l'antiga plaça, la xarxa de carrers en superfície i el pas mig soterrat de la ronda del Mig han estat objecte d'una profunda remodelació que ha tingut com a objectius generals guanyar espai per als vianants i restringir el trànsit per millorar-ne l'ús cívic. El projecte s'estructura sobre dos eixos viaris: la ronda del Mig i el pas de Gran de Gràcia a l'avinguda Vallcarca. Part de l'antic túnel que comunicava el carrer Gran de Gràcia amb l'avinguda de Vallcarca s'ha segellat i s'hi ha instal·lat un centre de recollida pneumàtica de residus que donarà servei a 21.000 veïns i 180 comerços amb les 338 bústies que s'han desplegat a la rodalia. També s'han emprat panells fotovoltaics per reduir al màxim l'impacte dels cotxes.

La part més propera al carrer Torrent de l'Olla acollirà l'única zona verda de tota la plaça amb un parc infantil, un amfiteatre i una pista de petanca (5.000 m²). Aquesta zona no es va poder acabar d'urbanitzar ja que estava afectada per la construcció de la Línia 9 de Metro [76], la responsabilitat de la qual era del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP).

Quant al tema de l'arbrat, al final, els 450 arbres previstos en el projecte inicial van acabar sent 302, fet que va significar un augment en relació amb els 286 que hi havia abans de la remodelació. Aquesta

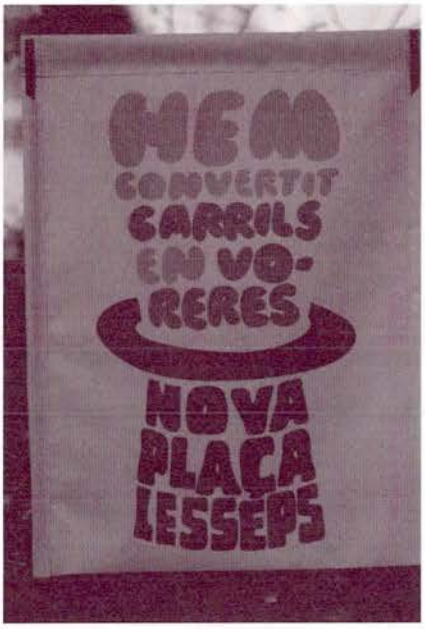
reducció va ser motivada pels diferents elements que hi ha enterrats al subsòl de la plaça (un col·lector subterrani pròxim a la parada de metro de la Línia 3, el centre de recollida pneumàtica de brossa o el nou túnel de la ronda) i que fan que no hi hagi prou terra per plantar-ne més. Per augmentar la sensació de verd, l'Ajuntament va decidir instal·lar-hi jardineres.

La urbanització de la plaça es va completar amb unes estructures metàl·liques minimalistes, de ferro i de grans proporcions. Hi ha una biga que travessa la plaça de nord a sud per on circula aigua i que, segons Viaplana, representa el canal de Suez, obra d'enginyeria que va donar fama al diplomàtic i empresari francès Ferdinand de Lesseps. Davant la Biblioteca Jaume Fuster, al nord de la plaça, hi ha un cub de 28 m d'alçada que, segons l'arquitecte i dissenyador, vol reflectir el que hi ha sota terra, i que serà la lluerna del gran vestíbul que connectarà les línies 3 i 9 de metro.

Tot i que aquests elements ornamentals figuraven en el projecte consensuat, la seva execució ha generat, conjuntament amb la reducció de l'arbrat, controvèrsia entre els veïns i l'Ajuntament.

Veïns descontents s'agrupen en una nova plataforma

La tardor de 2008, la plataforma Una altra plaça Lesseps és possible es va dissoldre després de seguir el desenvolupament de les obres al llarg de tres anys. En el comunicat on feia pública la dissolució, el grup considerava que s'havien assolit els objectius que s'havien pactat l'any 2003 i considerava que no tenia sentit mantenir activa la formació. Tanmateix, un sector dels veïns,



Pancarta contra la reforma de la plaça Foto: Arxiu Territori

descontent amb el resultat de les obres d'urbanització, va formar l'Associació de Veïns i Comerciants de Lesseps amb l'objectiu d'introduir, a parer seu, algunes correccions que millorarien la plaça.

El president de la nova associació, Josep M. Flotats, va dir que assumien la irreversibilitat de la reforma i que no els agradava massa el resultat estètic dels elements decoratius. Si bé reconeixia que aquests elements (la biga i el cub) apareixien en el projecte definitiu, sembla que ningú no n'havia imaginat les dimensions reals ja que la maqueta no permetia fer-se càrrec de l'alçada de les escultures. Al desembre, la nova associació va convocar un acte a la Biblioteca Jaume Fuster, que va reunir unes 300 persones, en el qual es van recollir algunes queixes, com l'escassetat d'espais per seure, la manca d'ombra i pocs espais infantils, i també unes quantes demandes per millorar el conjunt urbanístic: corregir la posició d'alguns bancs que segons ells estaven massa a prop del pas del cotxes; condicionar un parc infantil provisional mentre no es pugui construir el definitiu; millorar l'enllumenat, i, si era possible, que es retiressin les estructures escultòriques de la plaça.

Consistori i oposició municipal opinen

Arran de les queixes veïnals, l'Ajuntament de Barcelona va intentar frenar les crítiques adduint que la reforma havia seguit escrupolosament el projecte pactat l'any 2003. El segon tinent alcalde i responsable de l'àrea d'Urbanisme, Ramon Garcia-Bragado, va dir que, tot i que l'aspecte final no corresponia al que els usuaris s'havien imaginat, no hi havia incompliment del projecte, del qual destacava la qualitat, la manera com s'havien portat les obres i el consens veïnal.

En canvi, Xavier Trias, cap del grup municipal de Convergència i Unió (CiU), va posar l'accent en el fet que, a parer seu, la remodelació havia resolt pocs dels aspectes que s'havien pactat amb els veïns. Entre els que no s'havien resolt va destacar la duresa de l'espai o el fet que no hagués recuperat el pendent natural. Segons Trias, a la plaça també hi mancava un aparcament i instal·lacions esportives, però segons la plataforma, aquests aspectes no havien estat mai consensuats. Alberto Fernández, cap del grup municipal del Partit Popular (PP), va afegir-hi la seva veu crítica i va dir que l'obra era poc reeixida, a banda de recordar que el seu partit no havia donat suport al projecte.

Aquests dos partits van aconseguir que Itziar Gónzalez declarés a la Comissió d'Urbanisme, Infraestructures i Habitatge municipal després que CiU presentés una proposició basada en el fet que l'execució de la reforma no complia els acords veïnals. La notícia de premsa permetia saber que, si bé CiU es mantenia ferma en la seva acusació, Gónzalez va declarar que la "reforma de la plaça era la millor, tècnicament", sense referir-se a cap dels suposats acords vulnerats que mantenia CiU; per la seva banda, Garcia Bragado va defensar l'actuació municipal i va acusar CiU de mantenir una actitud crítica perquè hi havia un grup de veïns descontents amb la reforma. Després del debat, la proposició va ser rebutjada pels partits de govern, és a dir, pel Partit

Vista general de la plaça Lesseps Foto: Arxiu Territori

Socialista de Catalunya (PSC) i Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV) i pel vot d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC).

Finalment, la plaça es va inaugurar el mes d'abril de 2009, amb una festa a la qual va assistir l'alcalde Jordi Hereu, que va ser escridassat per part dels veïns, tot i que anava acompanyat pel president de l'Associació de Comerciants de la Plaça qui, a porta tancada, li va entregar un manifest amb les seves reivindicacions.

La plaça no es podrà acabar fins que finalitzin les obres de la parada de la Línia 9 de Metro, previstes per al 2010, i cap al 2013 s'espera que la vegetació que s'hi haurà anat plantant des del 2008 hagi crescut prou perquè l'indret perdi per sempre l'adjectiu de "plaça dura".

ESR

Més informació

www.avclesseps.cat
www.viaplana.com

79 MILLORA URBANA DE LES CASES DE L'ONYAR (GIRONA)

Comença la primera fase del projecte de rehabilitació de les façanes de les cases de l'Onyar a Girona. Les obres, cofinançades per l'Ajuntament, la Generalitat i els propietaris dels habitatges, se centren en la renovació d'una de les imatges urbanes més exportades de la ciutat. El finançament del projecte ha estat envoltat de certa polèmica per part dels propietaris i de l'oposició municipal, que reclamen que sigui la Generalitat qui assumeixi el 100% del cost del projecte.

El centre històric de la ciutat de Girona està situat al nord-est de la trama urbana actual, en l'espai definit entre el massís de les Gavarres i els rius Galligants i Onyar. La morfologia i l'estructura urbana bàsica d'aquesta zona són les que es van configurar als segles XIV-XV i corresponen a un assentament protegit per tres recintes emmurallats successius: un a cada banda del riu Onyar i el primigeni, "la Força Vella", al voltant de l'antiga ciutat romana. Entre els anys 1367 i 1380 es va construir la muralla de l'areny de l'Onyar, resseguint el curs del riu. Sobre aquesta antiga traça s'emplacen, actualment, les cases de l'Onyar, amb les façanes de ponent que donen al front fluvial i les de llevant, que emmarquen el centre històric.

L'actuació dels anys vuitanta

L'any 1982 el pla de la Generalitat per renovar els nuclis antics de Catalunya va situar la ciutat de Girona en un lloc preferent, i això va permetre fer la històrica actuació de les façanes del riu. Les cases de l'Onyar ja constituïen tradicionalment una imatge singular, amb el campanar de Sant Feliu i bona part de la Catedral emergint al seu darrere, però aquest pla de rehabilitació en va potenciar l'espectacularitat. L'actuació va permetre refer l'estructura de les cases i repintar-ne totes les façanes, recuperant-ne alhora els colors originals. Els arquitectes Josep Fuses i Joan Maria Viader van ser els encarregats de dirigir la rehabilitació, mentre que els artistes Enric Ansesa i Jaume Faixó van dur a terme el treball que va permetre definir l'ordenació cromàtica de les cases a través de la carta de colors del Barri Vell. La reconversió i recuperació del Barri Vell com a centre de l'activitat comercial i turística va permetre que la imatge de les façanes de colors es consolidés arreu com un dels atractius més coneguts de la capital gironina. El cost d'aquesta actuació, integrada dins d'un pla estratègic de majors implicacions, va ser totalment assumit per la Generalitat.

El projecte del 2009

Vint-i-set anys després d'aquesta actuació, l'Ajuntament de Girona va presentar al govern de la Generalitat un nou projecte de rehabilitació de les façanes de les cases de l'Onyar. El total de les operacions estava pressupostat en 2.700.000 MEUR. Estava previst en el conveni signat entre els dos agents que l'actuació es fes en tres fases diferents de 900.000 € cadascuna, assumint l'Ajuntament un terç del cost de l'actuació, la Generalitat (a través de l'INCASÒL) un altre terç i, finalment, els propietaris dels habitatges el terç restant. El projecte es va acompanyar d'un estudi previ que determinava quins eren els elements més deteriorats del conjunt i definia com actuar per preservar-ne la imatge urbana. De les 83 cases incloses al projecte, calia repintar 13 façanes, intervenir en 43 cornises i 28 balcons, a més de renovar la fusteria de 61 casos.

Tot i que el projecte actuava només en la cara est de l'Onyar, l'objectiu de l'Ajuntament era actuar també en les façanes de la cara oest que, tot i gaudir d'un millor estat de conservació, podrien oferir, d'aquesta manera, una imatge urbana de l'Onyar més homogeneïtzada, regida per la mateixa carta de colors del Barri Vell.

Restauració de les cases de l'Onyar des del pont de Sant Agustí Foto: Moisès Jordi

Els veïns s'oposen a contribuir econòmicament al procés de restauració

L'associació de veïns de l'Argenteria i la Rambla va convocar diverses assemblees per debatre i informar sobre el projecte. La junta de l'associació va expressar públicament la seva discrepància amb l'Ajuntament per haver de contribuir econòmicament a unes obres que consideraven que "es fan per una qüestió turística per a la ciutat en conjunt". L'opció dels veïns passava per reforçar el diàleg amb el consistori, però mantenien que no volien "pagar el cost de ser la imatge de la ciutat".

El grup municipal de Convergència i Unió –CiU– a Girona va reivindicar que la Generalitat s'impliqués totalment en la recuperació de les cases de l'Onyar i en fi-

nancés el 100% del pressupost previst al projecte, recordant l'actuació dels anys vuitanta.

El conseller Nadal respon a les crítiques i l'Ajuntament rebaixa les actuacions

En un article d'opinió al *Diari de Girona* del dia 24 de març, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal (Partit dels Socialistes de Catalunya –PSC–), va respondre a les peticions dels veïns i de l'oposició municipal reivindicant que la forma d'actuació i el finançament eren els més justos per a tothom, tenint en compte que, en situacions similars a Girona (façana oest de l'Onyar, Pedret, Pont Major) o en altres municipis, ja s'havia optat pel cofinançament. El conseller Nadal mantenia que "l'exercici de la democràcia, ara i sempre, passa justament per tenir clar que no tot és gratis i que no sempre ho pot proveir tot l'Administració".

La primera fase (concentrada en disset façanes del carrer Ballesteries) estava pressupostada inicialment en 913.442 €, però l'Ajuntament en va reduir les actuacions previstes rebaixant el pressupost de licitació a 554.234 € D'aquesta manera, les aportacions econòmiques dels propietaris quedaven en una forquilla que anava dels 10.000 €als 20.000 €, segons cada cas.

S'amplien les subvencions

En paral·lel a les negociacions i a la signatura de convenis amb els veïns, l'Ajuntament de Girona va buscar més vies de finançament per reduir el cost que suposaria

Restauració de les cases de l'Onyar des del pont de la Princesa Foto: Moisès Jordi

l'operació. Des de l'Oficina Municipal d'Habitatge de Girona es tramitarien ajudes davant del Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH), que permetrien que els propietaris rebessin una subvenció de fins al 25%. Les ajudes podien incrementar entre un 10% i un 25% més gràcies al conveni que situava les façanes de l'Onyar en un lloc d'intervenció preferent.

Comencen les obres

L'1 de desembre es va col·locar una gran lona amb el lema "Reviu de nou, el Barri Vell!" que cobria les primeres façanes on s'efectuarien les obres de millora i rehabilitació. La bastida que cobria aquestes primeres cases ja estava completament muntada i l'inici de les obres era imminent.

PPC

Més informació

www.girona.cat
www20.gencat.cat/portal/site/incasol

80 MILLORA URBANA DE MONTORNÈS NORD (MONTORNÈS DEL VALLÈS)

A final de juliol, el DPTOP adjudica una ajuda de 4,99 MEUR al projecte d'intervenció integral a Montornès Nord, en el marc de la convocatòria d'ajudes del Programa de millora de barris. Els principals objectius d'aquest projecte són millorar la connexió del barri amb Montornès centre, promoure la rehabilitació del teixit residencial i els espais públics del barri i revalorar i potenciar l'ús del patrimoni històric, així com promoure la cohesió social i la dinamització econòmica del barri. La participació pública té un paper rellevant tant en l'elaboració com en l'inici de la implementació del projecte.

Montornès del Vallès és un municipi situat a l'extrem sud de la comarca del Vallès Oriental. S'estén per la vall baixa del Mogent fins a prop de la seva confluència amb el Congost, en la qual es forma el Besòs, i limita a l'est amb els termes de Vilanova del Vallès i Vallromanes, al sud amb Santa Maria de Martorelles i Martorelles, a l'oest amb Montmeló i al nord amb Granollers.

A final del 2008, el municipi tenia 15.058 habitants, tres quartes parts dels quals habitaven al nucli de Montornès centre, que es situa a la part més plana del terme, a la riba esquerra del Mogent, entorn de l'església parroquial de Sant Sadurní de Montornès. Una quarta part (3.714) ho feia a Montornès Nord, un nucli residencial situat a la riba dreta del Mogent, entre el riu, el Parc de les Tres Creus i els polígons industrials El Raiguer i Riera-Marsà.

Montornès Nord es va construir per tal de donar cabuda a l'onada migratòria espanyola dels anys seixanta i setanta i es va concebre com a polígon d'habitatge. L'aïllament respecte del nucli principal de Montornès, la degradació dels edificis i els espais públics, les mancances infraestructurals i de serveis que el barri havia anat acumulant des de la seva construcció, juntament amb la manca d'activitat econòmica, l'elevada taxa d'atur i una composició poblacional amb prop d'un 40% de població de nova immigració, van fer que l'ajuntament es plantegés la necessitat d'intervenir al barri per millorar-ne la situació urbanística i social. Així, l'any 2003 el consistori va elaborar una proposta de pla d'intervenció integral i la va presentar a la primera convocatòria de les ajudes del PROGRAMA DE BARRIS I ÀREES URBANÍSTIQUES D'ATENCIÓ ESPECIAL DE LA GENERALITAT [2004:103]. El projecte no va resultar escollit aquell any, ni tampoc quan es va tornar a presentar, l'any 2005.

Una nova proposta, amb participació ciutadana

L'any 2009, l'Ajuntament es va proposar tornar a optar a les ajudes de la Generalitat, per la qual cosa va elaborar de nou el projecte d'intervenció. La nova proposta es va encarregar a Gerència de Serveis d'Habitatge, Urbanisme i Activitats (GSHUA) de la Diputació de Barcelona i, a diferència de l'anterior, va recollir les aportacions dels ciutadans. Per fer-ho, a final de febrer es va organitzar un taller de participació, que es va dur a terme al centre infantil La peixera i que va consistir en dues sessions, una de presentació del projecte i una de recollida de propostes. A la primera hi van assistir cinquanta persones i a la segona trenta. L'accessibilitat (voreres amples, rampes i escales mecàniques), la mobilitat (transport urbà i escolar, i reorganització de les zones d'aparcament), la rehabilitació d'edificis i la comunicació entre Montornès Nord i Montornès Centre van ser algunes de les qüestions que els participants van plantejar com a aspectes que calia millorar. També van plantejar la necessitat de millorar les condicions dels equipaments esportius, reactivar els espais públics i afavorir la convivència i el civisme al barri.

Una imatge de Montornès Nord Foto: Moisès Jordi

En la seva versió definitiva, el projecte proposava 38 actuacions encaminades a millorar la qualitat de vida dels habitants del barri, treballar per la cohesió social, ajudar a la rehabilitació d'habitatges i millorar l'espai públic. Estava previst que es desenvolupés al llarg de quatre anys i tenia un pressupost de 10 MEUR. El 20% d'aquest pressupost es destinaria a l'habitatge, prioritzant-hi les intervencions en millora de façanes i zones comunes, instal·lació d'ascensors i supressió de barreres arquitectòniques.

Un altre dels objectius prioritaris del pla era la millora de la connectivitat de Montornès Nord, la qual passava per l'adequació del Gran Vial, que enllaça amb Montornès Centre, per a convertir-lo en un passeig apte per a vianants i bicicletes. Aquesta actuació es preveia per al segon i tercer any d'execució del projecte. Així

mateix, també es preveia la reforma i millora del carrer de Federico García Lorca i de la plaça del Poble, i la instal·lació d'una àrea de contenidors soterrats a mode d'experiència pilot a la cruïlla dels carrers García Lorca i Llibertat.

Pel que fa a les actuacions sobre l'espai públic, destacaven la continuació del pla de supressió de barreres arquitectòniques al barri, amb actuacions a les places del Primer de Maig i del Poble, i al carrer del Nou d'Abril. Quant als equipaments, a les instal·lacions del mercat s'habilitaria l'Oficina de Barri, des de la qual s'atendrien els ciutadans i es coordinaria tot el projecte i, cap al segon semestre de 2010, s'iniciarien les obres de condicionament de l'immoble situat als baixos de l'església Nostra Senyora del Carme, per adequar una sala polivalent per a usos socioculturals. També s'apostava per revalorar i potenciar l'ús del patrimoni històric del barri, amb la recuperació de la muntanya de les Tres Creus com a parc arqueològic i natural i l'emfasització del refugi de ca l'Arnau construït durant la Guerra Civil Espanyola.

D'altra banda, el projecte també incloïa programes per a la cohesió social a través de la cultura, la dinamització del comerç i la inserció laboral.

Per completar les propostes de l'equip encarregat de la redacció del projecte, es van incorporar les propostes sorgides del taller de barri que es van considerar adequades, així com les valoracions de diverses entitats i associacions del barri i l'estudi de camp dels alumnes del CEIP Mogent sobre les barreres arquitectòniques a Montornès Nord. Finalment, també s'hi van incloure il·lustracions de la ninotaire Pilarin Bayés, que representaven el present i la projecció de futur del barri.

A principi de maig es va finalitzar el projecte i es va presentar a la convocatòria del DPTOP.

El DPTOP adjudica l'ajuda a Montornès Nord

A final de juliol es va conèixer la resolució de la sisena convocatòria del PROGRAMA DE MILLORA DE BARRIS [77], en la qual es va adjudicar una ajuda de 4,99 MEUR al projecte de Montornès Nord. Aquesta ajuda constituïa la meitat del pressupost del projecte.

Parc infantil a Montornès Nord Foto: Moisès Jordi

A mitjan octubre, el consistori va presentar als ciutadans el contingut del projecte en una sessió informativa a la qual van acudir unes 150 persones i que va rebre la participació de la responsable de millora urbana de la GSHUA de la Diputació de Barcelona, Anna Font, l'alcalde Daniel Cortés (Partit dels Socialistes de Catalunya), la regidora de Relacions Ciutadanes i Participació, Cristina Tarrés, i el director de l'Oficina Local d'Habitatge (OLH) Montornès-Montmeló- Parets, Juan José Sierra.

D'altra banda, l'execució de les actuacions anava acompanyada de processos singulars de participació ciutadana, el primer dels quals va ser un taller que es va portar a terme el 21 de novembre a l'Escola Marinada i que va tenir per objecte la definició dels usos de la plaça del Poble. Entre les consideracions exposades pels participants, hi va haver la proposta de canviar l'emplaçament del mercat setmanal, del carrer de la Llibertat a la plaça del Poble. Els veïns pensaven que d'aquesta manera s'afavoriria la mobilitat el dia de mercat i es reactivaria el comerç proper a la plaça. En aquesta sessió també es van tractar altres aspectes com la recuperació de la plaça com a espai públic de convivència sociocultural, la seva accessibilitat; i la creació d'àrees concretes destinades a diversos col·lectius (gent gran, infants, joves, etc.). Les conclusions del taller havien de servir per orientar la redacció del projecte tècnic de reforma de la plaça. Les obres d'aquesta actuació tenien un pressupost de 480.000 €, finançat a parts iguals entre l'Ajuntament i la Generalitat.

A més, a final de novembre, es va conèixer que el projecte de recuperació integral de la muntanya de les Tres Creus havia rebut una ajuda de 500.000 €dels fons europeus FEDER per executar el projecte Parc Arqueològic i Natural Observatori de la Via Augusta. Aquest projecte consistia en la restauració paisatgística dels turons, l'arranjament de les principals vies d'accés al jaciment romà i al futur parc, i la construcció d'un punt d'informació per als visitants.

De cara al 2010, es preveia que a partir del gener començarien les obres de supressió de barreres arquitectòniques als espais previstos i que es començarien a estudiar les sol·licituds d'ajudes econòmiques dels veïns.

MSM

Més informació

www10.gencat.cat/ptop/AppJava/cat/arees/ciutat/barris/index.jsp

81 MILLORA URBANA DE SOL I VISTA I LA IMMACULADA (REUS)

El setembre de 2009 la Generalitat inclou, entre els seleccionats dins la sisena convocatòria del Programa de millora de barris i àrees urbanes d'atenció especial, el projecte de reforma integral dels barris de Sol i Vista i l'Immaculada a Reus, dues zones d'autoconstrucció que presenten com a riscos principals l'aïllament urbanístic respecte del centre urbà i el risc d'exclusió social dels seus habitants.

Sol i Vista i la Immaculada són dues barriades de Reus situades a l'oest del centre urbà, amb predomini d'edificacions autoconstruïdes seguint l'estructura del parcel·lari rústic i sorgides a partir dels anys cinquanta. El barri de Sol i Vista es troba situat a tocar de la carretera d'Alcolea del Pinar (N-420a), entre el centre urbà i el polígon industrial AgroReus; mentre que el barri de la Immaculada està edificat entorn de la carretera de Riudoms (T-310). Bona part dels edificis es van construir entre 1965 i 1975 per acollir persones immigrades, procedents principalment d'Andalusia i Extremadura. En el conjunt de l'àmbit hi viuen 2.329 persones el 2009, xifra que suposa el 2,17% dels 107.118 habitants empadronats a la ciutat de Reus.

El consistori proposa la reforma integral dels barris de Ponent

L'alcalde de Reus, Lluís Miquel Pérez, del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), va anunciar que l'Ajuntament preveia presentar un projecte d'intervenció integral dels barris de Sol i Vista i la Immaculada a la convocatòria següent del Programa de MILLORA DE BARRIS I ÀREES URBANES D'ATENCIÓ ESPECIAL. SISENA CONVOCATÒRIA [77] de la Generalitat.

Pérez va afirmar que les converses amb el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) feien preveure que el projecte s'aprovaria, i destacava l'experiència prèvia del barri del Carme, un dels escollits en la primera convocatòria de la LLEI DE MILLORA DE BARRIS [2004:103], on s'estaven enllestint, encara que amb endarreriment, les actuacions programades.

Veïns i oposició valoren positivament la proposta

La primera reacció dels veïns fou favorable a la proposta. El president de l'Associació de Veïns de la Immaculada, Ramon Sambró, va explicar que el seu barri i el veí de Sol i Vista eren dues zones molt deteriorades que necessitaven moltes reformes, que havien quedat posposades fins a la data per manca de finançament. Sambró considerava que si el projecte tirava endavant es podria practicar un canvi radical en la situació d'aquests barris.

El portaveu municipal de Convergència i Unió (CiU), Carles Pellicer, es va manifestar a favor de la iniciativa, tot i supeditar el seu suport al fet que el projecte es desenvolupés amb el consentiment dels veïns i amb la participació directa de la ciutadania.

L'alcalde va respondre a aquestes demandes afirmant que es pensava obrir un procés de participació i consulta ciutadana entre els veïns afectats per tal que poguessin aportar els seus suggeriments i valoracions al projecte.

L'Ajuntament aprova la presentació del projecte

A final de març, un cop presentats els trets principals del projecte als veïns afectats, la junta de govern de l'Ajuntament va ratificar la intenció de presentar la millora urbana de l'eix urbanístic format pels barris de la Immaculada i Sol i Vista a la convocatòria d'ajuts del DPTOP. La primera tinent d'alcalde, Empar Pont, d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), va afirmar que el consistori pensava tirar endavant les reformes encara que no es rebessin les subvencions i encara que això suposés un calendari d'execució més llarg.

Principals trets dels Pla

El Pla integral a l'eix Sol i Vista i la Immaculada tenia com a objectius principals acabar amb l'aïllament i garantir la connectivitat tant física com psicològica amb la ciutat, generar espai públic i equipaments de proximitat per atendre les necessitats dels veïns, eliminar els espais insalubres i l'infrahabitatge respectant la trama urbana i el dret dels veïns afectats a continuar vivint al barri, i crear equipaments per al seus habitants que fossin capaços d'atreure usuaris de la resta de la ciutat, amb la finalitat de crear una nova centralitat urbana.

Barri de Sol i Vista Foto: Moisès Jordi

La proposta afectava una superfície de 42,6 ha i incloïa 57 actuacions, de les quals 35 s'integraven dins la convocatòria de la Llei de barris i les 22 restants les pensava desenvolupar el consistori fora d'aquest àmbit de finançament.

Dos terços del pressupost previst, de 13,5 MEUR, es destinaven a accions de caire urbanístic, entre les quals destacaven l'obertura d'un camí que connectava els dos barris superant, mitjançant passeres, els barrancs de la Mina i dels Capellans, i que es pensava envoltar d'horts urbans; la construcció d'equipaments com el nou edifici de l'Associació de Veïns de Sol i Vista o el centre cívic del Parc dels Capellans; l'esponjament dels espais construïts i l'eliminació d'atzucacs per millorar l'habitabilitat i l'accessibilitat interna de l'entorn; la rehabilitació subvencionada dels elements comuns dels edificis en mal estat de conservació; i la previsió de construir fins a 53 nous habitatges destinats en part a allotjar els veïns expropiats durant el procés.

En l'apartat de mesures de caire social, destacava la creació d'una xarxa cívica per als barris de Ponent, aprofitant els nous equipaments previstos; els programes de prevenció de la marginalitat, l'incivisme, l'alcoholisme i el consum de drogues; el foment de la formació i l'ocupació especialitzada en paisatge i medi ambient; els programes destinats als joves per a la seva integració social; i la intenció d'integrar la perspectiva de gènere en l'elaboració dels diferents projectes previstos al Pla.

El Pla també preveia la incorporació de les tecnologies de la informació i la comunicació (TIC), mitjançant la implantació d'una xarxa Wi-Fi i d'espais de lliure accés a Internet en els equipaments presents i futurs de la zona, així com programes de formació per facilitar l'accés dels veïns a les noves tecnologies.

Es rep la subvenció

A final de juliol es va saber que el projecte havia estat escollit pel DPTOP. El pressupost del conjunt de l'actuació va quedar finalment en 12,39 MEUR, finançats a parts iguals per la Generalitat i l'Ajuntament. El 4 de setembre, el ple de l'Ajuntament de Reus va aprovar per majoria l'acceptació de la subvenció, amb un únic vot en contra, del regidor de la Coordinadora Reusenca Independent (CORI), Ariel Abel Santamaria, que considerava excessiva l'aportació municipal al projecte[1].

A principi de 2010 es preveia que se signaria el conveni amb el DPTOP. La idea era que la part més important de les obres es desenvolupés durant les dues darreres anualitats (2012 i 2013), que concentraven el 83,6% del pressupost total del projecte.

JRMR

Més informació

www.reus.cat

1 Tot i que l'article 10.1 de la Llei 2/2004, de 4 de juny, de millora de barris, àrees urbanes i viles que requereixen una atenció especial, deia que la Generalitat podia aportar entre un 50 i un 75% del pressupost global de cada projecte, també deixava establert que els criteris per delimitar aquest percentatge de subvenció s'indicarien en cada convocatòria del Programa. En la resolució PTO/832/2009, de 27 de març de 2009, que obria la convocatòria d'ajuts a la qual concursava el projecte, s'especificava que el municipis de més de 10.000 habitants només podien rebre un 50% de subvenció. El percentatge de subvenció era, doncs, fix i no negociable.

82 MILLORA URBANA DEL SECTOR DE LA SERRA DE LES FERRERES (GAVÀ)

El 2009, l'ajuda a les persones afectades i als familiars de les víctimes de l'explosió de gas a Ca n'Espinós (Gavà) i la intenció de treure el barri de la marginalitat marquen la dinàmica de l'any. El consistori consensua un pla d'acció amb el veïnat i, juntament amb el barri de Can Tries, presenta un projecte d'intervenció integral a la sisena convocatòria del Programa de millora de barris del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP). La resolució favorable del DPTOP facilita el desenvolupament de millores al sector.

El sector de la serra de les Ferreres està ubicat a la part de muntanya de Gavà, a l'extrem nord-oest, dins del Parc Natural del Garraf. Al sector hi ha dos nuclis diferenciats, Can Tries i Ca n'Espinós. Aquests dos barris estan envoltats de zona forestal i aïllats de la zona urbana. Can Tries limita amb els municipis de Sant Climent de Llobregat i Viladecans i actualment hi viuen unes 500 persones. Es va construir entre 1955 i 1959 amb un pla parcial que no es va legalitzar fins al 1979 mitjançant el Pla especial de Can Tries.

Ca n'Espinós va aparèixer també de forma il·legal a principi dels anys seixanta i no va ser fins als anys noranta que s'inicià la remodelació del barri en el qual vivien 350 persones en quaranta barraques (modificació puntual del Pla general metropolità –PGM– al sector Ca n'Espinós). L'any 1997, l'empresa pública adscrita al Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH), Adigsa (Administració, Promoció i Gestió, SA), va ser l'encarregada de construir cinc edificis per allotjar el veïnat que vivia en els habitatges més precaris del barri.

Els dos barris tenen una topografia accidentada i estan units entre si per una gran zona verda. La tipologia urbana és mixta, s'hi barregen habitatges unifamiliars i blocs d'alçades diverses, edificacions realitzades amb materials de baixa qualitat. El teixit associatiu tan escàs, el teixit comercial absolutament inexistent i l'aïllament respecte al nucli urbà són elements que han agreujat els problemes socials de la zona, com ara una taxa d'atur elevada o els problemes d'exclusió social i de drogodependències (tràfic i consum).

L'accident que fa visible Ca n'Espinós

El 3 de desembre de 2008 es va produir una explosió de gas en un edifici del barri de Ca n'Espinós. La causa va ser una fuita d'aigua que va anar desgastant el subsòl de l'edifici fins a trencar una canonada de gas. El gas es va repartir per tot l'edifici i, a partir d'una guspira d'algun aparell elèctric, es van provocar dues deflagracions: la primera a la segona planta de l'edifici i la segona als primers pisos i als baixos. Com a conseqüència, es van registrar 28 ferits, sis dels quals van morir al llarg dels dies posteriors a l'incident. L'estructura de l'edifici va quedar malmesa, i l'immoble es va declarar inhàbil per ser habitat.

Uns dies després, l'Ajuntament de Gavà –format pel Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) i Iniciativa Verds-Esquerra Unida i Alternativa (ICV-EUiA)–, en col·laboració amb el DMAH van acordar un conjunt de mesures per donar recolzament a les onze famílies afectades per l'accident que no podien tornar a l'edifici sinistrat i que estaven allotjades temporalment en hotels. Entre les mesures preses, les administracions van acordar la concessió de pisos de lloguer distribuïts dins del municipi i una ajuda econòmica de 1.900 €. El 52% de l'ajuda es va fer efectiva immediatament, mentre que la resta va ser distribuïda en tres mensualitats.

Els dies posteriors al sinistre es van celebrar diferents actes de solidaritat amb les persones afectades i els familiars de les víctimes. El veïnat de Ca n'Espinós, unes 500 persones aproximadament, va donar mostres de la seva solidaritat i de la preocupació pel greu deteriorament del barri i per la manca d'ajudes per eradicar els problemes socials i de drogodependència que patien. Van denunciar l'aïllament del barri, tot assenyalant les males condicions de l'única carretera d'accés, i van demanar la inclusió del barri dins el PROGRAMA DE BARRIS I ÀREES URBANES D'ATENCIÓ ESPECIAL [2007:177] del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP).

Pla d'actuació per millorar Ca n'Espinós

A principi d'any, l'Ajuntament va informar que estava elaborant una proposta urbanística de remodelació del barri de Ca n'Espinós que presentaria al veïnat per tal d'arribar a un consens sobre les principals línies d'actuació a fer.

D'aquesta manera, el 21 d'abril, la Junta de Govern local del consistori va aprovar el Programa d'actuació de Ca n'Espinós, document que tenia com a principal objectiu la transformació integral del barri, tant en l'àmbit urbanístic com en el social. El Programa també buscava implicar-hi les diferents administracions públiques, l'associació de veïns i altres entitats, així com els propietaris i agents de desenvolupament econòmic i social, entre altres.

Un mes més tard, al maig, la Junta de Govern local va aprovar de sol·licitar al DPTOP que el Projecte d'intervenció integral del sector serra de les Ferreres fos inclòs en el Programa de barris i àrees urbanes d'atenció especial, amb una aportació del 50% del cost total del projecte, 8,2 MEUR. El consistori n'assumiria l'import restant. Aquest era el segon cop que el consistori intentava obtenir l'ajut, ja que l'any 2004, a la primera convocatòria, no ho havia aconseguit.

Concedit l'ajut per millorar el sector de les Ferreres

Al juliol, el DPTOP va resoldre la SISENA CONVOCATÒRIA D'AJUTS DEL PROGRAMA DE BARRIS [77], on s'hi va incloure el Projecte d'intervenció integral del sector serra de les Ferreres, amb un import de 7,78 MEUR. Així doncs, Gavà era un dels 26 municipis que aconseguia el recolzament econòmic per millorar zones d'atenció especial com Ca n'Espinós i Can Tries.

El Projecte d'intervenció integral del sector serra de les Ferreres finalment tindria un pressupost total de 15,57 MEUR, i es preveia aplicar-hi actuacions en diferents àmbits per a una població resident que, sumant 1.034 habitants entre els dos barri, representava el 2,3% de la població de Gavà.

Urbanísticament es volia apropar els dos nuclis a la resta de la ciutat, facilitant-ne la connexió mitjançant la creació d'un nou vial d'accés per a vehicles motoritzats i millorant-ne l'antic accés. D'altra banda, es preveia crear-hi, també,un camí verd per a vianants i bicicletes. També es tenia planificat millorar l'accés pel nord, cap a la carretera que porta a la veïna localitat de Begues

A més a més, es preveia reurbanitzar els carrers del barri de Can Tries i dotar-los de plataforma única amb una part diferenciada per a aparcaments. També s'havia programat crear una nova zona verda amb un parc infantil al voltant de la riera de les Parets i instal·lar un nou centre de transformació elèctrica al barri.

Respecte als equipaments, s'havia planificat de millorar els existents, especialment els centres cívics de cada barri. Al centre cívic de Ca n'Espinós es farien una sèrie de millores en les instal·lacions, en els sistemes de seguretat i es repararia el mobiliari. Al Centre Cívic de Can Tries es preveien reformes per suprimir les barreres arquitectòniques, s'instal·laria un nou sistema de climatització i es repararia la coberta. Tant en l'un com en l'altre, s'hi instal·larien plaques fotovoltaiques i tèrmiques per a obtenir aigua calenta. A més a més, es volia instal·lar una xarxa d'ordinadors als barris per fomentar l'ús de les tecnologies de la informació entre els joves i dones i facilitar-los l'accés al món laboral.

D'altra banda, també es preveia la creació de nous equipaments com ara una residència de gent gran, una escola d'educació especial o una escola bressol, així com la rehabilitació de la masia de Can Torrents, ubicada a l'entrada de Ca n'Espinós. S'havia planificat la millora i ampliació de les instal·lacions esportives, i també la creació d'un centre mediambiental per tal de promoure aquesta localització com a entrada al Parc Natural del Garraf.

Pel que fa a l'àmbit social del projecte, es tenien planificades actuacions per crear i dinamitzar el teixit econòmic; es volien desenvolupar mesures per facilitar la integració de les persones nouvingudes o per fomentar l'estudi i l'escolarització de la totalitat dels infants. També es volia implantar un servei d'acompanyament a les famílies en la tasca educativa i establir mesures per ajudar a conciliar la vida laboral, familiar i personal. El foment de la convivència, la millora de l'atenció domiciliària o la pràctica de l'esport eren, alhora, objectius d'algunes de les accions previstes al projecte.

A més a més, s'estudiava la idea de crear la figura dels agents cívics que s'encarregarien de vetllar pel manteniment de la via i els béns públics, i per aconseguir implantar la convivència ciutadana. En aquest sentit, també es volia crear una unitat policial mòbil de prevenció i proximitat que garantiria la relació diària i directa amb el veïnat. El pla indicava com a objectiu incrementar la investigació i la persecució del tràfic de drogues, especialment en els accessos al barri.

Una altra previsió del Projecte era la supressió de les xarxes d'alta tensió que travessen els dos barris i també el desenvolupament de diverses actuacions per a la millora mediambiental i la prevenció d'incendis. Igualment, es preveia la construcció de nous habitatges a la part més propera al barri de les Bòbiles, per tal de donar continuïtat a la trama urbana i esponjar Ca n'Espinós. Això suposava una modificació del Pla general metropolità (PGM) per tal de poder canviar l'ús del sòl (de terreny forestal a residencial). Aquest fet va ser qualificat per l'alcalde, Joaquim Balsera, com un tema delicat, atès que la idea topava amb les especificacions del PLA URBANÍSTIC DE PONENT [2006:138], al qual s'oposaven grups polítics i entitats ciutadanes.

A final d'any Adigsa va sortejar al sector de les Ferreres 55 habitatges de protecció oficial en règim de lloguer situats a la rambla de Pompeu Fabra. Aquests es van destinar a persones menors de 35 anys, persones amb mobilitat reduïda i a famílies monoparentals.

L'Institut Català del Sòl (INCASÒL) va procedir a enderrocar l'edifici sinistrat tan bon punt en va rebre l'autorització del jutjat de primera instància i instrucció que s'encarregava d'estudiar el cas de l'explosió de gas. Per desig de les famílies es va decidir no tornar a edificar l'immoble, sinó construir un parc en homenatge a les víctimes. En aquest sentit, un any després de l'accident, el consistori va organitzar un acte d'homenatge.

Per al proper any es té previst signar el conveni de col·laboració entre l'Ajuntament i el DPTOP per tal de desenvolupar el Projecte d'intervenció integral i millora dels barris de Ca n'Espinós i Can Tries.

RCN

Més informació

www.gavaciutat.net

83 MODEL ECONÒMIC A LES TERRES DE L'EBRE. DEBAT

La preocupació a les Terres de l'Ebre pel procés de deslocalització industrial derivat de l'actual crisi mundial, i per l'impacte sobre el conjunt de l'economia ebrenca, arriba al punt culminant amb l'anunci de tancament de la planta de Lear a Roquetes, l'octubre de 2009. Els agents socioeconòmics del territori s'uneixen per demanar a la Generalitat un pla de reindustrialització. El Govern engega en resposta un paquet d'iniciatives en el programa anomenat Compromís amb l'Ebre.

Les Terres de l'Ebre són, tal com queda recollit al Pla territorial general de Catalunya (PTGC), un àmbit funcional que engloba les quatre comarques meridionals de Catalunya: el Baix Ebre, el Montsià, la Terra Alta i la Ribera d'Ebre. El curs baix del riu Ebre, que dóna nom a la regió, i el massís dels Ports, que constitueix la divisòria que separa Catalunya d'Aragó i la Comunitat Valenciana, en són els trets geogràfics més importants. En conjunt, l'àmbit comptava el 2009 amb 190.860 habitants (IDESCAT), encara que més del 80% de la població es concentra a les dues comarques costaneres.

L'actual moment de crisi s'hi sent amb més força en ser una zona tradicionalment pobra respecte de la resta de Catalunya –la base imposable per declarant a l'impost sobre la renda de les persones físiques (IRPF) el 2007 se situava en 15.500 € 3.000 euros per sota de la mitjana catalana–, amb importants dèficits en infraestructures i allunyada dels centres de decisió.

Iniciatives turístiques i transfrontereres

Una de les primeres iniciatives de desenvolupament econòmic que afectava tot el territori de les Terres de l'Ebre va ser el PLA DE DINAMITZACIÓ TURÍSTICA DE LES TERRES DE L'EBRE [2007:120], un pla sectorial elaborat el 2004 per tècnics de la Generalitat i dels consells comarcals afectats, que procurava promocionar diferents tipus de productes turístics, com ara la via verda de la Val de Zafán, el camí de sirga seguint l'Ebre, les rutes històriques i les rutes de turisme actiu pels parcs naturals del delta de l'Ebre i dels Ports. El Pla preveia unes inversions de 4,2 MEUR durant el seu període d'execució, de 2005 a 2009.

Una altra iniciativa per al desenvolupament del territori, en aquest cas de caràcter transfronterer, va ser la constitució el 20 de febrer de 2006 de la Mancomunitat de la Taula de la Sénia, formada per 22 municipis (entorn d'uns 115.000 habitants) situats al voltant del riu Sénia i del massís dels Ports[1]. Aquests municipis compartien trets identitaris comuns (geogràfics, històrics, culturals i lingüístics), però també les mateixes problemàtiques, com ara el baix nivell de renda, l'emigració de les generacions joves i l'envelliment de la població, especialment en aquells pobles situats més a l'interior.

La finalitat de la Mancomunitat era esdevenir un mitjà per treballar conjuntament per a la millora de les condicions de vida dels habitants de la zona, a partir d'una coordinació superior i més efectiva entre totes les administracions i la recerca de noves inversions per al territori. En aquest sentit, destacaven dos convenis signats amb el Ministeri d'Indústria, Turisme i Comerç (MITYC) i el Ministeri d'Agricultura, Pesca i Alimentació (MAPA) durant el 2007.

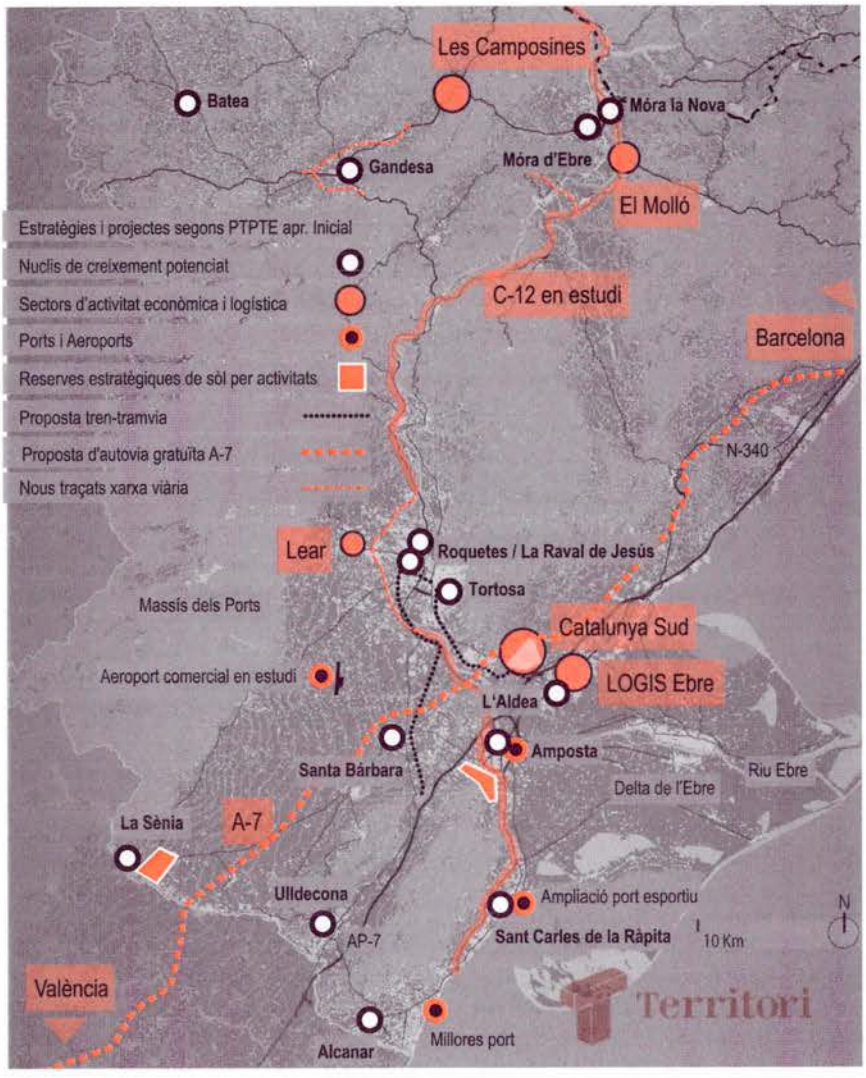
El conveni amb el MITYC suposava dues línies d'ajuts, una de subvencions a fons perdut per a ajuntaments i institucions públiques i destinat a la creació de sòl industrial; i una altra de crèdits sense interès a quinze anys i amb els cinc primers de carència per a empreses i, en concret, per a terrenys, edificis i maquinària. En els tres anys de vigència del conveni (2007 a 2009) es van rebre 2,37 MEUR a fons perdut i 14,92 MEUR en crèdits a empreses. El conveni amb el MAPA, destinat a l'arranjament de camins rurals, va comportar una inversió de 11,7 MEUR en tres anualitats (2008, 2009 i 2010).

El polígon Catalunya Sud, un remei a la deslocalització?

La difícil situació econòmica que travessava el sector industrial a les Terres de l'Ebre a principi de 2009, exemplificada en els casos de Lear a Roquetes (Baix Ebre), Ercros a Flix (Ribera d'Ebre) o les fàbriques de mobles del Montsià, situava el SECTOR D'ACTIVITAT ECONÒMICA CATALUNYA SUD [132] previst entre Tortosa i l'Aldea, on es volia instal·lar una foneria del Grup Gallardo, que preveia crear 500 llocs de treball directes, com una de les prioritats de desenvolupament de la regió, tant per part de la Generalitat com per part dels agents econòmics del territori.

Durant el juny de 2009, el polígon fou motiu de disputa entre les institucions i els agents socials favorables al projecte, d'una banda, i grups ecologistes, de l'al-

Parcel·les en venda al polígon Catalunya Sud Foto: Moisès Jordi



tra, que s'hi oposaven perquè consideraven que el tipus d'indústria que es volia implantar, una siderúrgica, comportaria una contaminació ambiental excessiva i afectaria negativament els aqüífers de la zona, com a conseqüència de les noves captacions d'aigües previstes. El responsable de SEO/BirdLife a les Terres de l'Ebre, Ignasi Ripoll, considerava que la via de desenvolupament era equivocada, mentre que apostava, en contraposició, per potenciar l'agroindústria i el sector del moble.

A principi de juliol, el ple de l'Ajuntament de Tortosa va aprovar per unanimitat una moció de suport al polígon. El portaveu d'Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV), Jaume Forcadell, va defensar la foneria afirmant que era una oportunitat de demostrar que les Terres de l'Ebre podien combinar el desenvolupament industrial i la protecció del medi ambient.

El territori aposta per la reindustrialització

A principi de juny de 2009, el president del Consell Econòmic i Social de les Terres de l'Ebre (CESTE), Josep Maria Franquet, apostava per la inversió en infraestructures com a mitjà per superar la situació de crisi econòmica que afectava la zona. Franquet considerava com a actuacions prioritàries els desdoblaments de l'AUTOVIA C-12 EIX DE L'EBRE [27] i de la carretera N-420 al seu pas per la Terra Alta i la Ribera d'Ebre, l'estació de mercaderies de l'Aldea, la conversió de la cimentera d'Alcanar en el port comercial dels Alfacs, l'alliberament dels peatges de l'AP-7 entre l'Ampolla i Amposta i l'anella viària del Delta.

A final del mateix mes, els agents socioeconòmics ebrencs, com ara la Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Tortosa (CCINT), el CESTE, l'Associació d'Empresaris de les Comarques de l'Ebre (AECE), la patronal de la Micro, Petita i Mitjana Empresa de Catalunya (PIMEC) al Montsià, i els sindicats Unió General de Treballadors (UGT), Comissions Obreres (CCOO) i Unió Sindical Obrera de Catalunya (USOC), reunits a Tortosa van decidir fer un front comú per reclamar al Govern de la Generalitat un pla de reindustrialització per al territori. Els assistents, que no van descartar la convocatòria de mobilitzacions, van aprovar el manifest "En favor de la inversió industrial a les Terres de l'Ebre".

A final d'octubre, els comerciants i restauradors de Tortosa i Roquetes[2] es van sumar a la demanda d'un pla d'industrialització per a les Terres de l'Ebre, argumentant que la destrucció de llocs de treball en la indústria i la conseqüent pèrdua de poder adquisitiu afectaven negativament el consum, i per tant, també el sector terciari.

Els ecologistes proposen una industrialització sostenible

Les organitzacions ecologistes SEO-BirdLife, Associació Ornitològica Picampall de les Terres de l'Ebre, Grup d'Estudi i Protecció dels Ecosistemes Catalans (GEPEC) i Lliga per a la Defensa del Patrimoni Natural (DEPANA) van fer públic el 14 de juliol de 2009 un comunicat conjunt per reiterar la seva oposició a la implantació de la foneria del grup Gallardo al polígon Catalunya Sud. Els ecologistes van instar el front comú empresarial, encapçalat per la CCINT, que defensava la instal·lació de la planta siderúrgica, a participar en un pacte per tal d'establir criteris d'industrialització sostenible a les Terres de l'Ebre.

Els ecologistes es mostraven favorables a la creació de llocs de treball, sempre que no fos a costa de posar en perill el medi ambient, i de retruc, els llocs de treball presents i futurs de l'agricultura, la pesca, l'aqüicultura i el turisme.

Els ecologistes van recordar els casos D'ERCROS A FLIX [2008:30] i la CENTRAL NUCLEAR D'ASCÓ [2008:26] (Ribera d'Ebre) com a exemples en els quals els mecanismes de control ambiental no havien evitat impactes mediambientals, i proposaven com a alternativa consolidar els sectors industrials propis, evitar l'impacte visual de nous pols industrials, descartar les indústries potencialment contaminants, i tenir en compte la fragilitat de zones humides com el Delta.

Tanca Lear

El 16 d'octubre de 2009 el president de la CCINT, Josep Lluís Mora, va demanar al president de la Generalitat el mateix esforç per salvar Lear que el que havia dut a terme per a les empreses Nissan o Societat Espanyola d'Automòbils de Turisme (SEAT), argumentant que el possible tancament de la planta de Roquetes suposava un impacte negatiu molt més gran per a les Terres de l'Ebre que no pas el de les empreses citades

Sector d'activitat econòmica Catalunya Sud Foto: Moisès Jordi

en l'àmbit metropolità. Mora també va demanar que si es confirmava el tancament, els governs català i espanyol fessin l'esforç d'invertir per a la industrialització i el futur de les Terres de l'Ebre.

Tres dies després, Lear confirmava que tancava la planta de Roquetes, i d'aquesta manera deixava al carrer 518 treballadors. Durant els dies posteriors els principals partits polítics van donar la seva versió dels fets. Des de l'oposició, Convergència i Unió (CiU) i el Partit Popular (PP) van criticar la Generalitat per no haver actuat a l'Ebre amb la mateixa fermesa amb què havia defensat llocs de treball en altres indrets del país. Des del Govern, el Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i ICV donaven el seu suport als treballadors i incidien en la necessitat d'invertir a les Terres de l'Ebre, a la vegada que es defensaven de les crítiques afirmant que el Govern sí que tirava endavant iniciatives importants a les Terres de l'Ebre, com ara el polígon Catalunya Sud.

Unes 20.000 persones van participar el 31 d'octubre en una manifestació a Tortosa, sota el lema "Volem indústria, volem treball. No als tancaments", per rebutjar el tancament de Lear i demanar al Govern un pla d'industrialització a les Terres de l'Ebre. La marxa, convocada per UGT, CCOO i USOC, va anar més enllà de l'estricta reivindicació laboral, i es va fer evident la queixa d'un territori que se sentia menystingut per l'Administració. En l'acte també hi van assistir treballadors d'Ercros i del sector del moble de la Sénia, afectats per expedients de regulació d'ocupació o de tancament. Els sindicats convocants consideraven que encara es podia evitar el tancament de Lear, en considerar que la planta encara tenia viabilitat, a la vegada que van exigir una reunió amb el president de la Generalitat i un pacte social entre polítics, sindicats i empresaris per corregir l'abandonament històric de les Terres de l'Ebre.

El conseller d'Innovació, Universitats i Empresa, Josep Huguet, va responsabilitzar del tancament la política d'inversions de la multinacional, que havia gestionat en cinc anys deu subvencions (374.743 € per modernitzar la planta de Valls, i no n'havia demanat cap per a la de Roquetes.

El 10 de novembre unes 400 persones, entre xiquets, adolescents, i pares, es van reunir convocats per l'Associació de Mares i Pares d'Alumnes (AMPA) del Centre d'Educació Infantil i Primària (CEIP) Marcel·lí Domingo de Roquetes per realitzar una asseguda solidària amb què reivindicar la creació de llocs de treball a les Terres de l'Ebre.

L'endemà, els treballadors de Lear van fer una altra manifestació a Barcelona, amb uns 500 participants.

Les administracions reaccionen

A començament de novembre es va fer públic que els pressupostos generals de l'Estat (PGE) incorporaven importants inversions per a les Terres de l'Ebre, entre les quals destacaven els 10 MEUR destinats al foment de la industrialització, 1,1 MEUR per a la revitalització i diversificació econòmica del sector del moble de la Sénia, i dues partides de 500.000 € per a la millora de l'estació de tren de l'Aldea i per a l'Observatori de l'Ebre.

El 9 de novembre, el president de la Generalitat, José Montilla, va exposar en una reunió amb sindicats i patronals ebrencs (no hi va ser present la CCINT, fet que va motivar les posteriors queixes del seu president) el paquet de mesures que componien el programa conegut amb el nom de Compromís amb l'Ebre. El cinc eixos principals del Compromís amb l'Ebre per afrontar la crisi a la zona eren l'acceleració de la creació de nous polígons industrials, amb facilitat per a les empreses per instal·lar-s'hi; la incorporació del Montsià, la Ribera d'Ebre i el Baix Ebre al Pla d'iniciatives de dinamització comarcal (PIDC), que preveia ajudes i préstecs per incentivar l'activitat econòmica; la priorització de les Terres de l'Ebre en la instal·lació de futures indústries a Catalunya, juntament amb la col·laboració en l'impuls de projectes innovadors i d'internacionalització de les empreses de la zona i el foment de l'emprenedoria; l'avançament d'inversions en infraestructures estratègiques; i una inversió de 8,2 MEUR en formació i ocupació.

Montilla es va comprometre, també, a crear una comissió de seguiment, integrada per Govern, agents socioeconòmics i administracions locals, per garantir el compliment dels compromisos contrets.

Les Terres de l'Ebre quedaven a l'espera que es comencessin a desenvolupar les mesures previstes en el Compromís amb l'Ebre. La primera reunió de la comissió de seguiment es preveia per al principi del mes de gener de 2010.

JRMR

Més informació

cambratortosa.com
depana.org
gencat.cat/diue
gepec.org
picampall.org
seo.org
tauladelsenia.org

1 La Mancomunitat la formaven deu municipis valencians (Benicarló, Càlig, Canet lo Roig, Cervera del Maestre, la Jana, Morella, Rossell, Traiguera, Vallibona i Vinaròs), nou de catalans (Alcanar, Freginals, la Galera, Godall, Mas de Barberans, Sant Carles de la Ràpita, Santa Bàrbara, la Sénia i Ulldecona) i tres d'aragonesos (Beseit, Pena-roja de Tastavins i Vall de Roures).

2 L'Agrupació Centre Comercial de Tortosa, l'Agrupació de Comerç de Ferreries, l'Associació Venedors del Mercat, l'Associació d'Empresaris de Jesús, Comerç Agrupat de Roquetes i el Gremi d'Hostaleria de Tortosa.

ORGANITZACIÓ TERRITORIAL. LLEI DE VEGUERIES 84

El desembre de 2009 el Govern posa a informació pública l'esborrany de la Llei d'organització de vegueries que manté set vegueries. A banda de la reclamació per crear una vuitena vegueria al Penedès –que la llei no considera– els conflictes se centren a determinar la capitalitat del Camp de Tarragona i la Catalunya Central, així com l'encaix a la nova organització territorial de comarques com l'Anoia, la Cerdanya i la Val d'Aran. El debat també esperona les reclamacions de diversos territoris per esdevenir comarca.

Antecedents | 2004:114; 2005:106; 2006:104; 2007:100

El pacte d'entesa per reeditar el govern tripartit entre el Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV) incorpora l'aprovació de la Llei d'organització de vegueries, i amb aquest gest es pretenia culminar el vell objectiu del catalanisme polític de dotar el Principat de Catalunya d'un model d'organització territorial propi.

Amb tot, però, a mesura que avançava la legislatura les controvèrsies territorials augmentaven. Per una banda, es mantenien les reivindicacions per crear noves vegueries, que se sumarien a les proposades –i que coincidirien amb els àmbits de planificació del Pla territorial general de Catalunya (PTGC)–. Aquestes serien la del Penedès [2008:80] (Alt Penedès i Baix Penedès, Garraf i sud de l'Anoia) i de l'Alt Ter [2007:101] (Osona, Ripollès i oberta a la Garrotxa). La demanda es va anar diluint progressivament, però, i d'altra banda es van generar nous fronts com ara el que representava l'alcalde de Lleida, Àngel Ros (PSC), que va demanar que la vegueria de les Terres de Ponent es denominés vegueria de Lleida i, més endavant, també va sol·licitar que no es creés la de l'Alt Pirineu i Aran . Per la seva banda, el síndic d'Aran, Francesc Boya (Unitat d'Aran, UA), reafirmava, amb el suport del ple de la Diputació de Lleida, el seu compromís que el territori quedés fora de l'organització de vegueries. A part de tot això, a la Cerdanya també creixia el descontentament davant de la proposta que els situava a l'Alt Pirineu. Mentrestant, Manresa i Vic continuaven la pugna per obtenir la capitalitat de la Catalunya Central, i el mateix conflicte també es repetia, per bé que en menor grau, a les Terres de l'Ebre entre la ciutat de Tortosa i la d'Amposta. Un altre dels focus de conflicte era l'Anoia: la majoria de municipis apostava per la vegueria del Penedès, excepte els municipis del nord, que volien mantenir-se a la Catalunya Central i no descartaven crear una comarca pròpia, mentre que la capital, Igualada, es manifestava a favor de formar part de la vegueria de Barcelona.

El Govern posa a informació pública l'esborrany de la llei

Més enllà de les discussions arreu del territori, la Llei d'organització de vegueries continuava encallada. El juliol de 2009 la Cadena Ser va informar que el Tribunal Constitucional podria anul·lar els articles de l'Estatut de Catalunya que feien referència a la creació de les vegueries i a la substitució de les diputacions per aquestes noves divisions territorials. Tot i que s'apuntava que la sentència –la tercera lectura que en feien els magistrats– es podria fer pública entre el juliol i el setembre, finalment no va ser així. Des del Departament de Governació van admetre que "eren un dels punts que podien crear polèmica", però van reiterar que mentre no hi hagués una sentència en ferm no es posicionarien.

Més enllà dels rumors sobre la sentència del Constitucional, el 4 de desembre de 2009 el *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya* (DOGC) va publicar l'Avantprojecte de la llei d'organització de vegueries redactat pel Departament de Governació i Administracions Públiques. El text mantenia les set vegueries, però en modificava les denominacions en alguns casos (Barcelona, Central, Girona i Lleida) i no tocava les de l'Alt Pirineu i Aran, Camp de Tarragona i Terres de l'Ebre. Aquest fet no va agradar a la capital del Tarragonès que volia que la vegueria s'anomenés Tarragona. En aquest sentit, els grups municipals van signar el manifest "Tarragona som tots", en el qual al·legaven que el "camp" era un criteri geogràfic no vàlid per a les sis comarques de la regió.

El 15 de desembre, la comissió de govern local aprovava l'Avantprojecte –tràmit previ a enviar la llei al consell executiu del Govern, que la podria aprovar el 5 de gener– amb diversos canvis. El més significatiu era l'eliminació a qualsevol referència a les capitals. En aquest sentit, el text apostava perquè les decidissin els consells de vegueria una vegada es constituïssin. L'altra gran modificació respecte a l'esborrany feia referència al finançament de les vegueries. Si abans es determinava que es finançarien tal com ho havien fet fins ara les diputacions, amb molta influència del factor demogràfic, el nou text en vinculava el finançament a allò que s'establís a les lleis de pressupostos de la Generalitat. Per contra, no es produïa cap modificació respecte a la possibilitat de crear una vuitena vegueria al Penedès.

Precisament, dos dies després, el Parlament obria la porta a la inclusió de l'àmbit Penedès en el debat de la planificació territorial. La proposició de llei –que no tenia res a veure amb la creació de la vegueria– va superar les esmenes a la totalitat gràcies al vot de CiU, ERC i el PP.

Els quadres territorials del PSC es rebel·len contra les vegueries

A mesura que s'acostava la data prevista perquè el Govern aprovés la llei –tràmit que calia fer abans del debat parlamentari–, augmentaven les mostres de rebuig també per part de dirigents del PSC. Tant el delegat del Govern a Tarragona, Xavier Sabaté, com l'alcalde de la ciutat, Josep Fèlix Ballesteros, van demanar ajornar la creació de la nova organització territorial. La petició va indignar el càrrec homòleg de Sabaté a les Terres de l'Ebre, Lluís Salvador (ERC), que considerava que amagava la "posició centralista de Tarragona i la seva voluntat de preservar el provincianisme". "Per Tarragona mai serà un bon moment perquè es creï la vegueria de l'Ebre", va reblar el delegat del Govern.

Mentrestant, l'alcalde de Reus, el també socialista Lluís Miquel Pérez, apostava pel "colideratge". En aquest sentit considerava que la capital única de Tarragona responia a la lògica provincial que s'estava intentant superar amb les vegueries. Les

paraules de Pérez van coincidir amb la celebració de l'acte "Tots som capital" que va rebre l'adhesió de 190 entitats reusenques. Per als impulsors de l'acte, la cocapitalitat era la manera més clara de situar l'administració propera al ciutadà.

Deu dies després la societat política i civil tarragonina va fer la seva particular demostració de força per reclamar la capitalitat única i la denominació de vegueria de Tarragona en un acte que va reunir unes 3.000 persones. L'alcalde, Josep Fèlix Ballesteros (PSC), va afirmar en el seu discurs que "només tenia un partit, que és Tarragona, i està per damunt de qualsevol altra cosa". A més, va advertir que "arribarien fins a les últimes conseqüències", entre les quals va assenyalar el Tribunal Constitucional. Ballesteros es va negar rotundament a compartir organismes institucionals amb Reus, perquè "no seria bo econòmicament". El batlle tarragoní va defensar la capitalitat única pel "passat romà, pel desplegament comercial, logístic i del transport, per l'àmbit cultural", així com pel fet universitari i la presència de les seus administratives provincials.

L'alcalde socialista va explicar als mitjans de comunicació que no estaven sols en l'oposició contra l'Avantprojecte de llei: "molts alcaldes de Catalunya, com el de Lleida, comparteixen la nostra postura", va afirmar. Així mateix, va posar per primera vegada sobre la taula la possibilitat que el text no anés a la sessió del Govern del 5 de gener.

Mentrestant, a la Cerdanya reiteraven la seva oposició al projecte. En aquest sentit el ple del Consell Comarcal va presentar al·legacions en tres aspectes: econòmics –consideraven que el finançament seria "extremament limitat"–; institucionals –entenien que no calia crear noves administracions–, i organitzatius –demanaven abans de res l'eliminació de la divisió provincial que partia la comarca–. A més, el president cerdà, Esteve Maurell (PSC), fins i tot apostava per integrar-se a la Catalunya Central en comptes de fer-ho a l'Alt Pirineu. Altres alcaldes preferien mantenir-se a Girona, tot i que la posició majoritària era la de quedar-se fora de les vegueries, tal com havien intentat de fer sense èxit amb la LLEI DE RÈGIM ESPECIAL DE LA CERDANYA [73]. A Puigcerdà, a més, havia caigut malament el repartiment de seus territorials de la Generalitat: set a Tremp –amb la delegació del Govern inclosa–, dues a la Seu i una a Talarn.

El 28 de desembre es va fer públic un informe de la Diputació de Barcelona. La institució, presidida per Antoni Fogué (PSC), considerava que la nova organització territorial suposaria un increment de la despesa pública "totalment inoportuna" en temps de crisi. A més, advocava per reiniciar el procés amb l'aprovació prèvia de la Llei de governs locals i el sistema de finançament.

Tot i no manifestar-se contrària a les vegueries –de fet, l'informe considerava que l'Avantprojecte no atorgava totes les competències que permetia l'Estatut–, entenia que era inconstitucional en alguns aspectes com el de la substitució de les províncies. L'informe parlava de "debilitat jurídica" i advertia que si es pretenien modificar els límits provincials, abans caldria aprovar una llei orgànica al Congrés dels Diputats espanyol.

Amb aquest posicionament, que se sumava al dels alcaldes socialistes de Tarragona i Lleida, i també al de l'alcalde de Sabadell, Manuel Bustos (PSC), el conseller de Governació es va veure obligat a suspendre *sine die* la possibilitat de dur la llei al consell executiu. Bustos afirmava que no hi havia prou consens, tot i que havia votat a favor de l'Avantprojecte com a president de la Federació de Municipis de Catalunya (FMC) a la comissió de govern local. "Ho vaig fer per imperatiu de responsabilitat institucional", va aclarir.

Es preveia que la Llei d'organització de vegueries arribés al Govern a inicis de 2010 i s'iniciés posteriorment la tramitació parlamentària.

AUV

PACTE NACIONAL PER A LES INFRAESTRUCTURES 85

El 16 d'octubre de 2009 la Generalitat, els partits que donen suport al govern, els sindicats, part de l'empresariat i altres institucions catalanes signen el Pacte nacional per a les infraestructures (PNI). El document recull 130 actuacions fins al 2020 amb una inversió de 100.000 MEUR. En van quedar a fora CiU, el PP i Foment del Treball per una definició del Quart cinturó que van considerar ambigua. De fet, aquesta qüestió va endarrerir l'acord en el si del Govern fins al mes d'agost. La iniciativa de tirar endavant el PNI la van consensuar a la campanya electoral del 2006 els cinc partits amb representació al Parlament.

A final d'octubre de 2006, en plena campanya de les eleccions, els cinc partits polítics amb representació al Parlament de Catalunya van consensuar la necessitat de tirar endavant un pacte nacional per a les infraestructures (PNI). Ho van fer en un debat organitzat pel Col·legi d'Enginyers de Camins i amb la voluntat que els projectes "tinguessin continuïtat independentment del color polític que hi hagués a la Generalitat". Mesos després dels comicis, el nou president de la Generalitat, José Montilla (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), va proposar continuar l'estela del seu antecessor Pasqual Maragall (PSC) en l'elaboració de pactes nacionals. L'executiu català proposava per a l'estiu de 2007 el PACTE NACIONAL PER L'HABITATGE [2007:103], mentre que per al primer trimestre de 2008 volia presentar el d'infraestructures, immigració i innovació.

A mitjan any 2007 el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va iniciar la redacció d'un informe sobre les actuacions a la xarxa viària i ferroviària que havia de servir de base per al text del pacte. Convergència i Unió (CiU) volia que es pogués signar abans del 2008 i demanava al president Montilla la constitució d'un "gabinet de crisi" per revisar i controlar les inversions del Ministeri de Foment (MIFO). Per la seva banda Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) va afirmar que presentaria una proposta "concreta i xifrada" per solucionar una situació que qualificava "d'emergència nacional".

El 18 de setembre de 2007 el conseller d'Economia, Antoni Castells (PSC), va anunciar que l'acord amb l'Estat per al càlcul de la inversió en infraestructures de la disposició addicional tercera de l'ESTATUT [2006:59] suposaria una inversió de 30.000 MEUR. Per aquest motiu la Generalitat volia dissenyar el PNI) amb aquesta inversió i amb una temporalitat de set anys.

El Quart cinturó complica el consens

A final de gener de 2008 va transcendir el primer esborrany del PNI. El document no esmentava ni el QUART CINTURÓ (B-40) [2008:10] entre Terrassa i Granollers ni tampoc feia una referència explícita a la LÍNIA DE MOLT ALTA TENSIÓ (MAT) [68]. Tot i així, el DPTOP interpretava que aquestes dues infraestructures sí que hi eren, mentre que ERC i Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV) ho negaven.

Per la seva banda CiU considerava imprescindible concretar ambdós projectes abans de donar suport al pacte. Dies després el president de CiU, Artur Mas, va enviar una carta a José Montilla demanant que el text anés més enllà d'un "conjunt d'intencions" i el titllava "d'excessivament genèric". Així mateix, el Consell de Cambres de Catalunya, tot i estar d'acord "amb un 90% o més" del PNI, va advertir al conseller Joaquim Nadal que sense Quart cinturó no s'afegirien a l'acord. Igualment demanaven que el futur TÚNEL D'HORTA [2007:21] –que la Generalitat planificava ferroviari– fos també viari.

Després del consell executiu del 12 de maig de 2009 el conseller del DPTOP va anunciar un principi d'acord entre els tres partits que donen suport al Govern. Amb tot, des del partit republicà aquest acord es negava al cap de poques hores. "Hem fet dues propostes i, de moment, no n'han acceptat cap de les dues", assenyalava un dels negociadors republicans. Els problemes entre els socis del Govern se centraven en el disseny del tram Sabadell-Granollers, tot i que tenien clar el rebuig a la proposta del MIFO pel nord de Caldes de Montbui. Joaquim Nadal, per la seva banda, va explicar que tenia dues propostes "al cap" però que no les presentaria fins que ho fes oficialment l'Estat. El traçat –pel que fa a la major o menor distància respecte dels nuclis urbans– també condicionava una de les grans qüestions en disputa: la capacitat de la via. Les postures variaven des de sis carrils (tres per banda) fins a una via intercomarcal amb brancs giratoris a un sol nivell.

CiU mantenia la condició que el seu suport al PNI només seria possible amb un quart cinturó "d'alta capacitat". Això ho va advertir el 6 de juliol el president de la federació nacionalista, Artur Mas; "les diferències entre el PSC i ICV-EUiA fan que tot estigui per fer", va afegir. Segons Mas, la via havia de donar servei comarcal però també havia de tenir una "funció de país". Tot i això, el conseller Joaquim Nadal poques setmanes després ja donava el pacte per tancat i anunciava la seva signatura per al mes de setembre. "Seria una insensatesa i una irresponsabilitat tornar-lo a obrir", afegia Nadal en referència a la negativa que mantenien tant CiU, com el PP i la patronal Foment del Treball. Respecte del Quart cinturó el conseller de Política Territorial admetia que el PNI "no el resoldria", però sí que feia un pas "en la seva definició". També assenyalava el tram Sabadell-Granollers com el gran problema per assolir el consens en el si del Govern.

ERC i ICV accepten el Quart cinturó

El 14 d'agost el diari *Avui* va publicar que tant ERC com ICV havien acceptat la redacció del PNI en referència a la ronda del Vallès –denominació oficial del Quart cinturó–. De fet era l'única infraestructura viària amb una descripció específica: un projecte que s'inclogués en el marc d'un programa de mobilitat comarcal que prioritzés el transport públic, que arribaria fins a Granollers i amb el compromís de proposar "traçats alternatius" a la proposta del MIFO. Tot i així, la clau per entendre la capacitat de la via se situava en l'explicació del denominat "corredor mediterrani": "una via d'alta capacitat lliure de peatge entre la frontera francesa i Algesires" o, el que és el mateix, una autovia paral·lela a l'AP-7 formada pel desdoblament –amb trams ja finalitzats i altres en

execució– de l'N-2, l'N-340 i el Quart cinturó.

Aquesta definició del corredor del Mediterrani era la que havia permès tancar l'adhesió al PNI de la Cambra de Comerç, la Patronal de la Petita i Mitjana Empresa (PIMEC) i diversos col·legis professionals. En canvi, CiU, el PP i Foment del Treball mantenien la negativa per l'excessiva ambigüitat. "Un pacte nacional no es pot interpretar de manera diferent segons ho miri un color polític o un altre", va explicar el diputat convergent, Josep Rull. Rull també criticava que no s'apostés prou pel transport públic, pel rescat de peatges i el transvasament del Roine.

Al llarg de l'agost el Govern va traslladar el text als agents polítics, socials i econòmics per assolir el màxim consens possible. Una de les novetats introduïdes era el fet d'allargar la xarxa de Rodalies de Barcelona cap al sud i al nord fins a Tarragona i Girona, respectivament. Un fet que suposaria a la pràctica, quan s'apliqués –no abans del 2012, data fixada per al traspàs de Regionals–, unificar els serveis de Rodalies i de Regionals. Per fer-ho possible el PNI incorporava la quadriplicació de vies als accessos de Barcelona.

El Govern aprova el PNI

El Govern de la Generalitat va aprovar el 8 de setembre el PNI, un document que dibuixava les carreteres, els trens i els aeroports de la Catalunya del 2020, però també les infraestructures hidràuliques, energètiques i de telecomunicacions. El text incorporava 130 actuacions amb una inversió total de 100.000 MEUR, dels quals l'Estat n'hauria d'aportar 60.000.

L'oposició mantenia la negativa a signar l'acord –l'acte estava previst per a final de mes–, mentre que les diputacions de Girona, Lleida i Tarragona tampoc no n'asseguraven el suport. Sí que ho feia la de Barcelona així com l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) i l'Ajuntament. També hi havia divisió en les entitats municipalistes: mentre la Federació de Municipis de Catalunya (FMC) ja havia compromès el seu sí, l'Associació Catalana de Municipis i Comarques (ACM) considerava un "escull insalvable" que no es plantegés el rescat de peatges.

El conseller Nadal qualificava de "suficient" el grau d'acord assolit. Entre l'empresariat també hi havia diferències. El Consell de Cambres de Catalunya considerava que el text "recollia les prioritats en infraestructures de tot el territori", en paraules del seu director Narcís Bosch. En canvi el president de la patronal CECOT, Antoni Abad, considerava que el disseny del Quart cinturó "no s'adaptava a les necessitats del Vallès". Foment del Treball també s'oposava al fet que no s'incorporés la interconnexió de xarxes, mentre que PIMEC donava un "sí amb condicions". "Assumirem el pacte sempre que hi hagi un compromís que el Quart cinturó serà un corredor d'alta velocitat tant viari com ferroviari", afirmava el seu president, Josep González.

Entre els sindicats, Comissions Obreres (CCOO) afirmava que el pacte recollia el "90% de les propostes", mentre que Unió General de Treballadors (UGT) no ho veia gens clar. Unió de Pagesos (UP) i Unió Sindical Obrera de Catalunya (USOC) es mostraven més properes al sí.

A mitjan mes d'octubre la Diputació de Lleida va anunciar que se sumava el pacte després que s'acceptessin les seves propostes, entre les quals destacava el TÚNEL DE LA BONAIGUA [2008:20], entre València d'Àneu i Vielha. També es va incorporar a darrera hora la construcció a mitjà termini d'una autovia entre Lleida i Montblanc per l'actual N-240 [2008:9]. Altres projectes que el PNI recollia per a les Terres de Ponent eren la bifurcació de l'eix Transversal cap a Guissona, convertir el tren de Lleida a Cervera en un servei de rodalia i estudiar les prolongacions de les línies ferroviàries de Puigcerdà fins a la Seu d'Urgell i Andorra i de la Pobla fins a l'Estat francès pel túnel de Salau i el tercer carril de l'A-2

L'oposició i Foment no signen el PNI

El 16 d'octubre es va portar a terme l'acte de signatura del PNI al Palau de la Generalitat. El president José Montilla va assegurar que es tractava del "full de ruta" de Catalunya de cara al futur i va destacar la "capacitat de concentració" davant del "clima de crispació de la política espanyola". Tot i això no hi va haver la presència de CiU, ni del PP, ni de la patronal Foment del Treball.

Sí que van signar el Pacte els grups parlamentaris del PSC, ERC i ICV, les diputacions de Barcelona, Lleida i Girona, les dues federacions municipalistes, el Consell de Cambres i Pimec –però amb reserves– i els sindicats CC.OO., UGT, USOC i UP. El pacte també va tenir el recolzament del Reial Automòbil Club de Catalunya (RACC) però amb l'oposició de la plataforma per a la Promoció del Transport Públic (PTP): "600 km d'autovia en temps de crisi econòmica, ambiental i ferroviària no són la millor solució per millorar la competitivitat i qualitat de vida de Catalunya", van argumentar.

El Pacte nacional per a les Infraestructures recollia fins a 23 plans ja aprovats pel Govern. Entre les 130 mesures que detalla el Pacte –que Joaquim Nadal va qualificar de proposta "ambiciosa" però "realista i possible"– destaquen, a banda del Quart cinturó, el desdoblament de l'eix Transversal, la gestió de l'aeroport del Prat, la construcció de més de mil quilòmetres de vies ferroviàries o la línia 9 del metro.

Salvador Milà (ICV) va reivindicar "l'esforç de responsabilitat" dels signants, mentre que Joan Puigcercós (ERC) celebrava l'aposta ferroviària i "la posició determinant" quant a l'aeroport de Barcelona. En canvi, per a Artur Mas (CiU), el pacte no resolia els problemes de l'aeroport perquè "no quedava clar el paper de les institucions catalanes". El mateix dia que s'estampava la signatura, la Cambra de Comerç, el Cercle d'Economia, el RACC i el Col·legi d'Enginyers van convocar un acte per reclamar la interconnexió de la xarxa del Consorci d'Aigües de Tarragona (CAT) amb la d'Aigües Ter-Llobregat (ATLL).

AUV

Més informació

www10.gencat.cat/ptop

PANTÀ DE RIALB (BARONIA DE RIALB I TIURANA) 86

El pantà de Rialb frega el ple deu anys després de la seva inauguració. La construcció de l'embassament (amb una capacitat de 400 hm3) no va estar exempta d'entrebancs, com ara l'oposició al projecte dels habitants de Tiurana i Miralpeix, poblacions que van quedar negades pel pantà, o com els episodis de sequera de 2007 i 2008. Amb aquesta infraestructura ja en ple rendiment, la prioritat dels municipis de la zona és convertir el gegant hidràulic en un atractiu turístic.

El pantà de Rialb és, amb 400 hm³ de capacitat i un mirall d'aigua de 1.500 ha, l'embassament més gran situat íntegrament dins de Catalunya, i un dels més grans de la conca de l'Ebre. Rep aportacions dels rius Segre, Rialb i Ribera Salada i el forma una presa de 100 m d'alçada situada entre els municipis de Tiurana i la Baronia de Rialb (Noguera). El pantà s'estén pels dos termes, i també per Ponts (Noguera), Bassella, Oliana i Peramola (tots tres a l'Alt Urgell).

El pantà és el punt d'origen del SISTEMA DE REG SEGARRA-GARRIGUES [30], estructurat per un canal de 85 km de llargada que ha de connectar l'embassament amb el pantà de l'Albagés (Garrigues), dibuixant un arc paral·lel al canal d'Urgell, enmig de la plana de Lleida. A més, el pantà també ha de donar servei al canal d'Urgell i ha de proveir d'aigua uns vuitanta nuclis de població (200.000 habitants). La presa també disposa d'una central hidroelèctrica, gestionada per NECSO S.A., amb una potencia estimada de 100 GWh/any. El pantà és gestionat per la Confederació Hidrogràfica de l'Ebre (CHE), i la seva construcció va comportar una inversió de 240 MEUR.

Un projecte nascut als anys seixanta

El projecte per construir el pantà de Rialb es remunta als anys seixanta, quan es va crear una comissió per estudiar l'aprofitament integral del riu Segre, però les dificultats i l'elevat cost de l'obra van fer que la construcció de la infraestructura no s'aprovés fins a l'any 1982, arran d'una avinguda del riu Segre que va provocar greus danys aigües avall de l'embassament d'Oliana.

El 1989 es va licitar l'obra i quatre anys més tard es van iniciar els treballs per construir-la, que es van prolongar encara durant set anys, i no va ser fins al maig de 1999 que es va començar a omplir. El febrer de 2000, Isabel Tocino, llavors ministra de Medi Ambient, inaugurava l'obra.

Des d'aleshores es va iniciar un procés esglaonat, gradual i ascendent per comprovar la resistència de la presa abans de permetre el funcionament normal de l'embassament. Aquest procés es va allargar més de deu anys, i va estar condicionat per tràmits administratius relatius a la seguretat de la presa (la falta d'un pla d'emergència en va parar l'emplenament el 2002) i per la SEQUERA [2008:1]. Les pluges de la primavera de 2008 van permetre que el pantà assolís per primera vegada el 52% de la seva capacitat, i a final de 2009 en fregava el 80%.

Tanmateix, el president de la CHE, Rafael Romeo, va afirmar durant una visita a la Noguera el setembre de 2009 que el pantà de Rialb ja era operatiu per a qualsevol dels usos per als quals havia estat dissenyat: tant el subministrament a regadius (canals d'Urgell i Segarra-Garrigues) com la retenció d'una possible riuada del Segre.

El negament i el ressorgir d'un poble

Sota les aigües d'aquest gegant hidràulic van quedar, però, la vila de Tiurana i un nucli agregat, Miralpeix, l'existència dels quals es remuntava al segle XII i que tenien una població d'unes 300 persones l'any 1990. L'oposició veïnal i el seu trasllat van ser alguns dels motius que van retardar l'execució del pantà. L'any 1995, però, se n'inicià a poc a poc el desallotjament, i el 1999, coincidint amb el començament de la retenció de l'aigua del Segre per la presa de Rialb, es van enderrocar les cases dels pobles. Aquell mateix any, els mateixos habitants de Tiurana van crear un nou nucli al voltant de l'ermita de la Mare de Déu de Solès, a uns 3 km de l'antic poble i del pantà, i dins del mateix terme municipal de Tiurana.

El nou nucli va ser inaugurat oficialment l'any 2007, i va heretar el nom de l'antiga vila de Tiurana. Llavors, la vila tenia només sis famílies, però per facilitar-hi l'arribada de més habitants, el consistori preveia construir 120 habitatges en dos anys i oferir diversos incentius als nous pobladors.

Amb l'objectiu de recuperar senyes d'identitat, es van traslladar a la nova vila les arcades del carrer Major de l'antic poble, un pou àrab, la façana de l'església i la Ca-

Presa i embassament de Rialb Foto Ajuntament de Tiurana

Nova vila de Tiurana, vora l'ermita de la Mare de Déu de Solés Foto Ajuntament de Tiurana

sa de la Vila, que es va reconstruir emprant elements de les edificacions més notables de Tiurana. D'altra banda, la localitat va inaugurar en poc temps una font de què raja aigua a través d'una pedra (obra de l'escultor alemany Christian Tobin) i l'anomenat Foc del Pelegrí, una foguera que cala foc a través de gas natural.

El turisme com a alternativa

L'embassament de Rialb va significar la pèrdua de terrenys agrícoles d'elevat valor, que tenien un gran pes en l'economia de la zona. No obstant això, un cop construït i en ple rendiment, l'embassament presentava un gran potencial turístic, a banda dels tributs provinents de l'explotació de la central hidroelèctrica de la presa, que requeien íntegrament als sis municipis afectats pel pantà (Ponts, Oliana, Peramola, Bassella, Tiurana i la Baronia de Rialb).

Els alcaldes dels municipis afectats, els presidents dels consells comarcals de la Noguera i l'Alt Urgell, i el president de la Diputació de Lleida, Jaume Gilabert, es van reunir el 2008 a la Baronia de Rialb per establir els fonaments del futur Consorci Segre-Rialb. El consorci hauria de treure el màxim profit del mirall d'aigua i del seu entorn natural i patrimonial, oferint productes turístics que ajudarien a contrarestar els efectes negatius del pantà i a corregir l'economia de la zona dels voltants de Rialb i el Segre mitjà. Segons Gilabert, el consorci era una eina per garantir la qualitat de vida dels habitants de la zona i evitar la marxa dels seus joves.

L'Ajuntament de la nova vila de Tiurana, per la seva banda, volia crear a la localitat centres de turisme rural, unes piscines, circuits de bicicleta tot terreny i fomentar la creació d'empreses especialitzades en turisme d'aventura. El municipi també tenia previst reservar 10 km² per a equipaments i 60 ha per a un camp de golf, del qual serien socis vitalicis tots els nous empadronats a la vila de Tiurana.

Polèmica per la cua del llac

El projecte de l'embassament de Rialb preveia la creació d'una contrapresa de 35 m d'alçada a la cua de l'embassament, per tal de crear un mirall d'aigua estable al final del pantà i evitar l'aparició de bandes àrides quan baixés la cota d'aigua. L'endarreriment en la plena operativitat de l'embassament va fer que aquesta obra no es comencés a projectar fins a l'any 2009.

Aquest llac artificial es trobaria entre els municipis d'Oliana i Peramola (Alt Urgell), i tindria una capacitat de 2,14 hm³. El projecte significaria una inversió de més de 36 MEUR per part del Ministeri de Medi Ambient, i incloïa un mur de 1.950 m de longitud per protegir l'horta d'Oliana de les avingudes del riu Segre, un embarcador i una platja. A més, s'hi instal·larien serveis d'allotjament, restauració, activitats culturals i recreatives de l'entorn, així com espais per al manteniment dels vaixells. Per a l'alcalde d'Oliana i president del Consell Comarcal de l'Alt Urgell, Antoni Vilaginés, l'aprofitament de la cua del llac havia de convertir-se en un atractiu turístic a l'Alt Urgell, equivalent a la transformació que feia cinquanta anys havia significat la construcció del pantà d'Oliana.

La construcció de la contrapresa per part de la CHE implicava expropiar 30 ha a la cua de l'embassament. Això va provocar la protesta del sindicat agrari Unió de Pagesos (UP), que s'oposava a les expropiacions d'uns terrenys que, segons l'organització, estaven destinats a protegir l'horta d'Oliana després de la construcció del pantà. El sindicat exigia que es mantinguessin els regadius existents, que no es portessin a terme les expropiacions forçoses previstes i que se substituïssin per una ocupació temporal dels terrenys mentre no es realitzessin les mesures de protecció de l'horta. A final d'any, la CHE va acordar suspendre les expropiacions, després d'una reunió del president de la CHE amb l'alcalde d'Oliana.

L'any finalitzava amb la previsió d'arribar a la fase final del procés de posada en marxa de l'embassament (el ple total) durant la primavera de 2010, que es pronosticava plujosa. A partir de llavors, Rialb ja podria operar sense seguir un procés pautat.

XSR-X3EA

Més informació

CORTADA I CORTADA, Jaume, ESCOLIES I CUGAT, Angelina i GABRIEL I FORN, Manel. "Tiurana", a *Visió Històrica Gràfica*. Lleida: Editorial Pagès, 1995.

SOLÉ I CINCA, Maria Carme. "Tiurana un poble al pas del temps". Lleida: Diputació de Lleida, 1999.

REIXACH, Jaume; GARCIA, Xavier. "Pantà de Rialb: elegia pel Mig Segre", a *Llibre de butxaca*, 136. Barcelona, Editorial Pòrtic, 1986. ISBN 978-84-7306-271-8

BACH I RIU, Antoni; GABRIEL I FORN, Manel. "La Baronia de Rialb: un esbós històric". Lleida: Diputació de Lleida, 1995

www.acuaebro.es
www.ccnoguera.cat/tiurana
www.chebro.es
www.embalses.net
www.tiurana.org

PARC CIENTÍFIC I TECNOLÒGIC DE TARRAGONA 87

L'Ajuntament de Tarragona esdevé el febrer de 2009 el soci majoritari de la societat promotora del Parc Científic i Tecnològic, i passa a liderar el projecte, que ja registrava diverses obres en marxa. Posteriorment, el consistori signa un consorci amb l'INCASÒL per desenvolupar conjuntament el sector. El parc fou una de les possibles ubicacions de la vila d'atletes dels futurs Jocs del Mediterrani, finalment emplaçada a Pou Boronat.

La Universitat Rovira i Virgili (URV), creada pel Parlament de Catalunya el 1991 a partir de centres universitaris ja existents, compta en el curs 2008-2009 un total de 12.065 estudiants matriculats, el 5,3% del conjunt d'universitaris catalans. La URV té instal·lacions repartides per diverses localitats de la demarcació (a més de Tarragona, hi ha facultats o escoles a Reus, Tortosa, Vila-seca i el Vendrell). La URV preveu tenir quatre parcs científics i tecnològics (PCT), el de Tarragona, dedicat a la química i la cultura, el del Camp o Tecnoparc a Reus, especialitzat en nutrició i salut, el de Falset, centrat en la indústria enològica, i el de turisme i oci a Vila-seca.

Antecedents

La societat promotora del PCT de la URV al Campus Sescelades de Tarragona es va constituir el setembre de 2004, i estava integrada per tretze institucions[1], que aportaven cadascuna 6 MEUR al capital conjunt, el qual ascendia a 78 MEUR. Els projectes dels diferents parcs de la URV es van gestar a l'empara de les ajudes del Pla nacional d'R+D impulsades pel Ministeri d'Educació i Ciència (MEC), que oferia crèdits sense interessos per al desenvolupament de PCT impulsats per universitats.

Equipaments en construcció

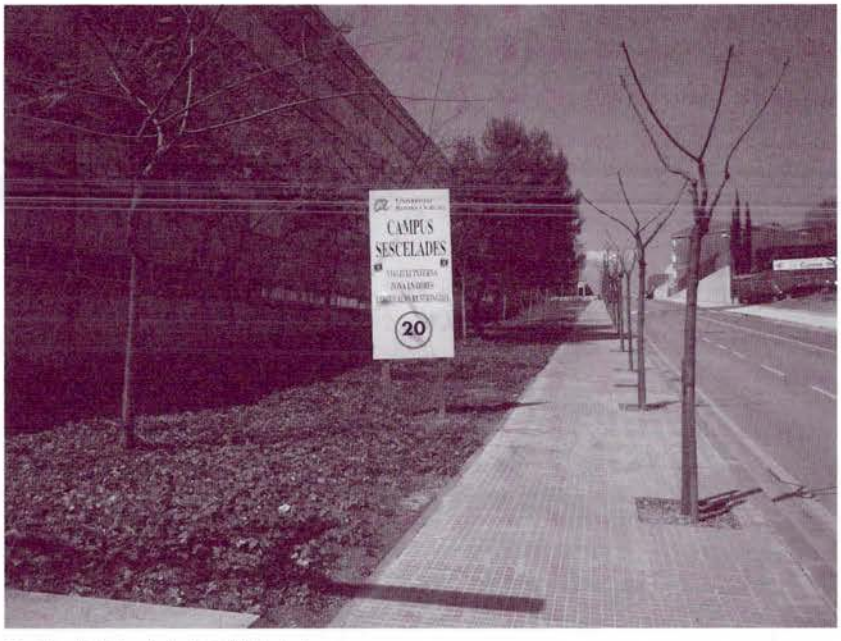
A principi de 2009, dels diversos equipaments inclosos en la primera fase de desenvolupament del PCT al Campus de Sescelades, amb una inversió global d'uns 22,3 MEUR i una superfície construïda prevista de 9.000 m², només s'havia completat l'ampliació de l'Institut Català d'Investigació Química (ICIQ). Estaven encara en construcció el nou edifici del centre d'R+D+I en química sostenible, iniciat el 2005, i les ampliacions del viver d'empreses i del Servei de Recursos Científics i Tècnics, iniciades el 2008. En la segona fase es preveia el desenvolupament del parc empresarial previst al nord del Campus de Sescelades, i on també es plantejava ubicar la seu a Tarragona de l'Institut d'Energies Renovables de Catalunya (IREC). El PCT de Tarragona lluitava per esdevenir un referent en el sector químic a nivell estatal, en un espai d'unes 8 ha a l'àmbit de la Savinosa, on s'ubicarien l'Institut de Paleontologia i Evolució Humana (IPHES) i l'Institut Català d'Arqueologia Clàssica (ICAC), que per problemes de manca de finançament no es veia que es pogués desenvolupar a curt termini.

El consistori vol liderar el projecte

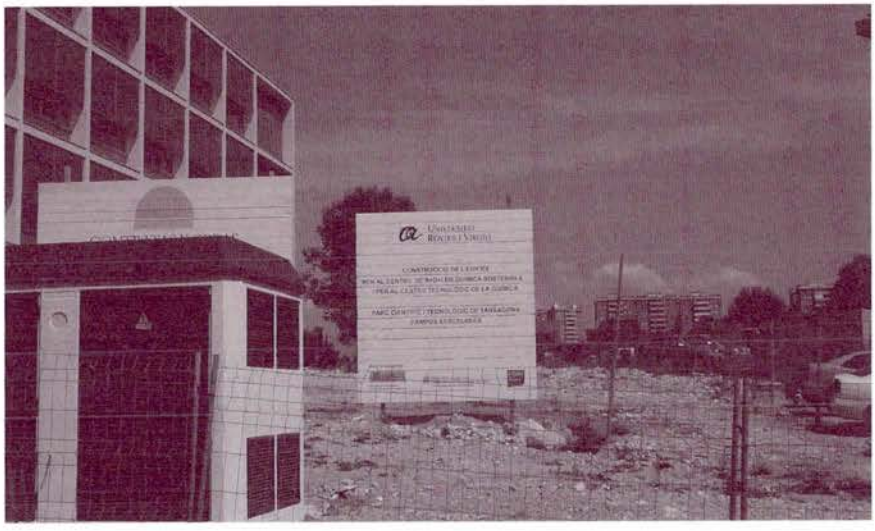
A principi de febrer de 2009, el regidor de Promoció Econòmica de Tarragona, Sergi de los Rios, d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), apostava per donar un nou impuls al PCT de Tarragona. De los Rios recordava que en la segona aprovació inicial del pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) s'havia duplicat l'espai reservat al projecte del parc empresarial, atès que l'àmbit del pla parcial urbanístic 59 havia passat de les 25 ha previstes en la primera aprovació inicial del POUM DE TARRAGONA [2008:148], a les 47,5 de la segona aprovació inicial de desembre de 2008[2].

El sector estava situat al nord de l'actual zona universitària de Sescelades, entre la carretera N-240 i el barri de Sant Pere i Sant Pau.

El nou planejament volia ampliar, així, la zona universitària per possibilitar el creixement del campus i permetre la implantació de tots els serveis d'investigació i recerca, i potenciar la implantació d'empreses innovadores. Tot i que l'ordenació concreta estava pendent de la redacció del corresponent pla parcial, al sector es permetien la construcció d'equipament educatiu i universitari, del parc tecnològic per a empreses, habitatges per a investigadors i estudiants, zones d'oci i esport, un espai per a congressos, i activitats hoteleres. La remodelació del planejament també havia suposat modificacions en un sector annex en sòl urbà no consolidat, destinat a usos d'equipament universitari, que s'havia reduït de 6 a 3 ha.



Parc Tecnològic Sescelades Foto: Moisès Jordi



Obres al Parc Científic i Tecnològic de Tarragona Foto: Moisès Jordi

De los Rios va fer pública, també, la voluntat del consistori de liderar el projecte, mitjançant una ampliació de capital unilateral de 13 MEUR que el situaria com a soci majoritari, amb un 21% del capital de la societat promotora, fet que permetria a l'Ajuntament encapçalar i impulsar el projecte, amb el suport de la URV.

A final de maig el mateix De los Rios va substituir el rector de la URV, Francesc Xavier Grau, com a president de la societat promotora del PCT.

Se signa el conveni amb INCASÒL

Sense esperar a l'aprovació definitiva del POUM, el consistori va aprovar al juliol la signatura d'un conveni amb l'Institut Català del Sòl (INCASÒL) per crear un consorci per al desenvolupament urbanístic del PCT a Sescelades, on cada administració participava en el 50%. Paral·lelament, es va acordar la creació d'un equip interdisciplinari amb representants de la URV, el món empresarial i l'administració pública per decidir quins equipaments eren més necessaris per a la zona.

Un nou institut de recerca

El conseller d'Economia i Finances, Antoni Castells, el rector de la URV, Francesc Xavier Grau, i el director de l'IREC, Antoni Martínez, van presentar a mitjan novembre la seu d'aquest institut a Tarragona, que havia de constituir un centre de recerca en l'àmbit de l'estalvi i l'eficiència energètica i en el desenvolupament de les energies renovables.

Provisionalment, la seu de l'IREC se situaria al Campus de Sescelades, en el Laboratori de Bioenergia i Biocombustibles de l'Escola Tècnica Superior d'Enginyeria Química, encara que es preveia traslladar-la a començament de 2010 al Centre d'R+D+I en Química Sostenible, i a mitjà termini es preveia la construcció d'un edifici propi en el nou sector en planejament al nord del campus.

La Vila dels Jocs

En el marc de la candidatura de Tarragona a acollir els Jocs del Mediterrani de 2017, el PCT de Sescelades fou entre maig i agost de 2009 una de les opcions que sospesava l'Ajuntament per ubicar la Vila dels Jocs, l'espai residencial d'entre 1.000 i 1.100 habitatges que havia d'allotjar els atletes. Finalment, la localització triada fou Pou Boronat, una de les ÀREES RESIDENCIALS ESTRATÈGIQUES DEL CAMP DE TARRAGONA II. TARRAGONÈS [17].

El desenvolupament del PCT restava pendent de l'aprovació definitiva del POUM, que es preveia per al primer semestre de l'any 2010.

JRMR

Més informació

fundacio.urv.cat
tarragona.cat
urv.cat

1 Les institucions promotores del PCT eren l'Ajuntament de Tarragona, la URV, la Fundació URV, l'Institut Català d'Investigació Química (ICIQ), l'Institut Comarcal d'Ocupació i Desenvolupament Econòmic, la Diputació de Tarragona, la Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Tarragona, el Col·legi Oficial d'Enginyers Industrials de Catalunya, la Confederació Empresarial de la Província de Tarragona (CEPTA), l'Agrupació per la Promoció del Port de Tarragona, l'Associació Empresarial Química de Tarragona, la Caixa de Tarragona i la Caixa d'Estalvis i Pensions de Barcelona.

2 Cal tenir en compte que una part d'aquesta superfície, en una franja de 25 m en el límit nord amb el sòl no urbanitzable en compliment dels articles 3.e i 6 del Decret 123/2005 de mesures de protecció contra incendis, no seria apta per a l'edificació.

PARC DE L'AGULLA (MANRESA) 88

Un cop feta pública la resolució del concurs restringit d'idees el 30 de juliol de 2009 amb la proclamació de l'equip guanyador, Carracedo-Sotoca Arquitectura s.l.p., el 16 de desembre la Junta General del Consorci Urbanístic de l'Agulla, integrada pels ajuntaments de Manresa i Sant Fruitós de Bages, acorda iniciar la redacció dels documents urbanístics que han de promoure el desenvolupament del Parc de l'Agulla i el seu entorn.

El Parc de l'Agulla, situat al nord de Manresa just a tocar del sòl urbà, està format pel llac que li dóna nom i el seu entorn més immediat. Si bé el parc té aquest límit proper, el seu origen, de caràcter territorial, es troba 27 km aigües amunt del riu Llobregat. En aquest punt, al costat del castell de Balsareny, a la resclosa amb el mateix nom, neix el canal de la Séquia que porta aigua fins a Manresa i el llac de l'Agulla. La Séquia és un canal medieval que va ser construït al segle XIV per l'enginyer Guillem Català amb l'objectiu de portar l'aigua del riu Llobregat des de Balsareny fins a Manresa quan es patia una greu sequera a la ciutat. Sis segles després d'aquella construcció, el canal continua en ple funcionament i subministra l'aigua necessària per abastar la ciutat de Manresa i diversos pobles de la comarca del Bages.

El canal de la Séquia desemboca al llac artificial del Parc de l'Agulla, que va entrar en servei l'any 1979. El llac té una superfície de 64.000 m^2, una fondària màxima de 4 m i una capacitat de 200.000 m^3 que asseguren un abastament per a Manresa per a més d'una setmana. Tot plegat permet que es puguin practicar algunes activitats esportives relacionades amb l'aigua al llac mateix. El parc que envolta el llac té 628 arbres de vint espècies diferents, al voltant de zones de descans, pícnic, jocs per a nens i espais de lleure.

El Consorci Urbanístic l'Agulla

El febrer de 2007 els ajuntaments de Manresa i de Sant Fruitós de Bages van constituir el Consorci Urbanístic l'Agulla. Aquest organisme és l'encarregat de regular la planificació i desenvolupament de l'entorn del futur Parc de l'Agulla, amb l'objectiu de coordinar decisions amb un marcat caràcter supramunicipal. La constitució del consorci formalitza el marc de relacions entre tots dos municipis, i suposa l'aposta per garantir la protecció i l'ampliació del futur parc.

Les finalitats i les competències principals del Consorci, aprovades pels plens municipals dels dos municipis i que figuren als estatuts, són les següents:

- Redactar, elaborar i aprovar els instruments de planejament de desenvolupament i de gestió urbanística que siguin necessaris per al desenvolupament de l'àmbit territorial de l'actuació.
- Obtenir i gestionar els espais públics en l'àmbit territorial del Consorci
- Administrar els recursos procedents de la fiscalitat que generin les actuacions realitzades dins del seu àmbit, els quals revertiran íntegrament en l'ampliació, manteniment i millora dels espais públics.
- Garantir en tot moment la coordinació de presa de decisions en el seu àmbit d'actuació.
- La presidència i vicepresidència del Consorci es reparteix de manera alternada entre els alcaldes de Manresa i Sant Fruitós de Bages.

Amb l'objectiu d'ampliar el Parc, de protegir-hi els usos agrícoles i de trobar-hi un lloc per a equipaments de caire intermunicipal, el Consorci va canviar l'àmbit territorial del Parc de l'Agulla ampliant-ne la superfície i canviant-ne els límits originals fins a les 150 ha, fins al punt de situar-lo a cavall entre els municipis de Manresa i Sant Fruitós.

El futur parc està delimitat a l'oest i al nord per l'eix Transversal (C-25), al sud per la ronda de Manresa (C-55) i a l'est per les zones industrials de Sant Isidre de Sant Fruitós, el futur enllaç entre les dues vies i la carretera de Manresa a Berga. Dins del nou àmbit es troba el PARC TECNOLÒGIC DE LA CATALUNYA CENTRAL [2007:112] destinat a possibilitar la implantació del sector R+I+D al pla de Bages amb empreses d'alt valor afegit. L'acord entre la societat mixta Projectes Territorials del Bages (PTB) i l'Ajuntament de Manresa signat el maig del 2005 per al desenvolupament del Parc Tecnològic de la Catalunya Central va permetre la cessió per part de PTB d'uns terrenys destinats a espai lliure, d'una superfície de

Una imatge del parc de l'Agulla Foto: Arxiu Territori

Projecte de parc de l'Agulla Font: Cerracedo Sotoca Arquitectura

190.676 m², que formaran part del futur Parc de l'Agulla. Si bé el maig de 2008 es van començar els moviments de terres per a la construcció del parc tecnològic, les obres s'han vist aturades. Aquest fet impedeix que es compleixin les previsions de tenir acabada la urbanització a final de l'any 2009 i la implantació de les primeres empreses al llarg del 2010.

El concurs d'idees

El 30 de maig de 2008, el Consorci va aprovar les bases que havien de regir el concurs restringit amb intervenció d'un jurat per redactar el document tècnic definidor del desenvolupament urbanístic, l'ordenació, la gestió i l'execució de l'àmbit territorial de l'Agulla.

El concurs, que tenia per objectiu definir els criteris i estratègies per a les 150 ha de l'entorn del parc de l'Agulla, es va desenvolupar en dues fases. A la primera fase els diferents equips van presentar els currículums de la seva activitat professional. D'aquesta fase van resultar seleccionats quatre equips pluridisciplinaris dirigits en tots els casos per arquitectes. Els equips escollits van ser: Colomer-Puig-Vidal s.c.p-Pons-Julián s.l.p., Urbanisme Integral i Medi Ambient, s.l., Jornet-Llop-Pastor s.l.p, i Carracedo-Sotoca Arquitectura, s.l.p.. En la segona fase d'idees els equips van elaborar les propostes d'ordenació i gestió de l'àmbit del futur parc.

El dia 30 de juliol de 2009 es va proclamar el treball guanyador, concretament el de l'equip Carracedo-Sotoca Arquitectura s.l.p., dirigit pels arquitectes Óscar Carracedo i Adolf Sotoca, amb el lema "+ Territori, + Urbanitat, + Parc de l'Agulla". El jurat va estar format pels alcaldes dels dos municipis, el secretari del Consorci, els tècnics municipals, representants de la Direcció General d'Urbanisme de la Generalitat de Catalunya, del Col·legi d'Arquitectes de Catalunya i del Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports.

La proposta guanyadora

El projecte guanyador aposta pel Parc de l'Agulla com a lloc de referència a nivell territorial. En aquest sentit, la proposta concentra l'oferta lúdica i una gran part dels equipaments de referència al voltant del llac. Algunes de les altres principals accions de la proposta són: mantenir la zona de regadiu del Poal a l'oest; donar continuïtat a l'activitat agrícola de secà de l'est, destinant una franja de parc equipat com a coixí entre aquesta zona i el llac; i ampliar les connexions del Parc amb els nuclis urbans de l'entorn.

Els equipaments de la zona del llac poden donar cabuda a activitats polivalents com funcions educatives i de coordinació de l'activitat agrària del pla de Bages. Al sud del llac es preveuen zones lúdiques amb piscines recreatives i d'oci amb edificacions de serveis, vestidors i de restauració. Es proposa, també, l'ampliació dels equipaments esportius existents i la proposta d'un hotel en relació amb aquest espai.

La principal ampliació del parc urbanitzat es fa cap al sud, aprofitant les terrasses i bancals del territori, encara que també es preveu ampliar-lo com a parc agrícola cap al sud-est, a prop de la Rosaleda i el Guix, connectant amb els espais lliures del parc tecnològic.

Un altre dels principals aspectes de la proposta és la connectivitat del Parc amb Manresa i Sant Fruitós. Des de Manresa es preveuen dues connexions. Per una banda, el passeig des del barri de la Parda que dóna continuïtat al carril bici que neix a l'avinguda dels Dolors, al costat de la via del tren i per sota de l'eix Transversal. I, per l'altra, al costat oest, es reforçaria l'itinerari del camí de l'Aigua cap a Can Font. Pel que fa a Sant Fruitós també s'hi preveuen dues connexions. D'una banda, l'actual camí del Supeco, que es transforma en via cívica i passeig per a vianants i bicicletes. Per tal de potenciar aquest camí i aprofitar el dinamisme que generarà el camí, es proposa la localització d'equipaments, serveis i empreses d'alt valor tecnològic en relació amb l'activitat agrícola, al costat del polígon i de l'eix Transversal. D'altra banda, es preveu la millora del camí de la Sèquia, que lliga amb Sant Iscle i Pineda de Bages.

Pel que fa a l'accés rodat, la proposta preveu l'adequació com a aparcament de l'actual emplaçament que hi ha a la carretera de Santpedor, l'aparcament del parc tecnològic i altres aparcaments situats al voltant del parc, llocs que seran les futures portes al parc.

La connectivitat de l'Agulla també es vol facilitar per mitjà del tren. En aquest sentit, es localitza novament el baixador en una zona equidistant entre el llac, el parc tecnològic i de l'equipament públic polivalent.

El document d'avanç de planejament que es va acordar iniciar serà la base per a les diferents modificacions del plans municipals i establirà els criteris per als futurs projectes d'urbanització

OCG

PARC DELS TRES TURONS (BARCELONA) 89

Després d'anys de treball en el projecte per a la creació del parc urbà més gran de la ciutat de Barcelona, el gener de 2009 la Comissió d'Urbanisme de l'Ajuntament aprova inicialment la modificació del Pla general metropolità (MPGM) en l'àmbit dels Tres Turons. La proposta preveu una reducció important del nombre d'habitatges afectats però es manté l'oposició dels veïns que continuen apostant per la idea d'un parc mixt. El cost total del projecte serà de 298 MEUR.

Antecedents | 2005:111

La idea de la creació d'un gran parc urbà dins la ciutat, d'unes 122 ha, format pels actuals parc Güell, el turó del Carmel, la Creueta del Coll, el turó de la Rovira i el parc del Guinardó, es va començar a formular el 1953 en el pla comarcal que definia els Tres Turons com a parc urbà i, posteriorment, amb l'aprovació del Pla general metropolità (PGM) el 1976, es concretava aquest propòsit i es qualificava l'àmbit com a zona verda existent (clau 6a), zona verda de nova creació (clau 6b) i zona de renovació urbana en transformació de l'ús existent a zona verda (clau 17/6), situació que deixava fora d'ordenació un seguit d'edificacions amb estat de conservació i tipologia heterogènia. Des d'aleshores, s'han aprovat diferents plans especials en determinades zones del sector així com el de protecció del patrimoni arquitectònic.

Anys més tard, el Programa d'actuació municipal (PAM) 2004-2007 va definir com un dels objectius la millora del Parc dels Tres Turons i la seva inclusió dins el sistema d'espais verds estratègics de la ciutat, i així, enmig de l'oposició dels veïns i dels partits municipals de l'oposició, el mes d'octubre de 2005 es resolia iniciar el procediment per a la modificació del PGM a l'àmbit dels Tres Turons. Així doncs, sortia a informació pública el document *Línies d'intervenció en els Tres Turons*, el qual exposava les premisses de la modificació així com un document de mesures de participació ciutadana per a la creació de taules de treball a fi de recollir suggeriments i consensuar el futur del parc amb la ciutadania. Al mateix temps, els veïns afectats presentaven un informe alternatiu elaborat per un equip tècnic assessor en què es defensava la idea d'un parc mixt i per tant la convivència de la zona verda, els habitatges i els equipaments i instal·lacions.

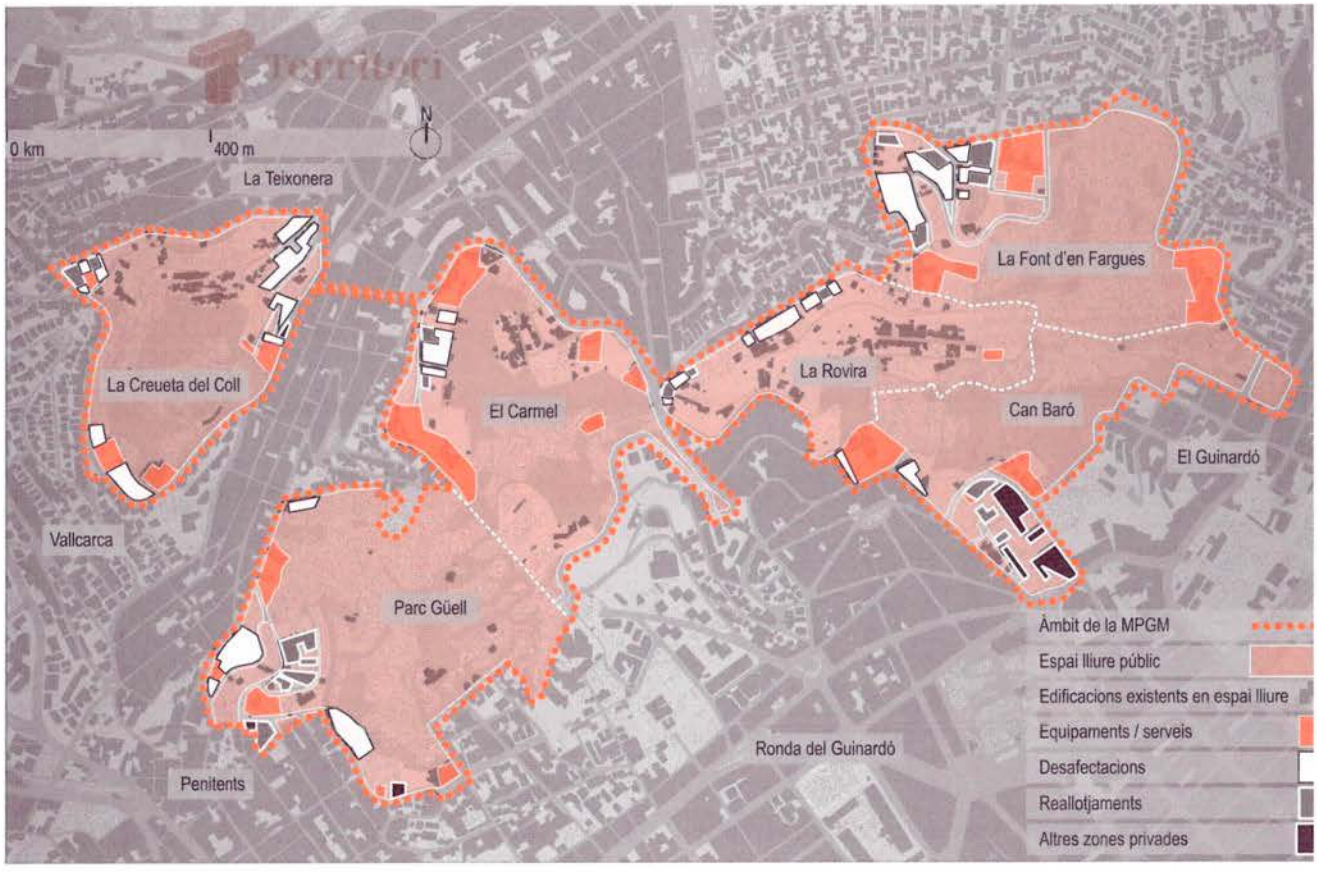
Posteriorment, el PAM 2007-2011 proposava un seguit d'actuacions i intervencions relacionades amb els espais verds, entre elles, el Parc dels Tres Turons. En aquesta línia, el maig de 2007 es presentava un document previ de criteris i d'avanç de planejament de la MPGM en l'àmbit dels Tres Turons en el qual s'establien les previsions de manteniment i afectació del planejament vigent. Finalment, el 22 de gener de 2009 la Comissió d'Urbanisme de l'Ajuntament de Barcelona aprovava inicialment la MPGM amb els vots en contra de Convergència i Unió (CIU) i el Partit Popular (PP).

Presentació de la nova proposta amb el desacord veïnal

A mitjan gener del 2009 l'Ajuntament de Barcelona feia una reunió informativa al districte d'Horta-Guinardó a la qual assistiren els responsables del sector d'urbanisme del consistori, entre ells el regidor Ramon García, i els representants de les diferents associacions de veïns i plataformes dels afectats. Durant la reunió es va donar a conèixer la proposta de la modificació del PGM elaborada durant els darrers anys amb la incorporació dels resultats de les taules de treball. Malgrat la reducció d'un nombre important dels habitatges per enderrocar previstos inicialment, els veïns mostraren el seu descontentament i desacord amb el projecte i reaccionaren de forma negativa a les explicacions del consistori, les quals foren agafades amb escepticisme i desconfiança, alhora que es queixaren de la manca de difusió i lliurament de material escrit als assistents. El president de l'Associació de Veïns de la Font d'en Fargas, Jordi Castellà, es manifestava en contra d'un parc homogeni, defensava la compatibilitat de les cases dins la zona verda i es queixava de la mala gestió de l'Ajuntament durant el procés de redacció del projecte. Per la seva banda, Antonio Palma, president de l'associació d'afectats pel Parc dels Tres Turons mostrava desconfiança davant la qualificació i l'ús de la zona com a espai verd ja que hi veia una futura intenció i voluntat constructiva i de desenvolupament urbanístic, qüestió que des del consistori es va desmentir.

Des de l'oposició, el líder de CIU, Xavier Trias, seguia ferm en la resistència al projecte i afirmava que el seu partit modificarà el Pla si entra al govern municipal ja que creu possible la compatibilitat dels habitatges amb el parc. El portaveu mu-

Pont de Mühlberg, al turó de la Rovira Foto: Arxiu Territori



nicipal del PP, Alberto Vilagrassa, declarava que calia concretar més la informació proporcionada als veïns així com els criteris de decisió sobre els habitatges afectats i desafectats, i criticava que el projecte no aportava solucions a la poca activitat comercial de la zona. D'altra banda, Jordi Portabella, regidor d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) a l'Ajuntament, manifestava que calia fer un calendari i un compromís de compliment d'aquest per tal de garantir als veïns la durada i afectació de l'operació.

A mitjan febrer, un cop aprovada inicialment la MPGM, el malestar i desacord veïnal es feia palès durant la inauguració del centre esportiu Can Toda al districte de Gràcia. Una cinquantena de persones es van manifestar en contra de les expropiacions previstes i reiteraven disposar de l'estudi alternatiu que permetia la creació del parc sense enderrocar habitatges. Per la seva banda, l'alcalde de Barcelona, Jordi Hereu, declarava que el Parc dels Tres Turons era una actuació pendent de feia temps i necessària per a tota la ciutadania.

Cartells contra les expropiacions Foto: Arxiu Territori

El projecte aprovat inicialment per la Comissió d'Urbanisme

El projecte aprovat inicialment el gener de 2009 presentava certes modificacions respecte del planejament i els documents anteriors. Concretament, pel que fa la proposta d'habitatge, un dels punts de més controvèrsia i preocupació veïnal, un 61% dels habitatges afectats previstos en el planejament vigent no hauran de ser enderrocats, ja que es considera que constitueixen el límit del parc amb la trama urbana. Conseqüentment, dels 764 habitatges afectats en un primer moment se'n mantenen 464, especialment a l'àmbit de la Font d'en Fargas i del Güell, mentre que 300 habitatges, situats a les cotes més altes del parc, com és el cas de l'àmbit de la Rovira, el Carmel i la Creueta, seran substituïts i es destinarà l'espai a parc urbà. Així doncs, el projecte implica una redefinició del perímetre actual del parc amb la desafectació de part dels sòls perimetrals qualificats com a sistema de parc urbà (clau 17/6) actualment ocupats per habitatges. Per determinar el manteniment o no de les edificacions, es va portar a terme un estudi aprofundit que te-

nia en compte l'estat de l'habitatge, la posició, la titularitat o el seu nivell d'integració urbana. Totes les famílies afectades ocuparan un dels 324 habitatges que es construiran per a aquest fi en sòls de titularitat pública a les zones limítrofes del parc a fi d'assegurar la cohesió social.

Tanmateix, la proposta preveu l'ordenació de l'àmbit a través de l'estructuració del sistema viari i de l'accés al parc a fi d'aconseguir itineraris de transició entre l'espai urbà i l'espai verd. Es crearà una ronda perimetral al voltant del límit del parc que utilitzarà part dels vials existents i es crearan sis portes principals d'accés als diferents parcs urbans, ubicades prop de parades de transport públic. A més a més, es proposa un seguit de circuits per a vianants i ciclistes, classificats en funció del tipus de recorregut. Alhora, es regularitzaran bona part dels equipaments existents i es construiran i s'ampliaran als marges del parc un total d'onze equipaments públics i privats, pels quals s'haurà d'elaborar un pla especial urbanístic.

Es preveu que la gestió i el desenvolupament de la MPGM sigui pública, amb un pressupost total de 298 MEUR, incloent-hi les expropiacions i la construcció dels habitatges per al reallotjament.

Amb l'aprovació inicial de la MPGM s'iniciava un període d'exposició pública de tres mesos i dos anys de suspensió de llicències. En l'al·legació presentada des de l'associació d'afectats s'exposava la falta de justificació en el document de la incompatibilitat de les edificacions existents amb el parc i la manca de resposta a la proposta alternativa de parc mixt presentada pels veïns, i es demanava la desafectació de tots els habitatges.

Turó de la Rovira Foto: Arxiu Territori

A principi de maig finalitzava el període d'exposició pública i s'iniciava la proposta d'aprovació provisional que havia d'incorporar la memòria de participació ciutadana i l'estimació total o parcial o la desestimació de les al·legacions presentades. No obstant això a final d'any l'aprovació provisional encara no s'havia realitzat.

MBE

Més informació

www.bcn.es/urbanisme
www.tresturons.net

Direcció de serveis de planejament (gener 2009), *Modificació del Pla general metropolità en l'àmbit dels Tres Turons*, Ajuntament de Barcelona

90 PARC NATURAL DELS AIGUAMOLLS DE L'EMPORDÀ

Els primers mesos del 2009, els pagesos i alcaldes dels municipis afectats per la proposta del Pla especial dels aiguamolls de l'Empordà manifesten la seva oposició a qualsevol ampliació del Parc Natural o de les regulacions a les activitats agrícoles. A l'estiu, el Departament de Medi Ambient i Habitatge accedeix a modificar el Pla i reduir la superfície protegida i les restriccions. Aquesta nova proposta, criticada pels ecologistes, és més ben vista per alcaldes i pagesos, però encara no els satisfà prou. Així, el mes de setembre, el Pla continua sense aprovació inicial.

Antecedents | 2008:84

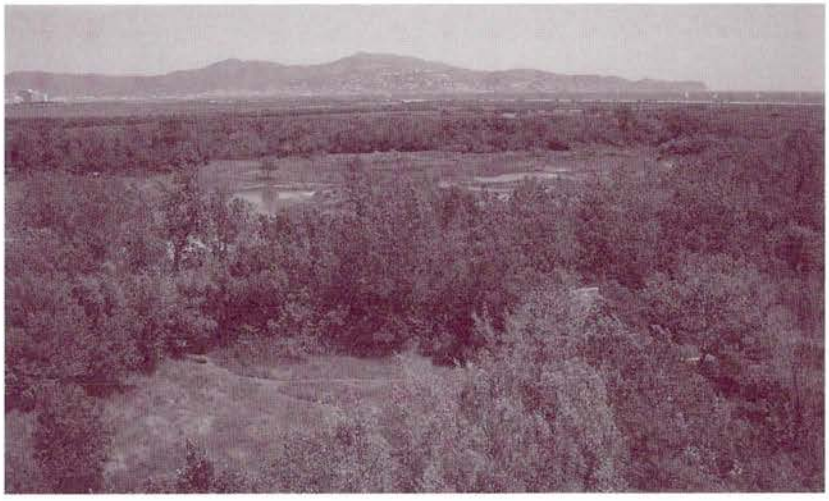
El Parc Natural dels Aiguamolls de l'Empordà (PNAE) es troba a la comarca de l'Alt Empordà, a la plana litoral regada pels rius Fluvià i Muga. Està format per dos polígons inconnexos, dividits pels nuclis de Castelló d'Empúries i Empuriabrava. Nou municipis tenen part del seu terme dins el PNAE: Castelló d'Empúries, Sant Pere Pescador, Palau-saverdera, Peralada, Pau, Pedret i Marzà, l'Escala, Roses i l'Armentera.

Aquest espai protegit té una superfície aproximada de 4.730 ha, de les quals 825 són reserva natural integral. Es tracta d'una zona humida formada per un conjunt d'estanys, closes i prats inundables que constitueixen un hàbitat privilegiat per a la fauna, especialment per a ocells aquàtics.

A final de 2008, el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) va presentar l'avantprojecte del Pla especial de protecció del medi natural i del paisatge dels Aiguamolls de l'Alt Empordà, un instrument que hauria de regular els usos de l'àmbit del Parc Natural, però també les zones incloses a la XARXA NATURA 2000 [2006:199] i les àrees que el PLA DIRECTOR TERRITORIAL DE L'EMPORDÀ [2006:120] definia com a valor de connector. En total, el Pla regularia una superfície de 9.892 ha terrestres (4.730 dins de l'àmbit del PNAE i la resta a fora) i 5.891 ha marítimes. Amb aquest plantejament, els municipis inclosos en el Pla, a part dels que ja tenien una part dins del PNAE, serien Riumors, Fortià, Vilamacolum, Vilajuïga, Torroella de Fluvià, Ventalló i Vila-sacra.

El Pla especial definia diverses zones en funció de la restricció dels usos que s'hi podien dur a terme, des de la reserva integral (amb força restriccions) a la zona perifèrica de protecció i connexió (amb restriccions escasses i laxes, a part d'aquelles pròpies d'un sòl no urbanitzable) que hauria de servir de connector ecològic entre els dos polígons del PNAE i amb els espais naturals veïns, com el Parc Natural del Cap de Creus i el Massís del Montgrí. També es preveien unes zones que, pels seus valors ecològics o estratègics, més endavant podrien ser incorporades al PNAE.

Segons el Pla, al llarg dels quatre anys següents a partir de l'aprovació, es destinarien 1,57 MEUR al manteniment de les instal·lacions del parc, a l'ordenació dels deltes de la Muga i del Fluvià, a la restauració dels estanys del Tec, Vilaüt i Mornau, i a una diagnosi de l'àmbit marí. A més, es faria un pla rector d'ús i gestió (PRUG) de tot el parc, un pla especial de la platja de Sant Pere Pescador i un pla d'ús públic.



Vista dels aiguamolls des del mirador Torre Senillosa Foto: Moisès Jordi

Els ajuntaments recelen del Pla especial i els pagesos s'hi oposen frontalment

El març de 2009, la majoria d'alcaldes dels municipis amb terrenys protegits van mostrar-se preocupats pels efectes negatius del Pla especial sobre la pagesia, ja que, segons ells, els imposava noves restriccions difícils d'assumir. A més, denunciaven que no se'ls havia tingut en compte a l'hora de redactar el Pla i que, en alguns casos, n'havien rebut la proposta molt tard o no l'havien rebut.

Poc després, diversos pagesos de la zona van criticar el Pla per ser massa restrictiu, especialment en relació amb els conreus i productes que es podien utilitzar, i amb les construccions i les ampliacions d'antigues edificacions. El portaveu de l'Associació de Pagesos i Cortals de Castelló d'Empúries, Arcadi Senillosa, va explicar que des de la creació del PNAE els pagesos havien patit problemes, com els danys produïts per alguns animals en els conreus; Senillosa reclamava que en aquests casos es compensés econòmicament els propietaris. També va apostar perquè es promoguessin marques de qualitat amb els productes que es cultiven al parc i perquè pagesos, caçadors i propietaris formessin part de la junta rectora del parc.

Els representants d'Unió de Pagesos (UP) van criticar durament el Pla perquè, segons ells, vulnerava les competències municipals en urbanisme, i van reclamar que, si es volia millorar la protecció de la zona, es fes una llei d'espais agraris dotada amb recursos per gestionar-la, ja que bona part dels terrenys eren conreus. El sindicat Joves Agricultors i Ramaders de Catalunya (JARC) també denunciava que, encara que l'increment d'extensió del

PNAE pogués ser petit, la zona sotmesa a protecció augmentaria 5.000 ha, una part de les quals ja no es podrien conrear. A mitjan juny, UP va organitzar a Sant Pere Pescador una mobilització contra el Pla.

Tal com havia proposat l'alcalde de Castelló, Salvi Güell, d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), els alcaldes afectats pel Pla es van reunir diversos cops al llarg de la primavera i van consensuar un text que, successivament, van anar aprovant els plens dels respectius ajuntaments i que, més tard, també va rebre el suport del Consell Comarcal de l'Alt Empordà. Aquest text manifestava el rebuig a qualsevol ampliació del PNAE, perquè ja hi havia altres instruments legals per protegir el sòl (el Pla director territorial de l'Empordà, diversos plans directors urbanístics o la Xarxa Natura 2000) i, sobretot, perquè encara no s'havia redactat cap PRUG i, segons ells, no s'havia aconseguit gestionar els espais existents ni resoldre nombrosos conflictes.

Els alcaldes reclamaven que, en tot cas, la proposta del Pla quedés circumscrita a l'àmbit actual del PNAE, recordaven que a dins l'àmbit també hi havia espais agraris de gran importància que calia preservar i denunciaven que no se'ls havia tingut gens en compte.

El DMAH es planteja modificar el Pla

Davant del rebuig dels ajuntaments i la pagesia, el director territorial del DMAH a Girona, Emili Santos, va comentar a final de juny que el Departament hauria d'analitzar "si valia la pena continuar el projecte de la manera com s'havia plantejat" o bé si era millor "cenyir-se al límit vigent", tot i que això podria contradir una proposició no de llei sobre el Pla especial de protecció del paisatge i del sistema de corredors biològics entre el Parc Natural del Cap de Creus i el PNAE, aprovada l'any 2000 pel Parlament de Catalunya.

A final d'agost, en un acte a l'Escala (Alt Empordà) amb uns tres-cents assistents, es va constituir l'associació de propietaris i pagesos en contra de l'ampliació del PNAE i la creació del PARC NATURAL DEL MONTGRÍ [2008:83]. Els participants van denunciar la pèrdua de valor dels terrenys dins els parcs naturals i van especificar que, a la pràctica, això comportaria "una mena d'expropiació forçosa i gratuïta". També van criticar la política que s'havia seguit durant els 25 anys del PNAE, seguint "criteris *urbanites* i sense respectar la gent del territori ni els seus costums", i consideraven inexplicable que es volgués ampliar. Segons l'associació, la nova regulació perjudicaria mil pagesos, ja que se'ls "limitarien els tipus de conreus i l'ús de xarxes per protegir la fruita, i no podrien vendre les seves parcel·les quan volguessin.

Pocs dies després, el DMAH va explicar la nova proposta de Pla en una reunió amb els ajuntaments i els representants dels pagesos. La directora general de Medi Natural, Núria Buenaventura (d'Iniciativa per Catalunya-Verds, ICV), va recordar que en cap moment s'havia estudiat l'opció d'ampliar "allò que és estrictament el parc natural" i va explicar que s'havien reduït les àrees perifèriques de protecció i connexió (que, segons els pagesos, tenien una protecció tan elevada com dins del parc). Així, segons la nova proposta, el Pla especial regularia unes 7.000 ha (dins i fora l'àmbit del PNAE), en lloc de les gairebé 10.000 previstes inicialment. El DMAH es va comprometre a explicar la proposta poble per poble.

L'alcalde castelloní va valorar positivament la proposta però va remarcar que encara s'havien de llegir la lletra petita, ja que no s'havia concretat prou. El portaveu d'UP, Antoni Casademont, va qualificar d'"avenç important" la nova proposta, ja que reduïa la superfície protegida i la regulació seria menys rígida.

Per contra, la Lliga per a la Defensa del Patrimoni Natural (DEPANA) es va oposar a la retallada de l'àmbit del Pla, va criticar la manca de comunicació del DMAH amb les entitats ecologistes que formaven part de la Junta de Protecció del PNAE i va apostar per regular els usos permesos de manera més exhaustiva.

El director del PNAE, Sergi Romero, va declarar que no entenia "el rebombori que havia generat la proposta" del Pla i va recordar la importància de crear connectors biològics a la zona. En la mateixa línia es va pronunciar el naturalista i exdirector del Parc, Jordi Sargatal, que repartia culpes i afirmava que el DMAH no havia explicat bé el Pla i que certa gent havia fet demagògia sobre les suposades restriccions. Per exemple, segons Sargatal, s'havia confós "ubicar dins la reserva integral" amb "situar-se als espais perifèrics i de connectivitat". També negava que el Pla prohibís el conreu de l'arròs a la zona protegida, l'ús de pesticides o les malles contra la pedra per protegir la fruita. Sargatal recordava la importància del PNAE per a la flora i la fauna, amb certes espècies úniques, i va recalcar que milers de persones el visitaven al llarg de l'any.

Després del considerable endarreriment del procés d'elaboració del Pla especial a finals d'any el DMAH preveia tenir el document enllestit al llarg del 2010.

PHE-X3EA

Més informació

www.castello.cat/interior/ca/708-128/pla-especial—aiguamolls-alt-emporda.html

91 PARC TEMÀTIC A LA COSTA BRAVA

El març de 2009 es coneix el projecte d'un grup d'inversors de l'Estat espanyol i d'Alemanya de situar a la Costa Brava un parc temàtic ambientat en l'oest americà. El projecte rep bastant suport del sector turístic i empresarial gironí però la majoria d'ajuntaments ho veuen amb recel. Durant els últims vint anys es plantegen a la Costa Brava i a les comarques gironines un bon nombre de projectes de parcs temàtics sense que cap s'acabi executant.

El 1988 es va començar a plantejar un parc temàtic a les comarques gironines amb l'oferiment a la multinacional americana Anheuser Busch d'uns terrenys a Sils i Vilobí d'Onyar per instal·lar-hi Port Aventura. Finalment el complex es va construir a Vilaseca i Salou, al Tarragonès.

Posteriorment s'han reproduït les propostes de parc temàtic però cap no ha prosperat. El 1989 la multinacional Warner Bros va valorar la possibilitat de construir un gran parc temàtic a prop de l'aeroport de Girona, amb una inversió prevista de 360 MEUR i la creació de 4.000 llocs de treball. El 1990 Lloret de Mar va fer pública l'oferta d'una empresa alemanya per construir un parc de petites dimensions.

El 1997 un altre projecte de parc temàtic a les comarques gironines tornava a ser notícia. El Consell Comarcal de la Selva va oferir terrenys a Sils i a Lloret de Mar a la societat Iniciativas Modernas per construir-hi una gran àrea de temàtica musical amb un pressupost de 120 MEUR. També s'han anat proposant altres projectes, com ara un parc de l'automòbil a Caldes de Malavella, un de relacionat amb l'hípica a Bàscara, el complex Terra de la Música a Maçanet de la Selva i l'Illa de Blanes a càrrec d'Arata Isozaki.

Un parc temàtic sobre l'oest americà

El març de 2009 es feia públic que un grup d'inversors de l'Estat espanyol i d'Alemanya estaven projectant la construcció a la Costa Brava d'un parc temàtic ambientat en l'oest dels Estats Units d'Amèrica (EUA) dels anys 1860 als 1890. Els empresaris buscaven uns terrenys rústics de com a mínim 40 ha per implementar el projecte. De fet, segons els promotors havia de ser un projecte amb marge d'ampliació i el seu reclam havia d'acostar molts turistes a la Costa Brava. L'objectiu es fonamentava en la mateixa filosofia d'un parc temàtic sobre l'oest americà situat a Alemanya i que rebia 13.000 visites diàries.

El parc temàtic havia de crear uns 300 llocs de treball, havia de suposar una inversió de prop de 19 MEUR i havia de permetre l'establiment de petits negocis dins del recinte. Les instal·lacions s'havien d'ubicar a uns 4 km d'un nucli urbà i havien d'obrir de febrer a novembre. El parc havia d'oferir espectacles destinats a tota la família i serveis d'alimentació com cafeteries, bars i restaurants. També s'hi preveien molts espais d'entreteniment amb zona de tir, zona de muntar a cavall, sala de ball, viatges amb globus o canoa, assentaments indis, entre d'altres. A més, havia d'incloure botigues de records i de roba, garatges, una capella, un banc, un gran hotel o el diari del parc.

Els promotors asseguraven que hi havia particulars de Maçanet de la Selva i Darnius que els havien ofert els seus terrenys per construir-hi el parc. Tot i això, els promotors no es van posar d'acord amb cap dels dos consistoris, malgrat que l'alcalde de Darnius, Jaume Madern (Convergència i Unió, CiU), no descartava totalment el projecte. Els promotors van explicar que ràpidament van rebre nous oferiments de propietaris de terrenys de Lloret de Mar, Calonge, i del municipi de Saus, Camallera i Llampaies.

Reaccions diferents sobre el projecte

El sector turístic i empresarial valorava bastant positivament el parc temàtic sobre l'oest americà, però els ajuntaments en recelaven. El president de l'Associació d'Hostaleria de Lloret de Mar, Enric Dotras, va explicar que sumar projectes era bo i va demanar que fos a prop de Lloret de Mar, ja que disposava de prou infraestructures d'allotjaments i serveis. També s'hi va posicionar a favor el president de la Federació d'Hostaleria de Girona, Antoni Escudero. No ho veia tant clar, però, el gerent de l'Associació Costa Brava Centre, Martí Sabrià, ja que sense donar l'esquena al projecte apostava pel patrimoni, i tampoc la directora del Patronat de Turisme Girona Costa Brava, Dolors Batallé, que en volia conèixer més detalls.

Pel que fa a les organitzacions empresarials, el president de la Federació d'Organitzacions Empresarials de Girona (FOEG), Jordi Comas, va manifestar que podia ser un projecte adequat sempre que s'ubiqués en una zona de l'interior de les comarques gironines. Per al president de la Petita i Mitjana Empresa de Catalunya (PIMEC) a Girona, Iñaki Frade, es tractava d'una iniciativa positiva, ja que havia de suposar la dinamització de l'activitat turística.

El projecte no generava gaire expectatives entre els ajuntaments de la Costa Brava. Així per exemple, l'alcalde de Lloret de Mar, Xavier Crespo (CiU), no ho veia possible urbanísticament, i l'alcalde de Blanes, Josep Trias (CiU), no ho trobava interessant per la ciutat. En aquest sentit, l'alcalde de l'Escala, Estanis Puig (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), va manifestar el seu escepticisme sobre la idea, ja que opinava que per sortir de la crisi calien projectes d'empreses del territori. En alguns municipis el projecte no encaixava amb el plantejament turístic, com a Torroella de Montgrí, que apostava pel Parc Natural del Montgrí, les Medes i el Baix Ter [2008:83], o a Begur, que ho feia per les ciutats tranquil·les. Per altra banda, l'alcaldessa de Roses, Magda Casamitjana (PSC), no tancava del tot les portes, ja que, tot i la dificultat que veia a localitzar-lo a l'Alt Empordà, podia generar uns quants llocs de treball. Finalment, l'alcalde de Calonge, Jordi Soler (CiU), ho veia positivament tot i que volia conèixer en profunditat el projecte.

Pel que fa als terminis de construcció, els promotors del parc preveien, un vegada concedits els permisos, inaugurar-lo al cap de mig any, i tenir el parc a ple rendiment en dos o tres anys, aproximadament.

XCN

PASSEIG MARÍTIM METROPOLITÀ 92

El passeig marítim metropolità és una intervenció per comunicar harmònicament la ciutat i l'espai natural marítim de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, unint els 42 km de front litoral des de Montgat fins a Castelldefels. Es concep com un eix marítim format per un conjunt de passeigs individuals que s'adapten a les condicions geogràfiques, naturals i urbanes de cada tram, alhora que s'enfoca des d'una visió de conjunt de la franja litoral per gestionar i ordenar l'àmbit com a espai públic cohesionador del territori. Des que s'ha iniciat el projecte, ja s'han urbanitzat 20 km de bulevard arran de platja, però encara es trigaran uns quants anys més fins a estendre l'obra a totes les platges.

L'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) és un àmbit territorial que aplega 36 municipis en una superfície de 636 km². Es tracta de la zona més poblada de Catalunya, amb 3.186.461 habitants l'any 2008, i la més activa econòmicament. Disposa d'un front litoral de 42 km de llarg, dels quals 32 són platges i passeigs marítims, i 10 ports i altres infraestructures.

L'AMB té un entramat institucional format per la Mancomunitat de Municipis, l'Entitat del Medi Ambient i l'Entitat metropolitana del Transport, que gestiona els serveis d'abast supramunicipal dels diferents ajuntaments.

El passeig marítim metropolità: un projecte integrat i integrador

El Servei de Promoció i Conservació de l'Espai Públic de la Mancomunitat de Municipis de l'AMB s'ocupa de diferents aspectes relacionats amb la gestió de les platges, amb l'objectiu que aquests espais gaudeixin de condicions millors per a l'ús ciutadà i que alhora conservin els valors ecològics. En aquest sentit, i dins els projectes de medi ambient detallats pel Pla estratègic metropolità (2003), es va plantejar la creació de l'anomenat passeig marítim metropolità, que havia d'unir els 42 km de front litoral de l'AMB. El projecte incloïa la costa des de Montgat a Castelldefels i pretenia ser una intervenció per comunicar harmònicament la ciutat i l'espai natural marítim.

L'execució del projecte es va iniciar al 1992 amb la intenció de recuperar i reordenar el litoral a través de la construcció de passeigs marítims. El passeig marítim metropolità no havia de ser un eix marítim uniforme, sinó que estaria format per un conjunt de passeigs individuals que s'adaptarien a les condicions geogràfiques, naturals i urbanes de cada tram. Tanmateix, seria essencial mantenir una visió de conjunt de la franja litoral per gestionar i ordenar l'àmbit com a espai públic cohesionador del territori metropolità.

El passeig marítim metropolità es va concebre des del principi com un passeig del segle XXI, que superava la visió tradicionalment dura i artificial dels passeigs del segle XIX, i plantejava una nova estructura sostenible i moderna, que no tan sols permetés a la ciutadania gaudir de l'espai litoral sinó també protegir i gestionar els espais naturals presents. En aquest sentit, cal destacar que el projecte va ser una de les estratègies proposades a la IV Jornada del Litoral organitzada pel Consorci el Far, que va tenir lloc l'11 de novembre de 2004 i que va girar entorn dels espais del litoral metropolità. A la jornada es va debatre la importància dels espais naturals que arribaven arran de mar i que constituïen un nexe d'unió entre els parcs naturals del litoral i el mar. L'estat de conservació d'aquests espais, anomenats espais blau verds, era molt heterogeni, però es va treballar amb la idea de recuperar els espais degradats i aconseguir una qualitat òptima a tot el litoral. Entre els nombrosos assistents a la jornada hi havia el director de Serveis Tècnics de la Mancomunitat de Municipis, Ramon Torra, que va destacar la importància del passeig marítim metropolità com a eina de futur per a la gestió dels espais blau verds.

Les infraestructures preexistents al litoral (ports esportius o de mercaderies i altres infraestructures de serveis) condicionaven l'actuació del projecte que dels 42 km de costa només podria aconseguir com a màxim una longitud de 32 km. La construcció es va vincular als municipis sota la coordinació de la Mancomunitat de Municipis de l'AMB, que aportava una visió global del projecte i l'experiència acumulada en la gestió del litoral. Així doncs, l'execució era fragmentada però la concepció era global.

Des dels municipis hi havia dues maneres d'afrontar el projecte. Per una banda, es podien aprofitar els planejaments urbanístics associats al litoral per introduir el passeig marítim com una càrrega d'urbanització més, de manera que s'aconseguís continuïtat amb altres trams acabats; de l'altra, es podien definir una sèrie de trams que, d'acord a la capacitat d'inversió dels pressupostos del Ministeri de Medi Ambient, es desenvoluparien en seqüències.

Gavà va ser un dels primers municipis a construir part del seu passeig marítim l'any 1992 sota la concepció del passeig marítim metropolità. L'ajuntament va aprofitar el planejament urbanístic per executar dos trams del passeig de les Marines com un element d'urbanització més. A Castelldefels, en canvi, el passeig marítim s'estava executant a través de quatre projectes amb convenis entre l'administració local i l'administració estatal.

L'estat actual del passeig marítim metropolità

Des que es va iniciar el projecte del passeig marítim metropolità s'havien aconseguit urbanitzar un total de 20 km de bulevard arran de platja, cosa que es corresponia al 70% de les platges urbanes de l'AMB. L'últim tram de 2 km es va inaugurar el 28 de juliol de 2009 a Castelldefels, i es preveia que en pocs mesos es connectés als dos trams del passeig de Gavà que s'enllaçarien a través d'un pont a la riera de Canyamars.

La Mancomunitat de Municipis i el Ministeri de Medi Ambient continuaven treballant en els projectes dels trams que estaven pendents de construir, com per exemple el bulevard de Viladecans. Ramon Torra valorava positivament la feina feta fins llavors, però afegia que encara es trigaria uns quants anys a estendre l'obra a totes les platges.

ATD

Més informació

www.amb.es

93 PAVELLÓ ESPORTIU I USOS DE LA DEVESA (GIRONA)

El mes de setembre la Comissió de Patrimoni del Departament de Cultura i Mitjans de Comunicació (DCMC) emet el seu informe vinculant desfavorable i contrari al projecte de pavelló de la Devesa. Tanmateix, continua la polèmica i les opinions enfrontades sobre la idoneïtat del projecte. S'inicien les obres del complex esportiu, finançades pel Fons Estatal d'Inversió Local (FEIL), i s'estudia la protecció dels plàtans de la Devesa. Per altra banda, avança la redacció del Pla d'usos que inclou, entre altres mesures, el control estricte de l'accés amb vehicle a l'interior del parc.

Antecedents | 2007:116; 2008:86

El parc urbà de la Devesa, catalogat com a bé cultural d'interès nacional i protegit com a jardí històric, està situat a la ciutat de Girona i el formen 27 ha d'una riba del Ter amb una extensa arbreda de més de 2.500 plàtans. La Devesa, al llarg del temps, ha tingut diversos usos, tot i que actualment es destina al mercat, a les fires i congressos, a instal·lacions esportives, a pàrquing i a bars diürns i nocturns.

El projecte de pavelló a la Devesa

El 2007 l'Ajuntament de Girona va presentar el projecte del nou pavelló de la Devesa, a més d'altres millores vinculades al complex esportiu del parc. Es preveia construir un pavelló nou a l'espai que ocupaven les pistes de tennis, batejat amb el nom de New-Niu, de tres nivells d'11 m d'alçada i 3 m més sota terra per minimitzar l'impacte visual. El pavelló havia de tenir 2.034 m^2 de superfície i havia de costar 4,2 MEUR, dels quals l'Ajuntament de Girona en tenia reservats 2,6 MEUR. Tanmateix, per cobrir el finançament s'estava pendent d'una subvenció de com a mínim 1,2 MEUR del Consell Català de l'Esport.

Obres a la Devesa i protecció dels plàtans

Al març l'Ajuntament de Girona va estudiar la possibilitat de plantar gespa sota els plàtans del parc de la Devesa amb l'objectiu d'afavorir-ne l'ús ciutadà. Al mateix temps, s'elaborava un triple estudi sobre el terra, l'aigua i els arbres que havia de determinar quins usos s'havien de prohibir o limitar per garantir la conservació dels plàtans.

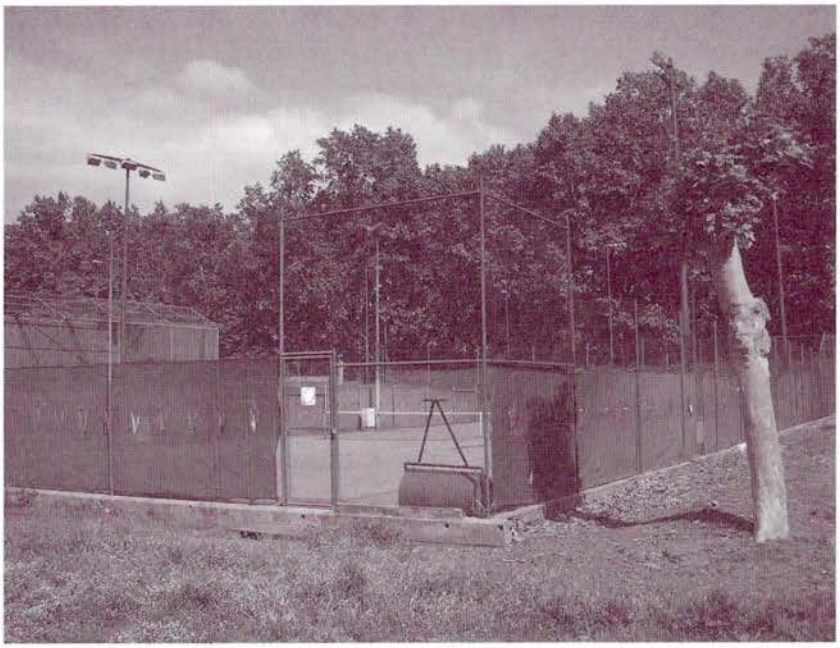
A l'agost es van iniciar les obres del complex esportiu de la Devesa, finançades pel Fons Estatal d'Inversió Local (FEIL). Les obres, amb un pressupost de 950.000 €, incloïen l'enderroc de la pista poliesportiva i al seu lloc la construcció de tres pistes de tennis de terra sintètic. També es va preveure l'enderroc del frontó, espai on s'havien de construir dues pistes de pàdel de gespa artificial, i la remodelació del revestiment interior de la piscina gran. Precisament sobre aquestes obres, usuaris del frontó i un grup de ciutadans que jugava a futbol van reclamar, amb el suport de l'Associació de Veïns Devesa-Güell i la plataforma Salvem la Devesa, que es tornés a considerar el projecte i que es mantingués el frontó i la zona on jugaven a futbol.

Al setembre les obres del FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT (FAV) [58] projectaven la construcció d'un pou de compensació i una sortida d'emergència al mig de la Devesa. El projecte presentat per Administrador d'Infraestructures Ferroviàries (ADIF) podia afectar alguns arbres com a conseqüència de l'ocupació temporal de l'espai durant les obres o per les infraestructures. Per aquest motiu, les obres necessitaven l'aprovació de la Comissió de Patrimoni.

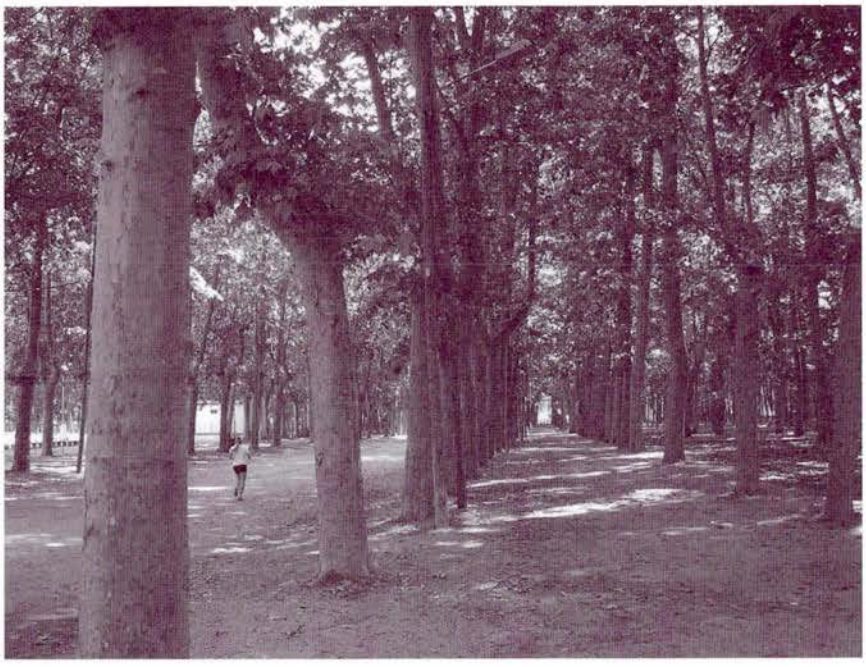
A l'octubre un estudi de Jardineria Moix, empresa encarregada del manteniment del parc, explicava que calia tallar uns 500 arbres, un 20% del total, per garantir la supervivència de la resta de plàtans. A la zona de parterres els plàtans estaven plantats massa a prop els uns dels altres i això en dificultava el creixement. Així doncs, l'equip de govern estudiava que el Pla d'usos plantegés l'esponjament d'arbres petits, també per afavorir-ne l'ús social.

Avança el Pla d'usos de la Devesa

Una de les decisions presa del Pla d'usos de la Devesa era la limitació i el control estricte de l'accés amb vehicle a l'interior del parc per evitar un empitjorament de la salut dels plàtans. També s'estudiava l'ús del vial perimetral on aparcaven cada dia centenars de conductors. L'equip de govern volia reconvertir-lo en una zona de transició més natural del parc cap al riu Ter. Per altra banda, es preveien canvis d'ubicació del mercat setmanal i de les atraccions grans de les fires, tot i que abans l'equip de govern volia consensuar la iniciativa amb marxants i firaires. El



Emplaçament previst del pavelló Foto: Moisès Jordi



Una vista del parc de la Devesa Foto: Moisès Jordi

Gremi de Marxants de Girona i Comarques apostava per emplaçar tot l'any el mercat de la Devesa al sector de les ribes del Ter, argumentant que era un lloc adient perquè el vial estava asfaltat i hi havia l'oficina dels marxants.

Les fires, amb unes dues setmanes d'ocupació a l'any, s'havien de mantenir al parc, ja que es tracta d'un lloc cèntric i Girona no disposa d'alternatives viables per traslladar-les. Els envelats i els bars musicals a l'aire lliure que s'instal·len a l'estiu també es volien situar en un altre lloc. Un altre dels objectius havia de ser afavorir l'ús social de la Devesa i per aquest motiu es plantejava instal·lar un bar cafeteria.

La Comissió de Patrimoni no autoritza el pavelló

Al setembre la Comissió de Patrimoni del Departament de Cultura i Mitjans de Comunicació (DCMC) va emetre el seu informe vinculant desfavorable i es va manifestar contrari al projecte del pavelló. El director dels Serveis Territorials a Girona del DCMC, Miquel Sitjar, va explicar que l'edifici era desmesurat per a un entorn com el del parc i que, a més, no contribuïa a la millora ni a la preservació de la Devesa. Miquel Sitjar va garantir que la decisió de rebutjar el projecte tenia totes les garanties jurídiques. El pavelló va passar fins a tres vegades per la Comissió de Patrimoni, ja que les dues primeres vegades va optar per deixar-lo a sobre de la taula fins a tenir més informació.

Les opinions continuen enfrontades

Després de la resolució de Patrimoni, el Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) i Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) es van reafirmar en el projecte del pavelló de la Devesa i insistien que formava part del pla de mandat. Al ple de l'octubre aquest dos grups municipals, amb l'abstenció d'Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV), van votar en contra de descartar el pavelló i van deixar la porta oberta a recórrer la decisió de Patrimoni. Convergència i Unió (CiU) i el Partit Popular (PP) havien demanat en una moció que es retirés el projecte. Per al PP l'equipament continuava essent no prioritari i per a CiU no es tenia en compte el rebuig al pavelló. ICV s'hi oposava i afegia que no era el moment pertinent en una conjuntura de crisi. ICV contradeia els seus socis de govern municipal, PSC i ERC, i fins i tot va manifestar la seva oposició a la revista de la festa major del barri de la Devesa.

Una vegada coneguda la resolució de Patrimoni, la Plataforma Salvem la Devesa, conjuntament amb l'Associació de Veïns Devesa-Güell també van insistir a l'equip de govern que abandonés definitivament el projecte i que treballés amb unió per al futur del parc. Les dues entitats van demanar que es dignifiqués l'espai per treure'n més rendiment social, cultural i paisatgístic.

L'agrupació a Girona de Ciutadans-Partido de la Ciudadanía (C's) i la Candidatura d'Unitat Popular (CUP) a Girona, els dos partits sense representació al consistori, tampoc eren partidaris del pavelló. C's considerava que el pavelló a la Devesa era un caprici més del tripartit gironí i per aquest motiu exigia una ubicació alternativa.

Tanmateix, pocs dies després, l'alcaldessa de Girona, Anna Pagans (PSC), va admetre que el govern municipal buscava possibles emplaçaments a Girona per situar un pavelló o altres equipaments esportius, a fi d'evitar perdre la subvenció del Consell Català de l'Esport, per bé que admetia que la seva voluntat era recórrer contra la decisió de Patrimoni. Per altra banda, ERC anunciava que no s'enrocaria amb el pavelló si els arguments de Patrimoni finalment no deixaven marge d'acció.

Al llarg de 2010 l'Ajuntament de Girona preveia aprovar el Pla d'usos i gestió de la Devesa.

XCN

Més informació

www.ajuntament.gi/devesa

94 PEDRERA A SUSQUEDA

L'Ajuntament de Susqueda, l'empresa Fecsa-Endesa i la plataforma Salvem Susqueda es posicionen en contra de la construcció d'una pedrera concedida al paratge de Can Ravionet, a 2.000 m del pantà de Susqueda i aproximadament a 200 m de zones habitades. S'adverteix de les conseqüències directes contra el medi natural, la salut i el benestar de la població.

Susqueda és un municipi situat al nord-est de la comarca de la Selva. La capital municipal és Sant Martí de Sacalm. Inclou els nuclis de població del Coll, el Far i Susqueda. Té una superfície de 50,53 km^2 i una població de 130 habitants el 2009. El nucli de població de Susqueda va ser desmantellat l'any 1963 per construir-hi el pantà de Susqueda inaugurat l'any 1968. Aquest pantà és l'últim en el temps i el més important embassament del sistema d'aprofitament hidrogràfic de riu Ter (Sau-Susqueda-el Pasteral). A part de la seva funció en la producció d'energia elèctrica, reguladora del cabal del riu Ter i reserva d'aigua, té un alt interès paisatgístic.

A començament de 2002 es van iniciar els tràmits de l'expedient per a la construcció d'una pedrera de 5.595.821 m^3 d'extensió, concedida a l'empresa Granets i Porfits RS SL al paratge de Can Ravionet, a 2.000 m del pantà. El 3 de novembre de 2005 l'empresa Explotaciones Calcita S.L. rebia l'autorització per al projecte en sòl no urbanitzable per part de la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona (CTUG), però quedava sense efecte ja que l'empresa no va sol·licitar la llicència urbanística corresponent a l'Ajuntament de Susqueda. El 19 de desembre de 2008 l'empresa Granets i Porfits RS SL –de la qual Explotaciones Calcita S.L. n'era accionista– va sol·licitar la llicència urbanística, però no se li podia atorgar ja que estava subjecta a l'obtenció prèvia de l'autorització en sòl no urbanitzable, la qual havia prescrit. El 6 de febrer de 2009, i per Decret d'Alcaldia 3/2009, es denegava la llicència sol·licitada per Granets i Porfits RS SL. Contra tal denegació, l'empresa interposava un recurs.

L'Ajuntament de Susqueda havia denegat la concessió de la llicència a causa d'un canvi en el mètode d'extracció respecte al projecte original. En principi, l'explotació de la pedrera s'havia de realitzar serrant carreus minerals, però l'entrada d'un nou soci a l'empresa minera obria la possibilitat de practicar voladures de còdols per a la fabricació de formigó i aglomerat asfàltic. Això podia provocar un moviment geotectònic i el possible trencament, fruit de la pressió hidrostàtica de l'aigua, del massís rocós, i afectar al pantà de Susqueda. El projecte d'impacte mediambiental –favorable a la construcció de la pedrera– citava, en relació amb l'impacte sobre les infraestructures, que "les úniques infraestructures afectades són la carretera del Pasteral al pantà de Susqueda i la C-63 de Santa Coloma de Farners a Olot. El transport dels productes originarà un tràfic mitjà d'uns cinc camions per hora, per a la producció màxima prevista".

L'empresa, però, va exigir al consistori el pagament de 14 MEUR en concepte de responsabilitat patrimonial com a condició per abandonar el projecte. L'Ajuntament s'hi va negar a causa de l'elevada quantitat sol·licitada i, per aquest motiu va acabar atorgant la llicència sol·licitada amb el Decret d'Alcaldia 18/2009 del 6 de maig.

L'empresa Fecsa-Endesa, titular tant de la presa com de la carretera de Susqueda, va presentar un recurs de reposició el 14 de juliol de 2009, al·legant la inexistència d'autorització de l'activitat en sòl no urbanitzable que emparés la llicència municipal atorgada i la nul·litat de ple dret d'aquesta llicència, fent referència a la contradicció del seu atorgament. A més sol·licitava la paralització immediata de les obres.

Segons el projecte "no existeixen edificis ni activitats annexes ni veïnes", quan es podia comprovar que a dos metres aproximats de la pedrera hi havia una casa de pagès habitada, que a 150 m començaven zones habitades i que a 200 m davant de la pedrera hi havia una casa de turisme rural en funcionament des de l'any 1999, el propietari de la qual havia presentat un recurs administratiu al·legant l'omissió que es fa en el projecte referent al veïnat.

Manifest en contra de la pedrera

Després de l'autorització de la pedrera es va crear la Plataforma Salvem Susqueda que assegurava que no s'havien seguit els tràmits legals obligatoris, ja que en cap moment se'ls havia notificat cap acte ni a ells ni als termes municipals limítrofs, impossibilitant així la presentació d'al·legacions. El 24 d'agost del 2009 la Plataforma va elaborar un manifest en contra de la implantació de la pedrera en què advertia de les conseqüències directes contra el medi natural, la salut i el benestar dels veïns, a més de l'impacte en el valor de les propietats. La zona d'extracció s'ubicaria en un assentament de criança del falcó peregrí, espècie protegida. També suposava la destrucció d'una àrea de riquesa natural de valor indiscutible configurada per una zona rica en espècies de fauna i flora a les conques del Ter i al massís de les Guilleries a l'extrem septentrional de la Serralada Prelitoral Catalana, algunes de les quals protegides per la llei. S'advertia que les partícules en suspensió generades per les voladures i la talla de minerals podien comportar un significatiu augment de problemes respiratoris com bronquitis o asma als residents i que el continu trànsit de vehicles pesants que treballarien a la instal·lació generaria alts nivells acústics i contribuiria a la degradació de la carretera que, d'altra banda, representava l'única via de comunicació existent de què gaudien els habitants a la població a causa de l'orografia de la zona.

Les obres de la pedrera van començar a final d'agost del 2009, si bé es van aturar posteriorment ja que l'Ajuntament assegurava que la concessió de llicència no permetia iniciar les obres fins al desembre. Mentrestant s'estava a l'espera d'una resposta als recursos presentats per part del Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH), A final de desembre les obres es mantenien aturades.

MCM

Més informació

www.susqueda.org
www.salvemsusqueda.bloc.cat

PEDRERES A L'ALT URGELL 95

A començament del 2009 prenen força les protestes d'entitats ecologistes i d'organitzacions veïnals del municipi de Ribera d'Urgellet i d'altres municipis veïns de l'Alt Urgell per l'excessiva concentració de plantes extractores d'àrids i altres activitats erosives per al medi ambient de la comarca. El màxim responsable del consistori municipal argumenta que té totes les activitats en situació legal, alhora que una part de la població local és favorable al progrés de les polèmiques activitats.

El municipi de Ribera d'Urgellet és part integrant de la subcomarca de l'Urgellet, formada pels municipis de la meitat nord de l'Alt Urgell. L'Urgellet limita amb Andorra pel nord, amb la subcomarca del Baridà per l'est, també de l'Alt Urgell, amb el Pallars Sobirà per l'oest i amb els municipis del sud de l'Alt Urgell (Oliana, Peramola i Bassella). La proximitat amb Andorra i i el fet que estigui situat a la zona de ribera del Segre, per on passa la C-14, principal eix viari comarcal, el converteixen en un dels municipis més propicis a rebre l'impacte de l'economia i la societat andorranes. El municipi de Ribera d'Urgellet, de 107 km² i 991 hab.[1] limita al nord amb el municipi de la Seu d'Urgell, de 15,4 km² i 12.986 hab.[2].

A començament del 2009 l'associació ecologista IPCENA (Institució de Ponent per la Conservació i l'Estudi de la Natura) encapçalava, amb el suport de diverses associacions veïnals de l'Alt Urgell i d'altres grups ecologistes de la zona, la recollida de signatures per donar suport a les al·legacions contra la proliferació de pedreres a la comarca. Els col·lectius denunciaven que l'activitat extractiva s'havia concentrat de forma excessiva a Ribera d'Urgellet i també als municipis veïns de les Valls d'Aguilar i de Montferrer i Castellbò, la qual cosa hi generava un gran impacte ambiental.

Protestes liderades per entitats ecologistes i organitzacions veïnals

El dossier elaborat pels grups ecologistes i veïnals comptabilitzava un total de nou instal·lacions a Ribera d'Urgellet i als municipis veïns, on ja s'estava fent extracció o emmagatzematge de terra (ABOCAMENT DE RESIDUS DE LA CONSTRUCCIÓ D'ANDORRA A L'ALT URGELL [2005:3]) o bé estava previst fer-n'hi. Fins al moment, hi havia actives sis pedreres: tres al municipi de Ribera d'Urgellet –d'Àrids La Vansa al nucli de Montant de Tost, de COMACSA al nucli de Castellar de Tost i de PROMSA al nucli del Pla de Sant Tirs–, dues al municipi de les Valls d'Aguilar de PROMSA –una a la partida de la Reula i una altra al nucli de Noves de Segre– i una sisena, de PROMSA, al municipi de Montferrer i Castellbò.

Entre els projectes en curs que les entitats en protesta pensaven al·legar es comptava l'ampliació en 38 ha de l'activitat extractiva de l'empresa Àrids La Vansa, a la carretera de Montant de Tost, i el de l'AEROPORT DE LA SEU D'URGELL [2008:5], ja que es considerava que el projecte d'ampliació del camp de vol, que preveia la construcció d'un gran talús, seria aprofitat per abocar-hi grans quantitats de terra i runes d'obra. Les associacions també havien cridat l'atenció sobre el projecte de la multinacional alemanya Knauf, que disposava d'un permís d'investigació a la muntanya de la Bastida amb la finalitat d'extreure-hi material. Els ecologistes reconeixen que no hi havia cap figura de protecció mediambiental que afectés la zona, però subratllaven que era sòl de protecció especial segons el PLA TERRITORIAL DE L'ALT PIRINEU I ARAN [2006:127].

A més a més, els veïns en protesta demanaven a la Generalitat poder ser informats quan una empresa sol·licités obrir una activitat extractiva a la zona, ja que "aquesta ampliació", s'afegia al dossier esmentat, "s'ha fet sense cap informació pública".

La protesta, liderada per Ipcena, també va rebre l'adhesió de l'Associació de Veïns de Castellar de Tost, l'Associació en Defensa de l'Alt Urgell, la Coordinadora pel Territori de l'Alt Pirineu, l'Assemblea de Joves de l'Alt Urgell, l'Associació Solidària Cuca de Llum i la Unió de Pagesos.

Impacte ambiental de les extractores d'àrids

Els veïns consideraven que "les pedreres existents a Ribera d'Urgellet i a les Valls d'Aguilar estan provocant greuges a la població i a la natura, com ara la pol·lució, el trànsit continuat de vehicles de gran tonatge, el soroll i la destrucció de les muntanyes i de l'ecosistema, i fins i tot esquerdes a les estructures de roca". En l'àmbit patrimonial, el document de difusió recorda que "a la vall de Tost existeixen vestigis geològics que donen resposta a la formació dels Pirineus". El full d'al·legacions fa referència també a "l'existència d'espècies gipsòfiles, úniques i protegides per la Unió Europea". Alhora, auguraven que "una nova explotació minera faria insuportable tant la vida humana com la natural a l'entorn", segons declarava el representant de l'Associació de Veïns de Castellar de Tost, Jordi Guitart. Guitart també manifestava que "aquestes agressions al medi eren l'expressió d'un model econòmic que no buscava el benefici per a tota la població, per oferir oportunitats als pocs joves i per a la conservació del territori, sinó que responia a una manera de fer que es malvenia el territori per uns beneficis immediats".

Capdevila defensa no haver donat cap permís per a pedreres

Antoni Capdevila, l'alcalde de Ribera d'Urgellet dels darrers cinc períodes legislatius, negava, en declaracions a RàdioSeu el 13 de febrer de 2009, que el consistori hagués concedit cap nova autorització per a la instal·lació de pedreres al municipi, i assegurava que les actuals concessions ja hi eren abans que ell entrés a l'equip de govern. Segons Capdevila, en el cas de l'empresa alemanya Knauf només s'havia rebut la petició per a un estudi d'investigació i, en última instància, el permís d'activitat era competència de la Direcció General de Mines de la Generalitat.

Pel que fa a les al·legacions presentades contra el projecte de Knauf a la vall de Tost, Capdevila creia que la denúncia s'estava anticipant als esdeveniments, ja que fins al moment només hi havia vigent un estudi informatiu per a aquest projecte.

Noves al·legacions contra la ubicació d'un abocador per a residus de construcció

L'Associació de Veïns de Castellar de Tost havia afegit el dossier d'al·legacions a pre-

sentar a les institucions competents (Departament de Medi Ambient i Habitatge –DMAH–, Departament de Política Territorial i Obres Públiques –DPTOP–, Departament d'Agricultura, Alimentació i Acció Rural –DAR–, Consell Comarcal de l'Alt Urgell i Ajuntament de Ribera d'Urgellet) la disconformitat a la instal·lació d'un abocador per a residus de construcció al pla de Besses, a la partida de Fontelles, per part de l'empresa SOPDIT S.L. Aquest projecte, però, tenia el suport de la Mancomunitat de Tost-Sant Germé, col·lectiu de propietaris de la vall de Tost que també defensava l'expansió de les activitats extractives.

Així mateix, el dossier d'al·legacions també s'havia presentat al síndic de greuges el 29 d'abril de 2009 sense haver-ne rebut resposta a final de 2009.

Per la seva banda, el grup de PSC-Progrés a l'oposició en l'Ajuntament de Ribera d'Urgellet havia presentat, també, al·legacions al projecte d'abocador el 13 de gener. Les al·legacions destacaven que el projecte tenia defectes importants en la fase d'informació pública; que el document tècnic era incomplet i defectuós; que l'estudi d'impacte ambiental era erroni; que el dipòsit de runes no constava en els programes i plans de Catalunya, i que hi havia incompatibilitat amb la recuperació del camins antics i rutes amb bicicleta. A final de 2009 encara no hi havia hagut resposta administrativa a les al·legacions.

MPB

Més informació

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

salvem-tost.blogspot.com/2009/02/sant-germe.html

1 Idescat, dades de l'any 2008.

2 Idescat, dades de l'any 2008.

PLA D'ACTUACIÓ PER MILLORAR LA QUALITAT DE L'AIRE A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA 96

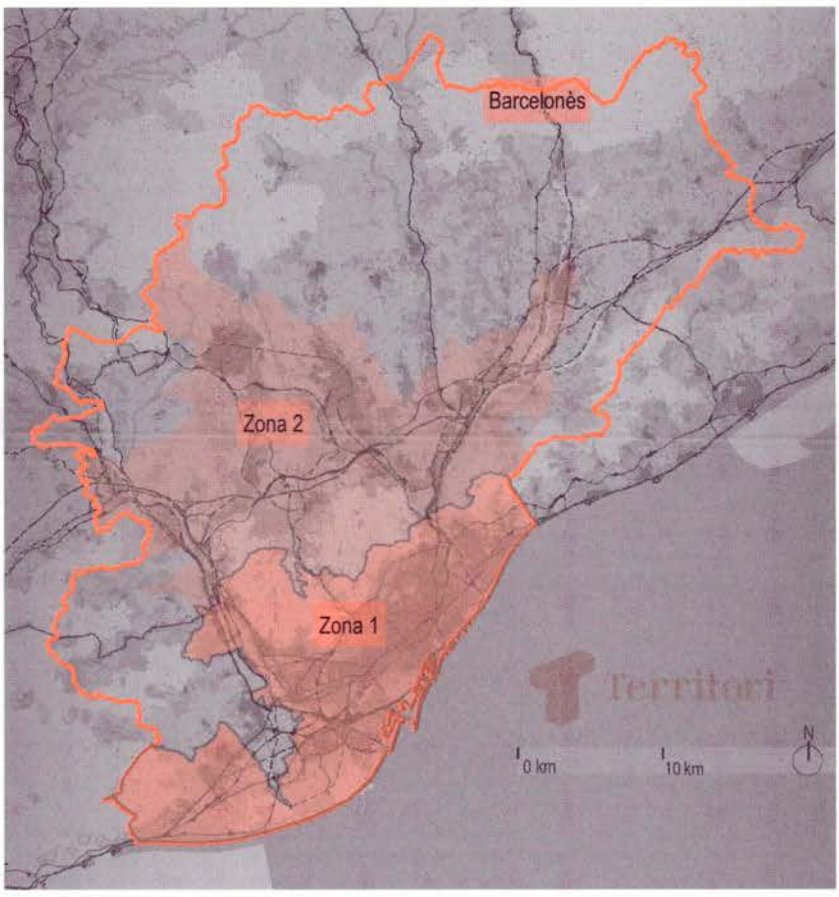
A mitjan gener entra en funcionament el sistema de regulació variable de la velocitat a la C-31 i a la C-32. Diversos representants del PSC es pronuncien en contra de la mesura, mentre que el conseller d'Interior i el Servei Català de Trànsit la defensen. CiU i C's presenten al Parlament dues mocions per retirar la limitació de velocitat, però les dues són rebutjades gràcies als vots del tripartit. Poc després, el DMAH presenta un informe de seguiment de les mesures del Pla d'actuació que demostra la reducció de les emissions del trànsit. A mitjan juny, el Congrés espanyol aprova que la superació dels 80 km/h als accessos a Barcelona deixi de comportar la pèrdua de punts.

Antecedents | 2007:118; 2008:88

L'any 1996 el Parlament Europeu va aprovar la Directiva 96/62/CE, sobre avaluació i gestió de la qualitat de l'aire, la qual, per tal de preservar la salut de les persones i el medi, obligava a restablir la qualitat de l'aire en aquelles zones on se superessin els valors de referència establerts en el marc de la Unió Europea (UE). Dos dels contaminants sobre els quals la directiva volia incidir especialment eren el diòxid de nitrogen (NO_2) i les partícules en suspensió de diàmetre inferior a 10 µm (PM10), pels quals establia un llindar màxim per a l'any 2010 de 40 µg/m^3.[1]

Atès que, durant els anys 2005 i el 2006, el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) va detectar diverses superacions dels valors establerts per a aquests contaminants a quaranta municipis de la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB), el juliol de 2007, el Govern va aprovar un pla d'actuació per millorar la qualitat de l'aire. Aquest pla incloïa 73 propostes d'actuació, amb les quals es pretenia incidir sobre les diferents fonts de les emissions, és a dir, la indústria, el sector energètic, les activitats extractives, el transport terrestre, marítim i aeri, i el sector domèstic.

D'aquests sectors, el de major contribució a les emissions era el dels transports terrestres, per la qual cosa, una de les mesures que es va proposar va ser fixar el límit de la velocitat màxima de circulació de vehicles a 80km/h als setze municipis més propers a la ciutat de Barcelona.[2] Aquesta regulació es va començar aplicar l'1 de gener de 2008 i a final de setembre se'n van fer públics els primers resultats, que indicaven una reducció que oscil·lava entre el 3 i el 4% tant del diòxid de nitrogen com de les PM10. Malgrat que aquests resultats eren inferiors als objectius del DMAH, el Servei Català de Trànsit (SCT) i Iniciativa per Catalunya-Verds-Esquerra Unida i Alternativa (ICV-EUiA) continuaven mostrant-se partidaris de la mesura perquè consideraven que aquesta no només havia permès millorar la qualitat de l'aire, sinó que també havia contribuït a reduir la sinistralitat i la congestió en l'accés a Barcelona. En canvi, el Partit Popular (PP), Convergència i Unió (CiU) i entitats com el Reial Automòbil Club de Catalunya (RACC) i el Col·legi d'Enginyers qüestionaven els resultats obtinguts i l'eficàcia de la mesura i es manifestaven contraris a la decisió del Govern d'ampliar-la durant el 2009 amb la instal·lació de sistemes de regulació dinàmica.



Els 80 km/h, entredit

El 15 de gener de 2009 es va posar en marxa el sistema de gestió variable de la velocitat a l'autovia de Castelldefels (C-31) i l'autopista del Garraf (C-32). A començament de gener el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, va afirmar que seria intel·ligent i ben rebut que la variació regulada pel nou sistema de velocitat variable no fos únicament a la baixa, sinó que pogués ser, també, a l'alça, quan les condicions del trànsit ho permetessin i que es pogués arribar a superar els 80 km/h. Nadal es va referir a la C-31 i a la C-32, i va declarar que s'hi hauria de poder circular a 110 km/h a partir de les onze de la nit perquè això no afectaria els nivells de contaminació. Els alcaldes de Barcelona i Badalona, Jordi Hereu (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC) i Jordi Serra

(PSC), també es van manifestar partidaris d'aquesta opció.

El conseller d'Interior i Relacions Institucionals, Joan Saura, va respondre que es tractava d'una mesura aprovada pel Govern i que no es modificaria mentre la contaminació no disminuís fins a situar-se dins els límits marcats per la Unió Europea. Per la seva banda, el director del Servei Català de Trànsit (SCT), Josep Pérez Moya, va respondre a Nadal que cada dia circulen uns 100.000 vehicles a les carreteres d'entrada a Barcelona entre les onze de la nit i les sis de la matinada i que les emissions d'aquests vehicles no eren negligibles. Moya va explicar que la limitació de 80 km/h només representava nou segons de retard per quilòmetre recorregut i va insistir en el fet que des de la posada en marxa de la mesura s'havien produït 150 accidents menys a la zona afectada per la limitació. Amb tot, va admetre que es mantenia la porta oberta a la variabilitat a l'alça de la velocitat en el cas que s'arribés a superar la reducció de les emissions prevista.

A començament de febrer, CiU i Ciutadans (C's) van presentar al Parlament dues mocions a favor d'aixecar la prohibició de circular a més de 80 km/h per les vies d'entrada de Barcelona. Totes dues van ser rebutjades amb els vots del PSC, ERC i ICV. Això no obstant, a mitjan juny, el Congrés espanyol va aprovar una esmena al text de la nova llei estatal de trànsit proposada per CiU d'acord amb la qual els conductors que circulessin a més de 80 km/h per les autopistes d'accés a Barcelona serien multats però no perdrien punts del carnet si no depassaven els 130 km/h. L'esmena es va aprovar amb els vots de CiU, el PSOE i el PP.

Resultats de l'any 2008

A mitjan febrer, el DMAH va presentar un informe de seguiment de les mesures del Pla d'actuació. El document feia una avaluació de les mesures implementades durant el 2008 en els diferents àmbits del Pla i aportava resultats quantitatius en el cas de la contaminació dels transports. Durant el primer semestre de 2008, la concentració dels dos contaminants havia disminuït de mitjana un 10,2%, mentre que durant el darrer trimestre de l'any el descens havia estat del 13,2%. Si bé el Departament va atribuir aquest augment als efectes de la crisi econòmica, el conseller Baltasar va explicar que la incidència de la crisi era evident, però que tot i així no era substancial.

A final de 2009 vencia el termini del Pla d'actuació per a millorar la qualitat de l'aire però el DMAH va decidir prorrogar-lo. Amb tot fonts del Departament asseguraven que l'evolució de la contaminació seria clau per decidir si es flexibilitzava o bé si s'ampliava la velocitat variable a la resta de vies d'accés a Barcelona.

MSM

Més informació

mediambient.gencat.net/cat/el_medi/atmosfera mediambient.gencat.net/cat/el_medi/atmosfera/pla_millora_qualitat_aire

1 El diòxid de nitrogen és un gas irritant, tòxic en concentracions altes, que intervé en la formació de la boira fotoquímica. Les principals fonts emissores d'aquest contaminant que depenen del factor humà són el transport i determinats processos industrials. Les PM10 són partícules respirables procedents del transport, principalment dels vehicles dièsel, i de determinats processos industrials.

2 La mesura afectava 80,7 km de via: 5 km que abans de l'aplicació de la mesura es trobaven regulats a una velocitat màxima inferior a 80 km/h, 12.7 km que prèviament es trobaven regulats a una velocitat màxima de 90 km/h, 56 km que prèviament es trobaven regulats a una velocitat màxima de 100 km/h; i 11.5 km que prèviament es trobaven regulats a una velocitat màxima de 120 km/h.

PLA D'AEROPORTS, AERÒDROMS I HELIPORTS DE CATALUNYA 97

A començament de 2009, la Generalitat aprova el Pla d'aeroports, aeròdroms i heliports que proposa un model basat en set aeroports comercials i catorze aeròdroms d'aviació general i esportiva. A més del pla, el consell de govern aprova el projecte de llei d'aeroports i heliports, que preveu la creació de l'ens públic Aeroports de Catalunya com a eina de gestió del govern per exercir les competències en matèria aeroportuària. El mes de maig, el nou ministre de Foment, José Blanco, anuncia que vol obrir el debat sobre els aeroports de Sabadell, Reus i Girona, i que el seu futur queda supeditat a l'acord sobre el model de gestió del Prat. L'any es tanca sense cap proposta del Ministeri.

Antecedents | 2007:119

El Govern de la Generalitat va sotmetre a informació pública el Pla d'aeroports, aeròdroms i heliports (PAAH) de Catalunya el desembre de 2007. Aquest pla preveia que un consorci gestionés l'aeroport del Prat (que mantindria la categoria d'aeroport d'interès general), i que l'Estat transferís les competències dels aeroports de Girona, Reus i Sabadell a la Generalitat. Per portar a terme la gestió, la Generalitat va crear la societat pública Aeroports Públics de Catalunya, la qual es reservava la majoria representativa –el 51%– als consells d'administració dels aeroports de Girona, Reus, Lleida, la Seu d'Urgell, les Terres de l'Ebre i Sabadell, i la qual també intervindria en el futur consorci per gestionar L'AEROPORT DEL PRAT [4].

La Generalitat apostava pel traspàs dels tres aeroports secundaris de Girona, Reus i Sabadell perquè considerava que, tot i no figurar en l'Estatut, hi havia hagut un cert acord amb el Govern de l'Estat a desclassificar-los, de manera que, un cop perdessin el seu caràcter d'interès general, passarien a ser propietat de la Generalitat.

La Generalitat aprova el Pla d'aeroports, aeròdroms i heliports

A començament de 2009, el Govern de la Generalitat va aprovar definitivament el PAAH de Catalunya, que proposava un model basat en set aeroports comercials i catorze aeròdroms d'aviació general i esportiva.

Per assolir aquest model, el Pla preveia la construcció de quatre aeroports nous (el de LLEIDA-ALGUAIRE [5], el de la SEU D'URGELL [2008:6], el de les Terres de l'Ebre i un AEROPORT CORPORATIU [3]), set aeròdroms i la millora de les infraestructures existents.

El PAAH preveia la posada en marxa de l'aeroport de Lleida-Alguaire el segon semestre de 2009. En aquest cas, la propietat seria de la Generalitat i la gestió aniria a càrrec de la iniciativa privada. D'altra banda, l'aeroport Pirineus-Andorra (a la Seu d'Urgell) es concebia per donar servei a les comarques de l'Alt Urgell i la Cerdanya, i a Andorra, i se'l vinculava al turisme de muntanya. L'objectiu principal de l'aeroport de les Terres de l'Ebre, en canvi, era connectar la zona sud de Catalunya amb la resta del país, i es pretenia ubicar-lo entre Tortosa i Amposta. S'hi preveien vols xàrter i aerotaxis, i que donés suport als serveis públics sanitaris i de bombers.

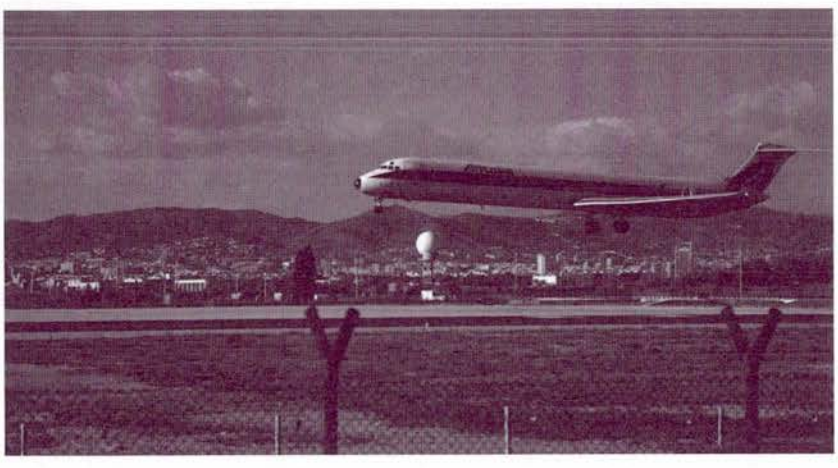
El Pla no aclaria on s'ubicaria l'aeroport corporatiu i empresarial i es limitava a dir que havia de tenir una localització a l'entorn de la regió metropolitana de Barcelona. L'objectiu d'aquest aeroport era alleugerir la pressió creixent de l'aviació corporativa i esportiva sobre els aeroports de Barcelona i SABADELL [2006:5]. El 18 de juny el conseller de Política Territorial, Joaquim Nadal, va dictaminar que aquest aeroport se situaria a l'aeròdrom d'Igualada-Òdena.

Pel que fa als aeròdroms, el Govern preveia diferents actuacions de millora als set aeroports existents (Sabadell, Igualada-Òdena, la Cerdanya, Empuriabrava, CALAF-SALLAVINERA [2007:4], Sant Fruitós de Bages i ALFÉS [2003:6]) i la construcció de set de nous, on ja se n'estaven tramitant els respectius plans directors: a Lladurs (Solsonès), Cervera (Segarra), Tremp (Pallars Jussà), Arnes (Terra Alta), Ribera d'Ebre, Prat de Moià (Moianès) i Viladamat (Alt Empordà). A més, el Pla s'obria a l'anàlisi de la viabilitat d'aeròdroms al Priorat, Vallmoll (Alt Camp), el Castell de Santa Maria (Segarra), Tàrrega (Urgell), Mollerussa (Pla d'Urgell) i Palafolls (Maresme). També es preveia analitzar la viabilitat d'un altiport als Pirineus, una infraestructura de muntanya pensada per a l'aviació general, que es caracteritza per la baixa longitud de pista i un fort pendent.

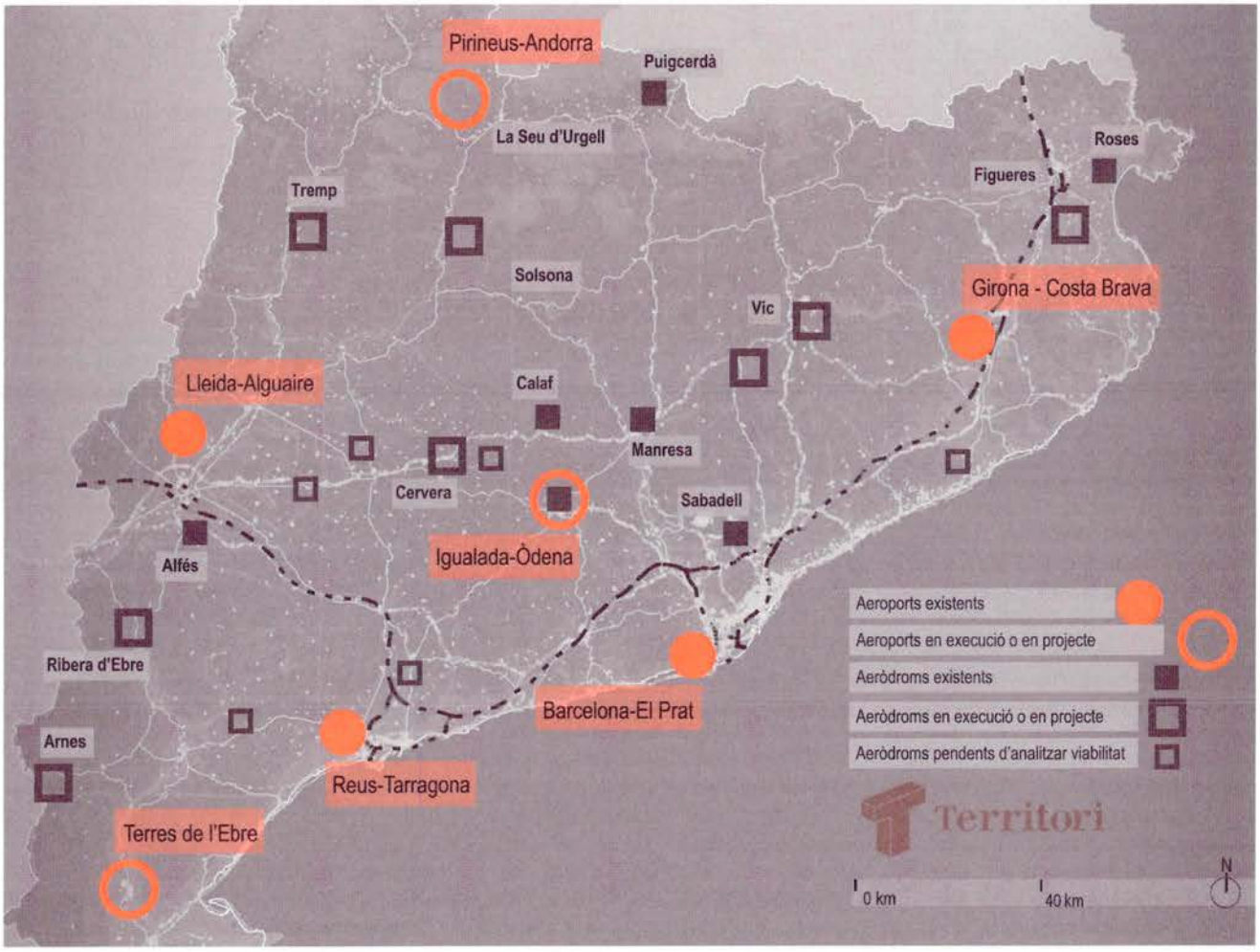
Aeroports Públics de Catalunya

A més del PAAH, el consell de govern va aprovar a començament de 2009 el projecte de llei d'aeroports i heliports, que passava al Parlament perquè se'n fes el tràmit corresponent. L'objectiu era regular les infraestructures de transport aeri i les competències en matèria aeroportuària del Govern que preveia l'Estatut.

El text preveia la creació de l'ens públic Aeroports de Catalunya com a eina de gestió del govern per exercir les competències en matèria aeroportuària. El setembre de 2007, el Govern havia creat la societat limitada Aeroports Públics de Catalunya, les funcions del qual serien complementades per aquest nou ens públic. Aquest ens, que tindria personalitat jurídica pròpia i autonomia administrativa i econòmica, seria l'ens encarregat d'administrar les infraes-



Avió aterrant a l'aeroport del Plat Foto: Marta Casas



tructures de titularitat de la Generalitat que el Govern de l'Estat li adscrigués. L'ens podria gestionar directament un aeroport o bé crear una societat gestora d'aeroports i aeròdroms, que tindria una participació majoritària d'Aeroports de Catalunya i hi podrien participar ens públics i privats amb vinculació a l'àmbit territorial de la infraestructura.

Es reobre el debat del traspàs dels aeroports a la Generalitat

El mes de març, el Govern de l'Estat va decidir suprimir el criteri clau per garbellar quins aeroports podrien obrir-se a la presència de representants autonòmics, que fins al moment es reduïa als que tinguessin més de 30 milions de passatgers. D'aquesta manera, la Generalitat podria participar sense cap mena d'impediment en la gestió del Prat, que havia superat aquesta xifra per molt poc l'any 2008, amb 30,2 milions de viatgers.

En una reunió celebrada el mes de maig, el nou ministre de Foment, José Blanco –que havia pres posició del càrrec el mes d'abril– va acordar amb el president de la Generalitat, José Montilla, diversos aspectes relacionats amb el traspàs de competències previstes en l'Estatut català. D'una banda, que el traspàs de la gestió de les Rodalies es faria efectiu l'1 de gener de 2010; i de l'altra, que la terminal 1 del Prat entraria en servei el 16 de juny i que se n'accelerarien els mitjans d'accés amb la prolongació de la línia de Rodalies fins a l'aeroport. Blanco va aprofitar aquesta reunió per anunciar que a final d'any volia obrir el debat sobre el futur dels aeroports de Sabadell, Reus i Girona, i que aquest seu futur quedava supeditat a l'acord sobre el model de gestió del Prat.

Al Pacte nacional per a les infraestructures [85] –signat el mes d'octubre pels grups parlamentaris del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), les diputacions de Barcelona, Lleida i Girona, federacions municipalistes, agents socials i organitzacions empresarials i de treball– es va fixar com a objectiu establir un nou model de gestió aeroportuària que garantís la participació determinant de les institucions catalanes a l'aeroport de Barcelona i que aquesta infraestructura es convertís en un gran centre de connexions internacionals. A més, preveia traspassar a la Generalitat els aeroports de Girona, Reus i Sabadell i dotar el país d'una xarxa d'aeroports internacionals i regionals.

A final d'any, la gestió de l'aeroport del Prat i el traspàs dels de Reus, Girona i Sabadell encara estaven pendents de definir-se i en espera del vistiplau del Consell de Ministres. Segons Blanco, la gestió dels aeroports espanyols es portaria a terme a través d'una societat mercantil en tots els casos en què les instal·lacions fossin econòmicament viables. Això afectava els cinc aeroports amb més volum de passatgers de l'Estat: Barcelona, Madrid, Palma de Mallorca, Màlaga i Las Palmas de Gran Canaria. El nou consorci que es crearia estaria participat, en el cas de Barcelona, per AENA com a soci principal, la Generalitat, els ajuntaments de Barcelona i del Prat, i la Cambra de Comerç. Encara no estaven concretades quines decisions prendria aquesta societat i quines seguirien sent competència exclusiva d'AENA, en la qual també entraria capital privat en una proporció que rondaria el 30%.

JRL-X3EA

Més informació

www.aeroports.cat

PLA DE RODALIES DE BARCELONA 2008-2015 98

Al principi de l'any 2009 el Consell de Ministres aprova el Pla de Rodalies de Barcelona, llargament reclamat per part de la societat catalana. La inversió de 4.000 MEUR hauria de permetre modernitzar i ampliar les infraestructures de la xarxa de Rodalies, augmentar-ne la capacitat de transport i desbloquejar el traspàs de Rodalies a la Generalitat. Tot i ser valorat positivament per part dels polítics i agents socials, alguns es mostren escèptics que s'acabi complint i altres consideren que és insuficient i que ignora projectes importants com la línia orbital. El mes de juliol, es pacta el traspàs de Rodalies a la Generalitat, previst per al 2010.

Els darrers anys la xarxa de trens de Rodalies RENFE de Barcelona –el conjunt de línies ferroviàries de titularitat espanyola que comuniquen l'àrea metropolitana de Barcelona amb les comarques veïnes– havia estat notícia de manera freqüent a causa de nombroses incidències, com ara retards llargs o talls en algunes línies (FERROCARRIL DE RODALIES [2007:66]), que havien generat un fort descontentament entre els usuaris. Per això, des de feia temps, diversos sectors de la societat catalana reclamaven el traspàs de Rodalies a la Generalitat de Catalunya amb l'esperança que en milloraria la gestió. Aquesta reclamació va quedar recollida al nou ESTATUT DE CATALUNYA [2006:59] però, l'abril de 2007, es va ajornar el traspàs demanat ja que el Govern català exigia garanties econòmiques per poder-ne assumir la gestió sense haver de fer front a la forta mancança d'inversions que la xarxa acumulava des de feia anys.

Durant els mesos següents i al llarg de tot l'any 2008, els terminis promesos per l'executiu de José Luis Rodríguez Zapatero per pactar el traspàs es van anar incomplint successivament. Tot i així, a final de 2008 la ministra de Foment, Magdalena Álvarez, va assenyalar que el Pla d'infraestructures ferroviàries de Rodalies de Barcelona 2008-2015 estava a punt per ser aprovat.

S'aprova el Pla de Rodalies

El 20 de febrer de 2009 el Consell de Ministres va aprovar el Pla d'infraestructures ferroviàries de Rodalies de Barcelona 2008-2015, amb una inversió prevista de 4.000 MEUR. Segons va explicar la vicepresidenta espanyola, Maria Teresa Fernández de la Vega, el diagnòstic de la xarxa de Rodalies de Barcelona que havia portat a terme el Govern espanyol admetia que, si bé Rodalies tenia una bona cobertura territorial, calia modernitzar la xarxa i renovar i ampliar els elements de la infraestructura. També calia augmentar la capacitat de transport, amb més circulacions per línia i més capacitat dels trens, així com millorar l'eficàcia del sistema. La vicepresidenta va afegir que, amb aquestes inversions, es podria desbloquejar el traspàs de Rodalies a la Generalitat.

Pocs dies després, el secretari d'Estat de Planificació i Relacions Institucionals del Ministeri de Foment, Víctor Morlán, va desgranar els detalls del Pla. Un cop finalitzat, Rodalies donaria cobertura a 80.000 habitants més, augmentaria un 60% l'oferta comercial fins a assolir la xifra de 160 milions de passatgers en l'horitzó de l'any 2015 (respecte dels 114 de l'any 2007), reduiria els temps dels viatges en un 20%, i el 99% dels trens tindrien retards inferiors als 3 minuts.

Per assolir aquests objectius, el Pla incloïa nombroses accions. Es preveia construir nou estacions noves (fins a un total de 121), projectar actuacions a les andanes a fi d'allargar-les fins als 200 m per acollir trens més llargs i millorar l'accés per a persones amb mobilitat reduïda. Una de les novetats era la voluntat de dotar totes les estacions de parades d'autobús i taxis, pàrquings de bicicletes i augmentar el nombre de places d'aparcament dissuasoris per a cotxes. Així, es construirien quinze aparcaments nous (nou dels quals a la línia C2) per a un total de 6.891 places, amb la voluntat de fomentar entre la gent la pràctica de deixar el cotxe a l'estació i agafar el tren per anar a Barcelona, amb l'objectiu final de reduir els embussos a l'entrada de la ciutat. Aquestes accions costarien 950 MEUR.

D'altra banda, el conjunt d'actuacions en infraestructures rebrien una inversió de 3.050 MEUR. Amb relació als intercanviadors, el diagnòstic reconeixia que n'hi havia pocs i que eren poc útils, ja que sovint permetien tan sols l'intercanvi amb línies paral·leles, o bé, en el cas de la perifèria, l'intercanvi entre Rodalies i Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) era molt difícil. Així, es proposava construir onze nous intercanviadors (cinc dels quals amb estacions noves) per reforçar la connectivitat amb línies de metro transversals i amb línies d'FGC, fins a arribar a un total de 21 intercanviadors.

El Pla també preveia millorar el sistema elèctric de la xarxa amb diverses actuacions, com renovar la catenària i instal·lar catenàries rígides als túnels, augmentar el parc de subestacions elèctriques i posar al dia el sistema de senyalització.

Pel que fa a les vies, el Pla apostava per duplicar un total de 80 km a les línies de via única, com el tram de la C3 entre Montcada i Vic, així com en els trams entre Arenys de Mar i Blanes sempre que la proximitat a la costa ho permetés. També preveia la construcció de 25 km de via, amb la línia nova entre Cornellà i Castelldefels, un nou accés a l'aeroport del Prat i un túnel per sota de Montcada. Aquest túnel, reclamat pel Consorci Viari de la Catalunya Central i per amplis sectors de la societat bagenca i vallesana, hauria de permetre reduir la durada del trajecte entre Barcelona i Manresa (i també la de totes les estacions entre Manresa i Montcada). El Pla preveia alhora iniciar els estudis per definir i programar la futura línia ORBITAL FERROVIÀRIA [2006:73] que uniria Vilanova i la Geltrú amb Mataró per l'interior, passant per Martorell, Terrassa i Granollers, aprofitant alguns trams de línies existents.

Finalment, el recorregut d'alguns trens també canviaria per tal de millorar l'eficiència del sistema. Si fins aleshores tres línies passaven per plaça Catalunya i només una pel passeig de Gràcia, el Pla preveia que a partir de l'any 2015 en passessin dues per cada estació. La línia de tren de Manresa, la C4 arribaria a l'aeroport del Prat, mentre que la línia de Vic arribaria fins a Castelldefels, passant per la nova línia entre Cornellà i Castelldefels. Unint la línia del Maresme, C1, amb la línia costanera del Garraf, C2 sud, es crearia una línia de costa, que permetria anar

de Blanes a Sant Vicenç de Calders passant per Mataró i Vilanova i la Geltrú. Alhora, es crearia una línia interior que uniria la C2 nord i el tram sud de la C4 i que permetria anar de Maçanet a Sant Vicenç de Calders passant per Sant Celoni, Granollers, Martorell i Vilafranca del Penedès.

Celebració, dubtes i queixes

El conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, va valorar positivament el Pla, però va demanar al Govern espanyol que complís les inversions com més aviat millor. Tot i així, segons el conseller, aquests inversions no eren suficients per al futur traspàs de Rodalies a la Generalitat, ja que, sense la millora garantida en les infraestructures, el traspàs seria "coix i condemnat al mal resultat".

El president de Convergència i Unió (CiU), Artur Mas, i el secretari general i portaveu d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) al Congrés, Joan Ridao, es van mostrar escèptics amb el compliment del Pla per part de l'executiu espanyol i Alícia Sánchez-Camacho, presidenta del Partit Popular (PP) de Catalunya, va témer una "nova promesa incomplerta" del Govern espanyol. Tot i així, Ridao afegia que el Pla permetria solucionar alguns dels problemes estructurals de Rodalies, però també en reclamava el traspàs. El secretari general d'Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV), Joan Herrera, també en va reclamar el traspàs "immediat". En un altre sentit, Jordi Hereu (PSC), alcalde de Barcelona, va demanar que es desencallés el projecte de l'estació de la Sagrera.

Els sindicats Unió General de Treballadors (UGT) i Comissions Obreres (CCOO) van lamentar que els governs català i espanyol haguessin "menystingut els agents socials" a l'hora de discutir el Pla. Segons el responsable de mobilitat de CCOO de Catalunya, Manel Ferri, el Pla només permetria corregir les deficiències de la xarxa actual perquè tenia moltes mancances, i denunciava que s'havia prioritzat molt més el Ferrocarril d'Alta Velocitat. Ferri alertava que el túnel del passeig de Gràcia es podria col·lapsar amb el pas de la nova línia i reclamava la construcció d'un tercer túnel per sota Barcelona.

El Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de Catalunya es va expressar en una línia semblant i va trobar a faltar que el Pla fes "una planificació més a llarg termini", ja que no reservava pressupost per al projecte de la línia orbital ni plantejava el tercer túnel per Barcelona (que se sumaria als existents de plaça Catalunya i passeig de Gràcia). Tot i així, el consideraven un bon pla a curt termini, que deixaria la xarxa "a punt per fer-ne el traspàs".

El director general de l'Agrupació de Municipis amb Transport Urbà (AMTU), Antoni Prunés, i el president de la Cambra de Comerç de Barcelona, Miquel Valls, van valorar positivament el Pla però també van reclamar la construcció de la línia orbital.

Els alcaldes de Gavà, Viladecans, Sant Boi de Llobregat i Castelldefels (Baix Llobregat) es van mostrar molestos pels canvis que hi havia hagut en la proposta del Ministeri de Foment respecte a l'acord a què havien arribat amb la Generalitat sobre l'anomenat "metro delta". Si bé l'acord català preveia que la línia C3 sud fes una funció de metro i tingués dotze estacions, el Pla de Rodalies només proposava sis estacions i no en preveia cap a Sant Feliu de Llobregat (Sistema ferroviari del Baix Llobregat [2008:52]). El secretari per a la Mobilitat de la Generalitat, Manel Nadal, va voler calmar els alcaldes i va afirmar que el Pla de Rodalies només concretava quins projectes s'havien d'abordar però que no definia com serien, ja que això s'havia d'establir a partir dels estudis informatius.

D'altra banda, segons un document presentat per la Generalitat i l'Ajuntament de Barcelona el 2006 al Govern espanyol, hi havia altres projectes que eren imprescindibles i que el Pla de Rodalies no havia considerat. Alguns d'aquests eren la línia orbital; la línia circular que uniria Barcelona, Montcada i Martorell; més intercanviadors; la prolongació de la línia de Blanes fins a Lloret; i triplicar o quadruplicar algunes vies, apostant especialment pel tram entre Sabadell i Cerdanyola per crear serveis semidirectes.

A mitjan maig, l'Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP) denunciava que era injust que Barcelona rebés 1.000 MEUR menys que el Pla de Rodalies de Madrid quan la capital catalana havia tingut inversions molt menors els 25 anys anteriors i tenia greus problemes estructurals. La PTP alertava que si no s'ampliaven les vies de Rodalies de Barcelona no podrien acollir trens ràpids semidirectes (com el Regio-Bahn a Berlín o el Transilien a París) i que el transport públic perdria competitivitat respecte del vehicle privat.

El Pla nacional per a les infraestructures i el traspàs de Rodalies

Algunes de les demandes dels agents socials ja es recollien en l'esborrany del Pla nacional d'infraestructures, promogut pel Govern català a final d'abril. Així, amb relació a les infraestructures ferroviàries, l'acord proposava quatre vies per als corredors ferroviaris de Rodalies i Regionals a les entrades sud i nord de Barcelona. Als llocs on fos possible, com en el tram entre Granollers i Mollet del Vallès, el govern català mostrava la intenció de fer-ho a curt termini. També preveia la construcció del tercer túnel pel centre de Barcelona.

D'altra banda, el 21 de juliol la comissió bilateral Estat-Generalitat va segellar el traspàs de Rodalies a la Generalitat. A partir de l'1 de gener de 2010 la Generalitat i el Govern espanyol en seran cotitulars i a partir de l'any següent, l'executiu català n'assumirà la gestió en exclusiva, encara que les vies continuaran sent propietat de l'Estat. Una comissió formada per l'Estat, la Generalitat i Renfe hauria de desenvolupar diversos aspectes del traspàs. Gràcies a l'acord, la Generalitat s'encarregarà de la regulació, planificació, gestió, coordinació i inspecció de Rodalies. Segons va dir el conseller Joaquim Nadal, aquest traspàs era "el repte més gran" que hauria d'assumir la Generalitat, però va afirmar que ho farien "amb il·lusió i responsabilitat".

PHE-X3EA

PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DE LA VAL D'ARAN 99

El 31 de juliol la Comissió d'Urbanisme de la Generalitat aprova inicialment el Pla director urbanístic de la Val d'Aran, cinc anys després de l'inici de la seva redacció. La proposta delimita les zones de creixement econòmic i urbà dels municipis i inclou, entre altres, la millora d'infraestructures i equipament. Hi destaca la previsió de construir el túnel de la Bonaigua a mitjà termini. El document aprovat identifica, també, els elements naturals i patrimonials, arquitectònics i paisatgístics de la Val, i defineix la xarxa patrimonial i del paisatge de la comarca.

Antecedents | 2004:139

La Val d'Aran, situada a l'extrem occidental dels Pirineus catalans, fronterera amb França, té 10.295 habitants empadronats el 2009 en els seus nou municipis[1]. Durant la temporada d'esquí es calcula que L'ESTACIÓ DE BAQUEIRA-BERET [56] rep més de 700.000 visitants. En les últimes dècades s'han doblat el nombre d'habitatges de segona residència, així com el nombre de comerços, restaurants i hotels, amb una ocupació estacional de caps de setmana i festes d'hivern.

L'augment accelerat de la pressió residencial no ha anat acompanyat d'un increment o millora proporcional de les infraestructures i els serveis, fet que comporta un cert risc de col·lapse, que s'evidencia any rere any amb embussos quilomètrics a la carretera C-28 que dóna accés a les pistes d'esquí de Baqueira-Beret, o els talls en el subministrament elèctric, que el 2004 van deixar a les fosques unes 40.000 persones i van provocar importants pèrdues en el sector de l'hostaleria i el comerç.

La suma d'aquests fets van obrir un intens debat entre els agents polítics i econòmics implicats, preocupats per la situació. El conseller de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat (DPTOP), Joaquim Nadal i Farreras, va anunciar llavors la redacció del Pla director urbanístic de la Vall d'Aran (PDUVA) per tal d'afrontar els reptes i millores infraestructurals, tant de mobilitat com de proveïment energètic que pateix la comarca, procediment que es va iniciar el 14 de juny de 2004. Els treballs de redacció van ser encarregats a la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC), concretament a l'equip pluridisciplinari dirigit per l'equip JORNET-LLOP-PASTOR SLP, arquitectes. Paral·lelament, es va iniciar un procés de participació pública i la tramitació ambiental concretada en l'Informe de sostenibilitat ambiental, posteriorment integrat en el Pla.

A final del 2004, el Conselh Generau d'Aran va crear una comissió de seguiment del Pla, formada per tots els partits representats al Conselh. En aquell moment, segons va declarar el secretari per la Planificació Territorial del DPTOP, Oriol Nel·lo, la mesura del PDUVA era, només, el primer pas d'una estratègia molt més ambiciosa amb els territoris de muntanya, que havia de ser afrontada, també, en la redacció del PLA TERRITORIAL PARCIAL DE L'ALT PIRINEU I ARAN[2] (PTPAPiA) [2006:127], figura aquesta que va ser finalment aprovada pel Govern de la Generalitat el 25 de juliol de 2006.

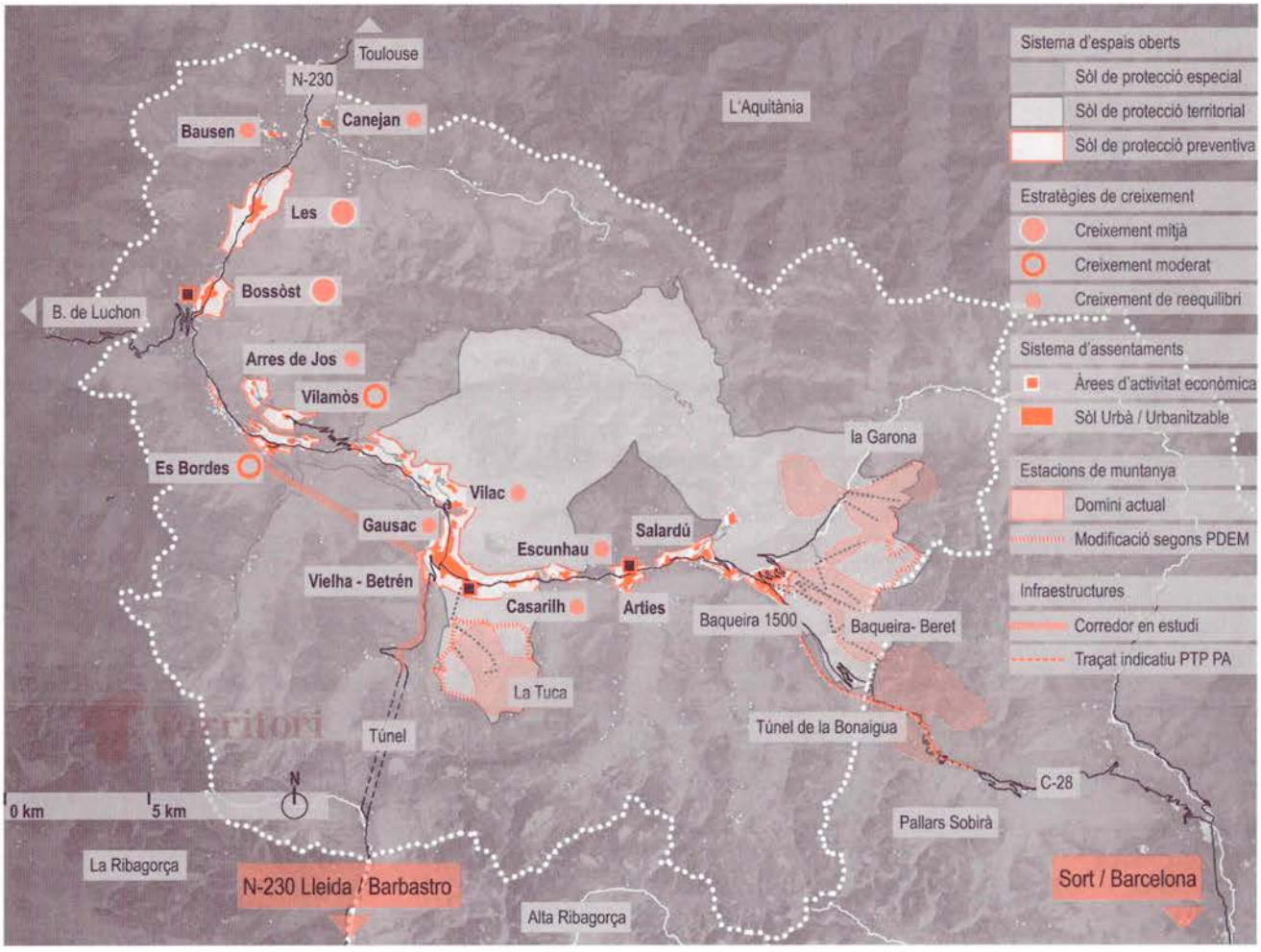
El PDUVA, amb horitzó 2026, és l'instrument de coordinació del planejament urbanístic de la vall que concreta i precisa el PTAPiA. Estableix les determinacions —normes, directrius, pautes i recomanacions— per coordinar l'ordenació urbanística d'aquest territori, que han de ser respectades i desenvolupades per les propostes urbanístiques, les d'infraestructures de mobilitat, i les derivades de les polítiques de desenvolupament local i de protecció i foment del patrimoni històric i artístic, arquitectònic, ambiental, cultural, social i econòmic.

S'aprova inicialment el Pla i en continua la tramitació

La Secretaria per la Planificació Territorial va trametre al síndic del Conselh Generau d'Aran i als alcaldes dels municipis aranesos un exemplar de l'avanç del PDUVA en format digital, en data 22 d'octubre de 2008. Amb aquesta tramesa s'obria un període de tres mesos al llarg del qual els ajuntaments, entitats i persones interessades van poder aportar suggeriments i propostes.

En total, entre el mes de gener i el mes de febrer de 2009, la Secretaria per la Planificació Territorial de Catalunya va rebre cinc documents amb suggeriments al pla fets pels ajuntaments d'es Bordes, Vilamòs, Naut Aran Bausen i Vielha, a més d'un d'un particular. Posteriorment, durant el mes d'abril, el Pla va ser analitzat amb detall en el decurs de diverses reunions obertes entre la Direcció General d'Urbanisme de la Generalitat (DGU), els ajuntaments i els sectors socials i econòmics afectats. Finalment, la Comissió Territorial d'Urbanisme de la Val d'Aran (CTUVA) el va aprovar inicialment el 31

Vista general de la Val d'Aran Foto: Arxiu Territori



de juliol, i tot seguit va obrir un període d'exposició pública per a al·legacions que va durar fins al 10 de desembre, període en el qual van continuar les reunions informatives.

En aquell moment, Convergència Democràtica Aranesa (CDA), l'oposició del Govern d'Aran, va demanar la celebració d'un ple extraordinari amb l'objectiu d'ampliar fins al 2010 la informació pública del PDU i el seu trasllat a la seu des del Conselh Genrau. Per la seva banda, i segons un comunicat de premsa, el Govern d'Aran va compartir la necessitat d'ampliar el període d'informació pública, però va rebutjar el trasllat del projecte, tot demanant "més responsabilitat i coherència a l'oposició per no confondre la ciutadania respecte del PDU", atès que el Consell Generau no té competències urbanístiques.

Propostes en el sistema d'assentaments

El Pla concreta normativament les estratègies de desenvolupament urbanístic que estableix el PTP APiA i assenyala les ubicacions més adequades i els criteris per a les complecions, reformes interiors o extensions dels nuclis existents. En la data d'aprovació del PTP APiA (25 de juliol de 2006), a l'Aran hi havia un total de 306,56 ha d'àrea urbana existent (sòl urbà consolidat) i un romanent de 78,26 ha de sòl d'extensió de sòl urbà no consolidat i sòl urbanitzable. En total, 2.067 nous habitatges potencials, una xifra inferior a les previstes en l'anàlisi posterior realitzat pel PDU.

Segons aquesta anàlisi, les necessitats de creixement en l'horitzó 2026 es van quantificar en tres escenaris. En l'escenari alt, segons el qual el ritme i el tipus de demanda dels darrers deu anys es mantindria, serien necessaris 1.571 habitatges principals nous, i s'arribaria a un total de 4.694 en l'horitzó analitzat. L'escenari intermedi considera que la tendència es corregeix moderadament i que serien necessaris entre 3.142 i 3.286 habitatges nous. Finalment, en l'escenari baix per una tendència severament corregida, l'estimació total seria de 2.618 a 2.816 nous habitatges.

Per afrontar aquest diferencial, el Pla inclou el document *Fitxes de directrius i pautes d'ordenació dels pobles i viles de la Val d'Aran*, en el qual, nucli per nucli, es proposa la localització preferent d'altres sòls de compleció o extensió perquè es tinguin en compte per a les futures revisions del planejament general. Té caràcter de recomanació i, per tant, només són indicatius. En conjunt, aconsella un creixement concentrat en el fons de la vall i pretén evitar el desenvolupament de sectors discontinus del sòl ja consolidat. Concretament, recomana l'extensió de l'àrea urbana en els nuclis de Les i Bossòst, amb creixement mitjà; es Bòrdes i Vilamòs, amb creixement moderat; de reequilibri a Arres de Jos, Bausen, Canejan, Casarilh, Escunhau, Gausac i Vilac; de canvi d'ús i reforma a Arties, Salardú, Betren i Vielha; i de millora i compleció a la resta de municipis.

Quant a les necessitats de sòl per a activitat econòmica, el Pla les quantifica en 1,21 ha de sòl industrial, 9 hotels (100 places) i 3,4 ha de sòl per a càmpings, i preveu la implantació d'àrees d'activitat econòmica d'interès supramunicipal en el municipis de Bossòst, Les i Arties. També estableix directrius i recomanacions per a una adequada implantació dels equipaments, dotacions i serveis territorials o per a la valoració dels existents.

Propostes en matèria de mobilitat

El Pla estableix un marc de referència per a la necessària articulació territorial, regional i transfronterera d'Aran. Proposa potenciar l'accessibilitat i la connexió d'Aran amb les comarques veïnes del Pallars Sobirà, l'Alta Ribagorça, la Ribagorça i l'Aquitània (superació d'un model territorial lineal, seguint la Garona), defineix els corredors de mobilitat que han de reforçar l'estructura del territori i identifica les relacions transfrontereres pels corredors esmentats, valorant alhora el paper dels senders i les connexions de pistes històriques d'Aran.

En aquest sentit, s'inclou com a "prioritat estratègica a mitjà termini", la construcció d'un TÚNEL A LA BONAIGUA [2008:20], que uniria el Pallars Sobirà amb la Val d'Aran. Actualment, el túnel de Vielha és l'única comunicació ràpida entre aquesta vall i el Principat, a través de la comarcal de l'Alta Ribagorça.

Es tracta d'una obra complexa que permetria substituir el tram accidentat de la C-28 al port de la Bonaigua, intransitable durant molts dies a l'hivern, i lent i incòmode quan està obert. D'aquesta manera, es preveu habilitar una connexió ràpida a la frontera i, als sectors residencial i de la neu de tots dos territoris, que aspiren a beneficiar-se mútuament d'un major intercanvi de turistes i projectes empresarials. El Pla no concreta cap calendari d'execució d'aquesta obra ni fa referència a cap dotació pressupostària.

El Pla director també preveu importants millores viàries a l'interior de la vall, com el desviament de l'N-230 i la C-28 fora dels nuclis per tal de transformar les actuals travesseres d'aquestes carreteres en passeigs urbans a Les, Bossòst, Vielha, Betren, Casarilh i Escunhau. Als tres primers nuclis, la variant es faria amb túnels, a l'oest d'aquestes poblacions. També preveu millores per al transport de mercaderies.

Nucli urbà de Gessa (Naut Aran) Foto: Arxiu Territori

D'altra banda, localitza heliports, infraestructures de serveis d'abastament d'aigua, de sanejament, de serveis energètics i ecoambientals, i el desenvolupament de les xarxes telemàtiques i de telecomunicació

Sistema d'espais oberts

El Pla estableix les mesures de protecció del sòl no urbanitzable i els criteris per a l'estructuració orgànica d'aquest sòl. Concreta els tipus bàsics de sòl establerts pel PTP APiA i n'estableix regulacions addicionals. Hi destaca l'ampliació del sòl de protecció especial en 249 ha i el sòl de protecció territorial en 132 ha, i també l'establiment d'una normativa per al sòl no urbanitzable de protecció preventiva, que limita i precisa els usos i construccions.

D'altra banda, el Pla defineix la xarxa patrimonial i del paisatge amb l'objectiu d'interpretar, investigar, preservar, conservar, difondre i comunicar el patrimoni històric i artístic, de cultura tradicional o paisatgístic d'Aran. Aquesta xarxa es concreta mitjançant un catàleg previ que unirà en un únic document tots els catàlegs precedents, inventaris i estudis que emfasitzin aquests elements per tal de facilitar la posterior elaboració dels catàlegs municipals que han de protegir-los.

S'esperava que al llarg del 2010 continués la tramitació del Pla, amb la corresponent resolució de les al·legacions presentades, l'aprovació provisional del document per part de la Comissió Territorial d'Urbanisme i l'aprovació final per part del conseller de Política Territorial i Obres Públiques.

MXA

Més informació

aran.ddl.net
www.conselharan.org

1 Des del baix Aran fins a l'alt Aran: Bausen, Canejan, Les, Bossòst, Arres, Vilamòs, es Bòrdes, Vielha i Naut Aran.

2 Comprèn, a més de la Val d'Aran, el Pallars Sobirà, la Cerdanya, l'Alta Ribagorça, l'Alt Urgell i el Pallars Jussà.

100 PLA D'USOS DE CIUTAT VELLA (BARCELONA)

Al llarg del 2009, els mitjans de comunicació es fan ressò del malestar veïnal per la sensació de deteriorament social i urbanístic que es viu a Ciutat Vella. Les notícies sobre tràfic de drogues, prostitució, delinqüència i actes incívics posen en alerta el consistori que crea la Junta de Seguretat Local del districte i evidencia les tensions en relació amb els diferents usos de l'espai públic. En aquest sentit, s'inicien els treballs per al disseny i l'elaboració del nou pla d'usos de Ciutat Vella, que ha de buscar l'equilibri entre l'ús comercial, turístic i d'oci i ha de garantir, alhora, la convivència i la subsistència del teixit veïnal del districte.

El districte de Ciutat Vella es troba al nucli antic de Barcelona i hi viuen 111.981 habitants (dades de juny de 2008). El districte té una de les densitats de població més elevades de la ciutat, 25.600 habitants per quilòmetre quadrat (hab./km^2), especialment el barri del Raval (43.800 hab/km^2), ubicat a la part esquerra de la Rambla, on hi viu el 43% de la població de Ciutat Vella. També formen part del districte el Barri Gòtic, situat entre la part dreta de la Rambla i la Via Laietana; els barris de Sant Pere, Santa Caterina i la Ribera, situats a l'oest, i finalment el barri de la Barceloneta, ubicat al sud marítim de la ciutat.

L'envelliment de la població de Ciutat Vella és notable, ja que el percentatge de persones majors de 65 anys és del 15,4%. Tot i això, la situació ha millorat en comparació amb els darrers anys per l'arribada de persones d'origen estranger, que suposen actualment el 48% del veïnat del Raval, el 38% del Gòtic, el 29% de la població de la Barceloneta i el 36% dels barris de Sant Pere, Santa Caterina i la Ribera (dades 30 de juny de 2008). Les nacionalitats més presents al districte són pakistanesos (5,2%), filipins (4%), italians (3,2%) i marroquins (3,1%).

Al districte, quatre de cada deu llars són unipersonals, i d'aquestes, dues estan ocupades per majors de 64 anys. Es registra un predomini de l'habitatge de lloguer (58%) molt per sobre de la mitjana de la ciutat (25,5%). Per cada 1.000 habitants, el districte té 13,62 activitats de concurrència pública, és a dir, botigues, establiments culturals, esportius, bars, restaurants, hotels o apartaments turístics.

La centralitat històrica, política i cultural de Ciutat Vella fa que el districte sigui un dels punts neuràlgics de la ciutat i el principal pol d'atracció turística de Barcelona. L'any 2008 més de sis milions de turistes van visitar la ciutat i molts d'aquests van allotjar-se al districte, el qual concentra el 39% de l'oferta d'allotjaments de la ciutat. També hi ha gran quantitat de dependències de les diferents administracions públiques, les entitats bancàries i edificis exclusius destinats a activitats terciàries.

Ateses aquestes especificitats i complexitats, per tal d'assegurar l'equilibri entre habitatge, activitat comercial i turística i per garantir la cohesió social del territori, el 2000 es va aprovar el primer Pla especial d'establiments de concurrència pública, hoteleria i altres activitats a Ciutat Vella (més conegut com Pla d'usos).

L'any 2005 es va renovar el Pla d'usos per aturar l'assetjament immobiliari i regular l'activitat econòmica del districte mitjançant el control de la implantació de nous establiments. El Pla prohibia la creació de nous negocis com els locutoris o les sales d'oci nocturn, limitava la concessió de llicències a bars i restaurants i només en casos molt particulars preveia la creació de nous hotels. També va regular l'aparició creixent d'apartaments turístics, que havien generat malestar entre el veïnat a causa dels sorolls. S'establia a la norma que només s'acceptarien els apartaments concentrats en un únic bloc, amb un servei de consergeria conjunt.

Mesures per a l'ordenació

Per tal de fer compatible l'activitat turística amb la convivència veïnal, el mes d'abril de 2008, l'Ajuntament de Barcelona, dirigit pel Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) i Iniciativa Verds-Esquerra Unida i Alternativa (ICV-EUiA), va establir una mesura de govern per regular els habitatges d'ús turístic a Ciutat Vella, ja que legalment hi operaven 863 i il·legalment, 424.

El mes d'octubre es va aprovar definitivament el Programa d'actuació del Districte de Ciutat Vella (2008-2011), en el qual s'establien una sèrie de mesures per millorar l'espai públic, els equipaments, l'activitat econòmica i l'habitatge i, d'aquesta manera, fomentar la cohesió social. Tres mesos més tard, al juny, el ple de l'Ajuntament va aprovar definitivament el pla especial d'ordenació dels establiments comercials majoristes en determinats sectors, entre els quals hi havia el barri de Sant Pere.

En aquesta línia, en acabar l'any, es va aprovar una mesura de govern per al manteniment i millora de l'espai públic que garantís un equilibri entre la vida del veïnat i els diferents usos de l'espai derivats de la seva centralitat (activitat turística, lúdica, cultural, entre altres).

D'aquesta manera, es posava en evidència la necessitat de formular de nou el Pla d'usos vigent i s'iniciaven els treballs per revisar-lo. Per fer-ho es disposava d'un equip multidisciplinari encarregat d'elaborar una diagnosi de la situació i avaluar els efectes de l'anterior norma. Al final de març de 2009, l'Ajuntament va establir un decret amb el qual se suspenia provisionalment (com a màxim un any) l'atorgament de llicències d'establiments comercials turístics. La mesura responia a la necessitat de revisar el Pla d'usos per tal de controlar l'establiment d'aquest tipus de negocis.

Malestar veïnal i impacte mediàtic

Durant els mesos de març i abril van aparèixer a la premsa múltiples notícies sobre la venda de drogues i l'existència de delinqüència als carrers del Raval. Aquesta situació havia estat denunciada per dues plataformes ciutadanes. D'una banda, la Plataforma del Barri del Raval, que criticava els actes incívics i, per l'altra, la Plataforma Raval per Viure, formada pel veïnat i part del teixit comercial, que havia nascut a començament d'any com a resposta a l'augment de la delinqüència i la violència al carrer. Aquesta última havia portat a terme l'acció reivindicativa d'omplir de pancartes el barri amb el lema "volem un barri digne".

Davant d'aquesta situació, el consistori va posar en funcionament la Junta de Seguretat Local de Ciutat Vella, que tenia l'objectiu d'analitzar i optimitzar els recursos per tal d'actuar contra la delinqüència (especialment la dels multireincidents), el consum d'estupefaents i d'alcohol al carrer, les activitats econòmiques fraudulentes, les noves formes de mendicitat a l'espai públic i la prostitució (acompanyada de l'apropiació de determinats espais públics). En formaven part diversos tècnics del districte, així com representants de tots els cossos de seguretat, del Cos Nacional de Policia, la Fiscalia i la Direcció de Prevenció, Seguretat, i Mobilitat de l'Ajuntament. Posteriorment, es van incorporar també, com a membres de la Junta, la Brigada Provincial d'Estrangeria del Cos Nacional de Policia i la Delegació del Govern de Barcelona.

A l'agost, l'assassinat d'un jove a la Rambla del Raval com a conseqüència d'una baralla va agreujar la preocupació. El malestar va augmentar a final de mes amb la publicació als diaris de fotografies on es veien com diferents treballadores del sexe exercien la seva professió en els pòrtics del mercat de la Boqueria.

A principi de setembre els Mossos d'Esquadra i la Guardia Urbana van articular un dispositiu per tal de fer complir l'Ordenança del civisme, aprovada el 2005. Les associacions de veïns i de comerciants van mostrar el seu agraïment per la intervenció policial, però van demanar més mesures, com ara el tancament dels pòrtics del mercat de la Boqueria a la nit.

D'altra banda, amb el recolzament de diferents entitats veïnals i socials, les treballadores sexuals van fer una roda de premsa per denunciar l'assetjament policial i mediàtic i van demanar la regularització de la seva professió. En aquest sentit, l'alcalde de Barcelona, Jordi Hereu, va reclamar a la Generalitat i a l'Estat que s'obrís el debat sobre la regularització d'aquesta pràctica, per tal de limitar-ne l'exercici al carrer.

A final de setembre, la Fundació Tot Raval, formada per associacions, institucions, persones i empreses vinculades al Raval, va fer públic un manifest per demanar ajut i responsabilitat tant dels partits polítics com dels mitjans de comunicació, a fi de solucionar els problemes del barri.

Noves idees pel nou Pla d'usos

Aquest mes, la regidora del districte, Itziar González-Virós, va informar sobre la proposta de modificació del Pla d'usos per concedir llicències de bar amb reservat per a serveis sexuals com a mesura per treure la prostitució del carrer. Això suposaria una modificació de l'ordenança municipal d'activitat i establiments de concurrència pública (2002) que exigia una distància mínima entre aquests locals i altres instal·lacions. Aquesta mesura va ser considerada positiva per part de les treballadores del sexe, però van assenyalar la necessitat de definir aquests tipus de locals; a més, van demanar participar en el procés d'elaboració del Pla d'usos.

Abans d'acabar el mes, es va fer la primera sessió de consulta per al disseny del futur pla d'usos on van participar una cinquantena d'entitats. En aquesta reunió es va fer pública la diagnosi que havia fet el districte, amb la qual s'avaluava el Pla d'usos del 2005; s'assenyalava que els instruments emprats a l'anterior pla havien resultat eficaços en general, ja que el nombre de llicències s'havia reduït i s'havia aconseguit regular els apartaments turístics (653 de legals, la gran majoria al Gòtic). D'altra banda, entre les principals mancances es detectava la falta de regulació de determinats comerços alimentaris que havien proliferat durant els darrers anys, així com certa ambigüitat en la regulació de l'activitat hotelera.

Pel que fa a les propostes de les entitats, la Federació Catalana de Locals d'Oci Nocturn (Fecalon) va demanar la dispersió de l'oferta d'oci i la modificació de les llicències perquè estiguessin lligades al titular i no pas al local físic. Amb això la Fecalon volia facilitar que els titulars poguessin mudar-se de local sense perdre la llicència, en cas de problemes d'insonorització de les instal·lacions que regentaven.

Entre els criteris que tenia el consistori per elaborar el Pla, hi havia la idea de no incrementar el nombre d'activitats del districte, sinó d'afavorir-ne la redistribució. Es volia tenir present el pes de la població flotant sobre la resident per determinar les zones d'allotjament. També hi havia la proposta de definir el districte en àrees, en funció de la realitat veïnal i comercial. La iniciativa preveia onze zones, cadascuna amb unes determinades característiques i necessitats, i uns elements que calia potenciar o limitar.

Altres actuacions i notícies

Al novembre, la comissió de seguiment del Pla d'acció sobre drogues de Barcelona 2009-2012 (aprovat al juliol) va decidir traslladar dos centres d'atenció a toxicòmans situats al sud del barri del Raval –el Centre d'Atenció i Seguiment als Drogodependents (CASD) i el Servei d'Atenció i Prevenció Sociosanitària ubicat al Centre d'Atenció Primària (CAP) Perecamps–, per tal d'adreçar-los al Centre de Metadona del CAP del barri de Sant Pere, Santa Caterina i la Ribera. L'objectiu d'aquesta acció era descongestionar el Raval d'aquest tipus d'equipaments. L'acció va ser criticada per Convergència i Unió (CiU), ja que el trasllat es produïa dins del districte i no complia els objectius del Pla de distribuir els centres entre la resta de Barcelona.

La regidora de Ciutat Vella va assenyalar la necessitat de reequilibrar els serveis socials i repartir-los en el conjunt de la ciutat. Va indicar que actualment el Raval té aproximadament 23 equipaments assistencials com a centres per a joves en risc d'exclusió social, famílies o serveis d'atenció a toxicòmans, entre altres. En aquest sentit, es va assumir el compromís d'obrir el nou centre un cop estiguessin establertes les tres sales de venopunció previstes en altres punts de la ciutat, a fi de distribuir millor la possible demanda.

D'altra banda, a principi de desembre, es va conèixer un cas de corrupció a Ciutat Vella per la concessió fraudulenta de llicències d'apartaments turístics. En aquest cas hi estava implicat un funcionari de l'Ajuntament que havia estat des de 1991 fins al març de 2008 cap dels serveis tècnics de Ciutat Vella.

A final d'any, les mobilitzacions veïnals en contra de la degradació del Raval continuaven. La Plataforma Raval per Viure va organitzar una acció de protesta per denunciar la brutícia al carrer i l'incivisme. Paral·lelament, seguien les negociacions per a l'elaboració del nou pla d'usos que es tenia previst aprovar el març de l'any següent.

RCN

Més informació

www.bcn.cat

101 PLA TERRITORIAL PARCIAL DE LA REGIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA

A mitjan maig, el DPTOP aprova inicialment el projecte de Pla territorial parcial. El document s'aprova després d'un procés de consulta pública i, com la resta de plans territorial, estructura les seves propostes entorn de tres grans eixos: els espais oberts, els assentaments urbans i la xarxa d'infraestructrures. Els objectius del Pla són garantir la funcionalitat dels espais oberts; atendre les necessitats d'habitatge, espais i infraestructures per a la nova activitat econòmica; promoure la ciutat densa, compacta, complexa i cohesionada; i optimitzar la mobilitat sostenible, donant un especial impuls al transport ferroviari.

La Regió Metropolitana de Barcelona (RMB) és una regió de Catalunya definida al Pla territorial general de Catalunya (PTGC) com un dels set àmbits funcionals territorials del país. Abraça una extensió geogràfica de 3.236 km^2, el 10% del territori català, i la integren els 164 municipis de les comarques de l'Alt Penedès, el Baix Llobregat, el Barcelonès, el Garraf, el Maresme, el Vallès Occidental i el Vallès Oriental. Amb prop de 5 milions d'habitants, concentra el 68% de la població catalana i és una de les deu majors aglomeracions metropolitanes d'Europa, i la segona més densament poblada, sols superada per París[1].

Després d'una primera etapa de creixement intensiu durant les dècades dels cinquanta, seixanta i setanta, concentrat principalment a la ciutat de Barcelona i propiciat per l'arribada de població immigrada de l'Estat espanyol, al llarg de la dècada dels noranta el creixement demogràfic es va aturar i la població es va redistribuir pel territori metropolità. Aquesta nova situació va tenir lloc en un context urbanístic caracteritzat pel creixement dispers en el territori i segregat en la distribució dels usos del sòl, cosa que va propiciar, d'una banda, una creixent necessitat d'infraestructures de mobilitat i, de l'altra, una creixent ocupació i afectació dels espais oberts, tant per efecte de la construcció d'infraestructures com del creixement urbà. A partir de l'any 2000, la represa del creixement demogràfic provocada per l'arribada de nova immigració d'arreu del món va contribuir a accelerar aquestes dinàmiques urbanes, amb la qual cosa es va fer evident la necessitat de la Regió de dotar-se d'instruments de planejament per ordenar el seu creixement futur.

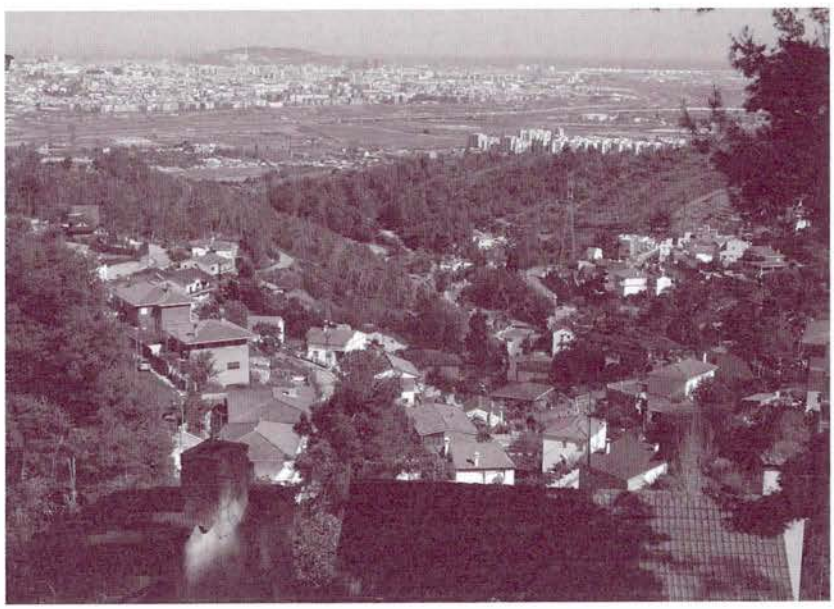
Antecedents i tramitació del Pla

Per tal de gestionar i distribuir el creixement urbà, l'any 1976 s'havia aprovat el Pla general metropolità (1976) que regulava la planificació urbanística a l'àrea metropolitana de Barcelona, la part central del territori metropolità[2]. Vint anys després, l'any 1995, el Parlament va aprovar el PTGC, d'acord amb el qual calia elaborar el planejament territorial parcial (PTP) dels subàmbits funcionals d'intervenció que s'hi definien. Tot i l'aprovació l'any 2001 del PLA TERRITORIAL PARCIAL DE LES TERRES DE L'EBRE [2008:98], l'inici de la redacció d'aquests plans va haver d'esperar fins al 2003 quan, en virtut del l'ACORD PER A UN GOVERN CATALANISTA I D'ESQUERRES [2003:5], el Govern de la Generalitat es va comprometre a acabar-los en el període més breu possible.

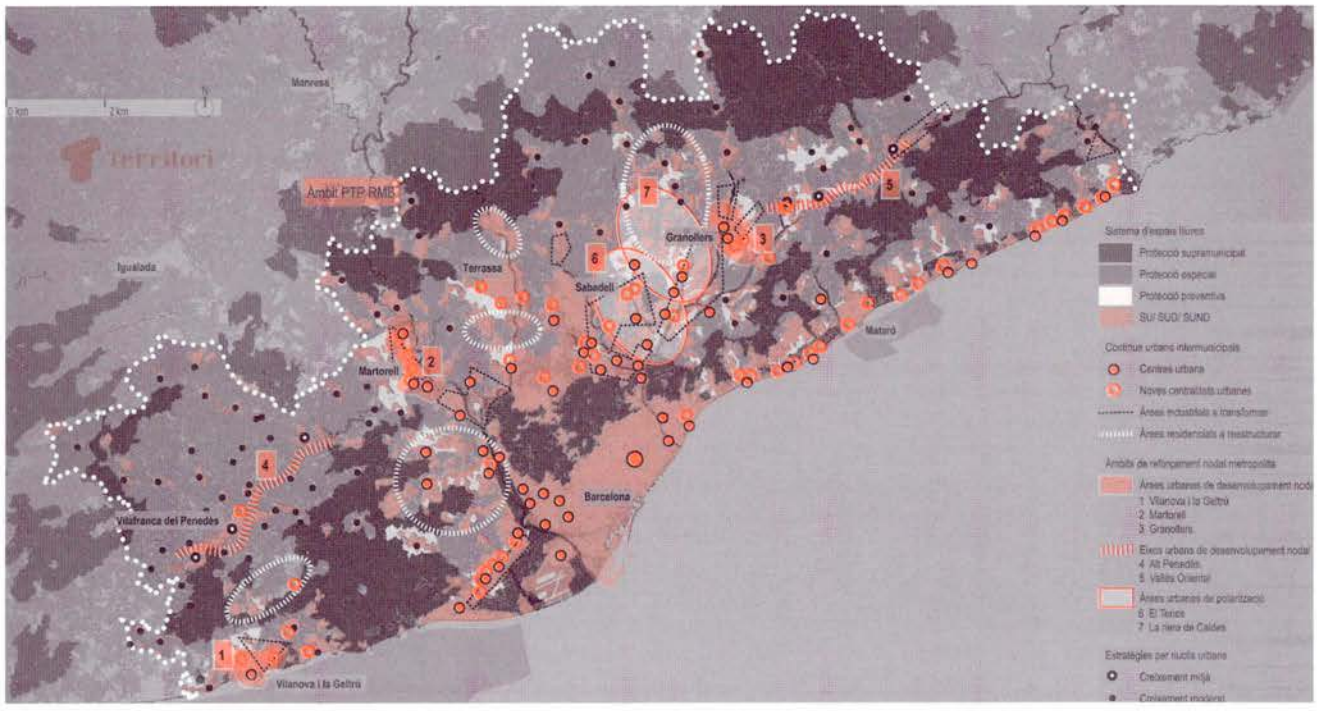
Per impulsar el de l'RMB, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va crear la Comissió Territorial Metropolitana, composta, de manera paritària, per membres del Govern de la Generalitat, de l'Estat i l'administració local, representada pels consells comarcals, l'ajuntament de Barcelona i les associacions municipalistes. Aquesta comissió es va dotar d'una ponència tècnica igualment paritària i va rebre el suport de l'Institut d'Estudis Territorials (IET) per a la confecció de materials tècnics, i de l'Agència Barcelona Regional i la Diputació de Barcelona per a l'Informe de Sostenibilitat Ambiental.

A començament d'abril de 2008 es va presentar l'avantprojecte del PTP i a continuació es va obrir un període de consulta pública al llarg del qual es van recollir un total de 2.275 al·legacions. Paral·lelament a aquest procés, el DPTOP va dur a terme un total de 81 sessions de presentació de l'avantprojecte i 102 reunions de treball amb ajuntaments, entitats, col·legis professionals i altres departaments de la Generalitat i representants del Govern central, per tal de recollir les aportacions de totes aquestes entitats. A partir del mes d'octubre, es van estudiar els suggeriments rebuts durant aquest procés i es van incorporar en la mesura que es va poder, modificant o ajustant els continguts del Pla.

El 22 de maig de 2009 el DPTOP va efectuar l'aprovació inicial del projecte del Pla, que anava acompanyat de l'informe de sostenibilitat ambiental, l'estudi de les bases socioeconòmiques de la regió, un estudi econòmic i financer i l'informe de consulta pública de l'avantprojecte. D'acord amb el Pla, els principals reptes de la Regió Metro-



La vall baixa del Llobregat des de la part alta de Santa Coloma de Cervelló Foto: Moisès Jordi



politana eren garantir la funcionalitat dels espais oberts, atendre les necessitats d'habitatge, espais i infraestructures per a la nova activitat econòmica, promoure la ciutat densa, compacta, complexa i cohesionada i optimitzar la mobilitat sostenible. I, per tal de donar resposta a aquests reptes, seguint l'estructura comuna a tots els plans territorials parcials en elaboració, el projecte estructurava les seves directrius en tres sistemes d'ordenació: espais oberts, assentaments urbans i infraestructures de mobilitat.

D'espais protegits a sistema d'espais oberts

L'objectiu principal de la delimitació dels espais oberts de l'àmbit metropolità era aconseguir l'estructuració i compleció d'un conjunt d'espais que disposaven d'un grau divers de protecció jurídica però que no tenien necessàriament una continuïtat física. L'estructura resultant era un sistema articulat d'espais oberts amb el qual es pretenia afavorir la diversitat del territori i mantenir la referència de la seva matriu biofísica, protegir els espais naturals, agraris i no urbanitzables en general com a components de l'ordenació del territori, i preservar el paisatge com un valor social i un actiu econòmic del territori. Els espais protegits es corresponien principalment amb la Serralada Litoral i Prelitoral, que quedaven cobertes de forma pràcticament ininterrompuda, així com amb el sistema de corredors ecològics en espais agraris de les planes del Vallès i el Penedès que connectava els dos sistemes muntanyosos.

Amb la delimitació establerta pel Pla, es passava de 102.436 ha de protecció supramunicipal a un total de 241.526, de manera que el 74,6% del territori metropolità passava a tenir algun grau de protecció. En aquest sentit, el Pla establia tres categories dins dels espais oberts. En primer lloc, els sòls de protecció especial d'interès natural i agrari, que abraçaven una superfície de més de 203.000 ha. Aquests espais corresponien a les àrees que ja gaudien d'alguna figura de protecció supramunicipal (Xarxa Natura 2000, PEIN, PDUSC, parcs de la Diputació de Barcelona, etc.). La segona categoria eren els espais de protecció especial de la vinya, que ocupaven una superfície de més de 23.000 ha, bàsicament a la plana del Penedès i algunes àrees limítrofes. A aquests espais se'ls assignava un nivell de protecció similar al dels espais d'interès natural i agrari, per la qual cosa havien de mantenir la condició de no urbanitzats. Finalment, els espais de protecció preventiva ocupaven 14.600 ha i eren espais estratègicament situats entre les àrees urbanes i les de protecció especial per tal de poder desenvolupar de la manera més eficient la seva doble funció de preservació de l'espai i reserva de sòl per a possibles desenvolupaments urbans futurs.

Un creixement nodal

Els principals objectius del Pla en relació amb els assentaments urbans eren minimitzar la utilització extensiva de sòl, la dispersió urbana, l'especialització funcional i la segregació social i, al mateix temps, atendre les necessitats d'habitatge a partir d'un model nodal del territori. Per aconseguir-ho, es proposava la creació d'una estructura urbana nodal en la qual es concentraven els desenvolupaments més importants a les principals ciutats de la regió amb disponibilitat de sòl, alhora que es contenia el creixement dels nuclis menors. D'aquesta manera, els creixements es localitzaven, d'una banda, en alguns punts molt concrets de l'àrea central metropolitana (Barcelona i subcentres principals del continu urbà) i, de l'altra, a les ciutats mitjanes de la segona corona metropolitana. En aquestes, al costat de les ciutats madures ja consolidades (Terrassa, Sabadell, Mataró), es potenciava el desenvolupament d'altres centralitats menors, que el Pla distingia entre àrees urbanes de desenvolupament nodal (Vilanova i la Geltrú, Martorell i Granollers), àrees urbanes de polarització (els àmbits del Tenes i de la riera de Caldes) i dos eixos urbans de desenvolupament nodal, un a l'Alt Penedès (Vilafranca del Penedès, Sant Sadurní d'Anoia i Santa Margarida i els Monjos) i un altre al Vallès Oriental (Llinars del Vallès, Cardedeu i Sant Celoni). La resta de la regió quedava configurada per nuclis amb un paper de nivell més local i comarcal.

Pel que fa als usos del sòl, el Pla afegia una reserva de 3.782,6 ha urbanitzables a les ja previstes pel planejament municipal, amb la qual cosa s'arribava a 13.700 ha disponibles, de les quals es preveia que l'any 2026 en restarien 2.200. D'aquesta manera, es preveia que l'any 2026, el sòl urbà arribaria a les 73.727,5 ha.

Des del punt de vista del parc d'habitatges, el Pla preveia la construcció de 170.000 nous habitatges en l'horitzó temporal del 2026, que s'afegien als prop de 400.000 previstos pel planejament[3]. Quant al sòl industrial, no se n'afegia més al ja definit pel planejament municipal vigent. Tanmateix, el Pla definia

estratègies específiques per a les àrees industrials, distingint entre les àrees especialitzades industrials a transformar (les situades en sòl urbà) i les àrees especialitzades industrials a consolidar i equipar (polígons industrials).

El Pla confirma l'aposta pel transport ferroviari

Diversos plans sectorials ordenaven les previsions de les xarxes viària i ferroviària de la Regió Metropolitana de Barcelona a escala estatal, de Catalunya i de la regió mateixa i eren el punt de partida a l'hora de definir les propostes del Pla[4]. Sobre aquesta base, el Pla tenia dos grans objectius: afavorir les xarxes de transports públics i ordenar el desenvolupament de la xarxa viària.

Pel que fa als transports públics, l'aposta més decidida era pel desenvolupament del transport ferroviari. Les propostes del Pla en aquest àmbit anaven encaminades a dotar d'infraestructura ferroviària àrees que encara no disposaven de connexió o d'altres que necessitaven millorar-la. També es pretenia trencar la radialitat del sistema potenciant la connexió de les ciutats metropolitanes i incrementar el pes del sistema ferroviari en el transport de mercaderies. Un dels aspectes en el qual s'incidia més era la xarxa ferroviària d'alta velocitat. En aquesta, d'una banda, es proposava la construcció de noves estacions tant a la línia del FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT [2008:44] com a la del FERROCARRIL TRANSVERSAL DE CATALUNYA [2008:50], prioritzant aquelles que, com en el cas de Vilafranca del Penedès, Martorell, el Vallès Occidental i Granollers, poguessin actuar com a intercanviadors i permetessin enllaçar amb altres línies de ferrocarril; d'altra banda, també s'incloïen projectes d'ampliació de la xarxa com ara la construcció d'un nou ramal al Vallès, l'accés a l'aeroport del Prat i la connexió del ferrocarril transversal de Catalunya amb Barcelona. En tots els casos, es preveia l'ús de l'alta velocitat tant per al transport de passatgers com per al de mercaderies. Tanmateix, també s'incloïen mesures específiques per a les dues modalitats d'aquest transport.

En el cas del transport del passatgers, el Pla incloïa actuacions per implementar en les diferents xarxes existents. En primer lloc, el Pla recollia les propostes del PLA DE RODALIES [98] i proposava donar impuls a la xarxa de Rodalies amb la construcció de dues noves línies, la de Castelldefels-Cornellà-Barcelona, que suposaria la construcció d'un nou túnel per sota de l'avinguda Diagonal de Barcelona, i el FERROCARRIL ORBITAL VILANOVA-MATARÓ [2006:73], encara amb alternatives a estudiar pel que fa al seu traçat al Garraf i a Mataró[5]. En segon lloc, es proposaven diverses millores sobre la xarxa de Rodalies existent, com el desdoblament de la línia Barcelona-Vic (que incloïa la construcció d'un túnel entre Figaró i Aiguafreda), el trasllat a l'interior de la línia Barcelona-Mataró i la construcció de variants ferroviàries entre Arenys de Mar i Maçanet, millores de traçat a la línia Barcelona-Manresa i la construcció d'un nou accés de Rodalies a l'aeroport del Prat.

A escala comarcal i local també es volia promoure el paper del ferrocarril amb actuacions com la construcció d'una nova línia de metro Barcelona-Vallès pel TÚNEL D'HORTA [2008: 21] (que seria, finalment, només ferroviari) amb connexions a Sabadell i Terrassa, el perllongament de la línia de Sabadell del METRO DEL VALLÈS [2008:47] fins a Castellar del Vallès i la de Terrassa fins a Matadepera, el perllongament de la línia Llobregat-Anoia entre la plaça Espanya i la plaça de les Glòries i el Barcelonès nord, i el perllongament de l'L-6 de Ferrocarrils de la Generalitat fins a Esplugues de Llobregat.

A escala local, també es proposaven ampliacions de la xarxa de metro de Barcelona, si bé en aquest punt el Pla no feia més que recollir les actuacions incloses en les darreres versions dels corresponents plans sectorials[6]. Aquesta oferta de transport ferroviari a escala local es completava amb les propostes efectuades per a la xarxa de tramvies, trens tramvies i plataformes reservades per a autobús. Si bé en aquest cas les propostes no presentaven un grau de concreció tan elevat com en els anteriors, el Pla proposava noves connexions al Baix Llobregat, al Vallès Occidental i Oriental i al Barcelonès i a la xarxa tramviària de Barcelona.

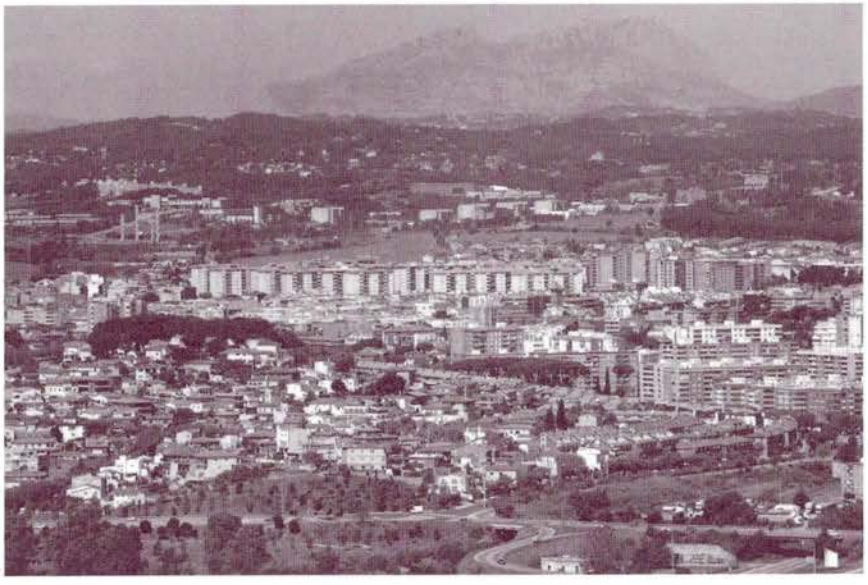
D'altra banda, el Pla també apostava per fomentar el transport ferroviari de mercaderies i proposava aprofitar les possibilitats de la xarxa d'alta velocitat en aquest sentit, alhora que preveia la construcció d'una nova línia de mercaderies al corredor mediterrani, el desdoblament de vies entre Vilafranca del Penedès i Martorell, i la nova variant ferroviària de Montmeló.

Racionalitzar la xarxa viària

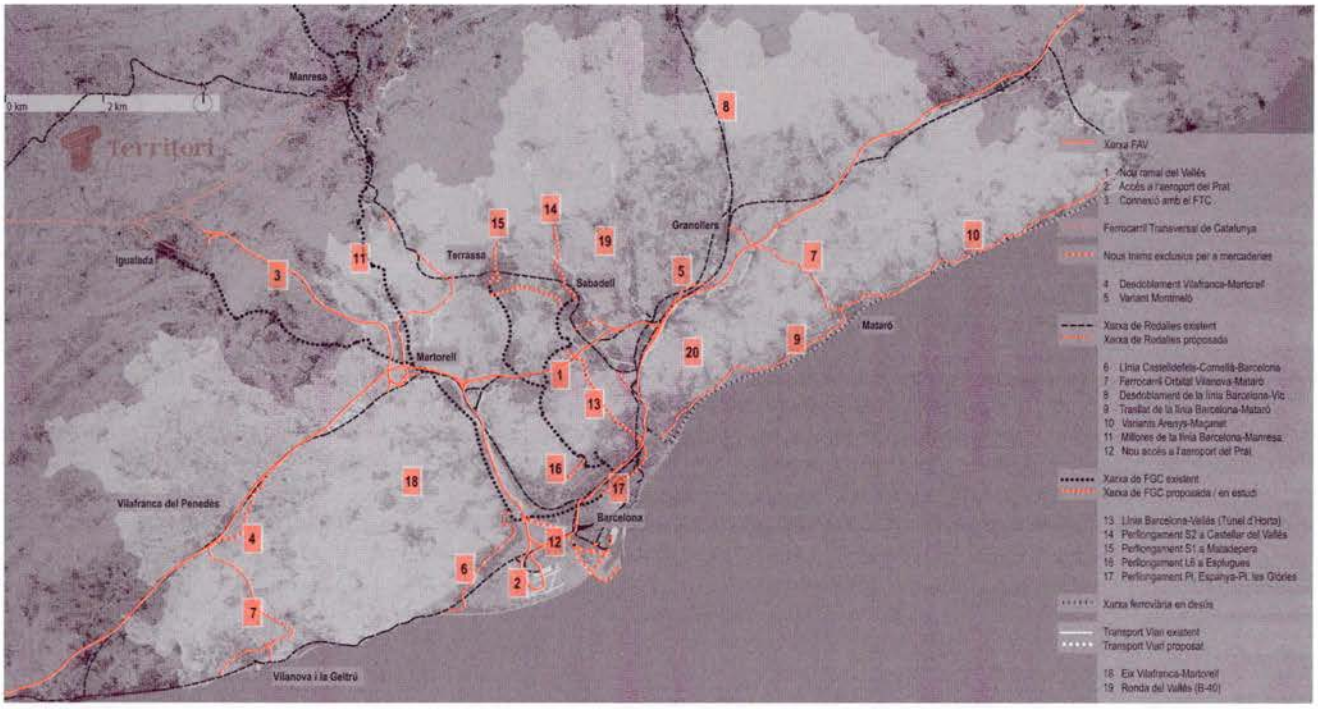
En relació amb la xarxa viària, l'objectiu principal era superar la triple problemàtica de l'estructura de la xarxa metropolitana: la sobrecàrrega de les vies de pas, la manca de mallat (xarxa entre ciutats nodals) i la manca de capil·laritat (connexió entre les vies estructurants i les secundàries).

Pel que fa a les vies de pas, les principals actuacions previstes al Pla eren la millora dels enllaços de l'AP-7 i la creació de noves connexions entre l'AP-7 i l'A-2 a Martorell i el Papiol. En relació amb les vies de mallat, un dels objectius prioritaris era la millora del sistema de vies radials d'accés a Barcelona. En aquest sentit, les actuacions de més envergadura eren la millora general de la C-17 i la finalització del procés de desdoblament de l'extensió de l'A-2 fins al final de la C-32 a la Tordera i, al Baix Llobregat, la millora de la connexió A-2/C-32 a Sant Boi de Llobregat. D'altra banda, i per facilitar l'accés dels camions al PORT DE BARCELONA [2007: 153], es proposava la creació d'una nova via d'accés per a vehicles pesants des de Sant Feliu de Llobregat.

Les vies de mallat, és a dir, les vies estructurants primàries que uneixen les grans ciutats nodals de dins i fora de la Regió Metropolitana de Barcelona, eren les que presentaven més mancances i les que concentraven la major part de les propostes. Aquestes vies



Cerdanyola del Vallès i, al fons, Montserrat des del turó de Montcada Foto: Arxiu Territori



havien de tenir una tipologia adient per donar una bona accessibilitat als territoris que travessaven, connectant amb el sistema de vies estructurants secundàries suburbanes i integrades. Una de les noves vies proposades en aquest sentit era l'eix entre Vilafranca i Martorell, continuació de l'A-7, via estructuradora del Penedès que uniria les ciutats nodals del Vendrell, Vilafranca i Martorell i alhora serviria per donar un accés apropiat a la resta de poblacions d'aquest corredor. Per minimitzar la fragmentació del territori, el Pla establia que el seu traçat s'ajustés al corredor ferroviari del Ferrocarril d'Alta Velocitat i de l'AP7.

Una altra nova via era la ronda del Vallès o AUTOVIA B-40 QUART CINTURÓ [2008:10], que havia d'unir els diferents sistemes urbans de la plana del Penedès, el Baix Llobregat i el Vallès. Aquesta via es plantejava finalment amb caràcter de ronda i, com a tal, amb nombrosos enllaços amb les rondes urbanes de cada sistema urbà proper. Fruit de la consulta pública del Pla, es va decidir finalment modificar el traçat del tram a Lliçà d'Amunt per minimitzar l'impacte sobre els espais agraris del municipi. Tanmateix, si bé el Pla incloïa una proposta de traçat de la infraestructura, aquest romania encara per aprovar[7]. Completant la funció de ronda a la plana del Vallès es proposava, també, l'extensió dels laterals de l'AP-7 a diversos trams entre Sabadell i Granollers, per permetre donar una major accessibilitat als territoris adjacents i reduir els efectes de les entrades i sortides sobre la fluïdesa del trànsit de pas. A més, per millorar la connexió entre la plana del Vallès i les poblacions del nord del Barcelonès i del sud del Maresme sense haver de passar per Barcelona es recollia la proposta de construcció de la via B-500 com a prolongació de l'eix de la riera de Caldes (C-59), que incloïa el túnel de la Conreria.

Entre els eixos amb funció estructurant primària que es milloraven o s'ampliaven hi havia la C-15 entre Vilanova i la Geltrú, Vilafranca del Penedès i Igualada, la C-35 entre Granollers i Maçanet (tram de l'AUTOVIA INTERPOLAR DEL VALLÈS [2008:15]), i la C-59 entre Caldes de Montbui i la Llagosta. Per últim, per millorar les connexions entre el Baix Llobregat i el Bages es proposava la construcció d'una connexió entre l'A-2 i la C-16 que avançaria entre Martorell i Vacarisses i connectaria amb la ronda del Vallès a Abrera.

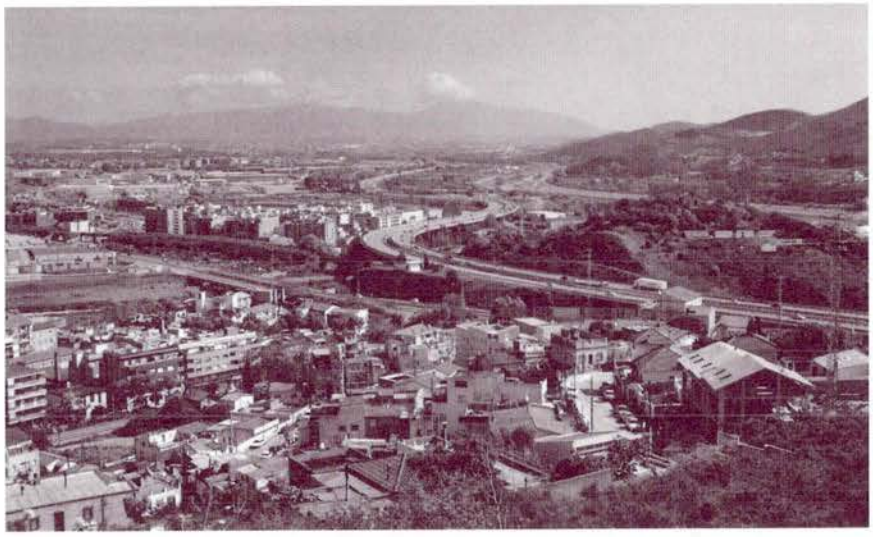
El Pla també s'ocupava de les vies estructurants secundàries i suburbanes, per a les quals es proposen millores de traçat, variants i rondes i la compleció de la xarxa, per tal d'alliberar de trànsit de pas els carrers interns de les poblacions i, alhora, de trànsit local les vies de gran capacitat. Entre les actuacions més destacables, hi havia les rondes est de Terrassa i Sabadell, la ronda de Rubí, el trasllat de l'N-II paral·lel a la C-32 entre Montgat i Calella i la millora de diverses variants del Vallès i el Maresme.

Després de l'aprovació inicial feta pel conseller Joaquim Nadal a mitjan maig, tota la documentació corresponent al Pla va passar a informació pública durant dos mesos i encara va disposar de dos mesos addicionals d'audiència als ajuntaments.

Més de 2.500 al·legacions

Després de l'aprovació inicial, tota la documentació del Pla va passar a informació pública, on va restar fins al 24 de juliol a disposició de la societat civil (persones físiques i jurídiques), i fins al 24 de setembre a disposició dels ens municipals. Aquesta distinció i la limitació de temps que suposava la primera data va ser objecte de crítica per part de diverses entitats ecologistes que van recordar que les tramitacions d'altres plans territorials parcials sempre havien establert una etapa de tràmits d'informació pública de tres mesos, sense cap mena de restricció en funció de la personalitat jurídica dels al·legadors. Tot i això, durant el període d'exposició pública es van presentar un total de 2.570 al·legacions que provenien principalment de tres tipus de fronts: els partidaris de la vegueria del Penedès, les entitats ecologistes i els municipis que consideraven que el Pla els perjudicava.

Pel que fa als primers, el Consell Comarcal de l'Alt Penedès i la Plataforma per una Vegueria Pròpia consideraven que el Pla afectaria la identitat del paisatge, el creixement harmònic i el manteniment de l'activitat agrària a l'àmbit del Penedès, i que ignorava parts substancials del Pla director de l'Alt Penedès, la qual cosa, segons deien, anava en contra del compromís verbal que el conseller de Política Territorial, Joaquim Nadal, havia adquirit amb el Consell Comarcal de l'Alt Penedès. Entre les protestes d'aquestes entitats hi havia implícit el desig de desvincular-se d'altres àmbits territorials i constituir-ne un de propi, el de la VEGUERIA DEL PENEDÈS [2008:80]



Montcada i Reixac i, al fons, el Montseny des del turó de Montcada Foto: Arxiu Territori

Quant als grup ecologistes, DEPANA era especialment crítica amb el creixement urbanístic previst pel Pla (fins a 763.670 habitatges nous en l'horitzó del 2026), que consideraven que no estava justificat, i amb el concepte d'espais de protecció preventiva, que entenia que s'atribuïa a zones que ostentaven la possibilitat i intencionalitat de ser requalificades com a sòl urbanitzable. A les seves al·legacions, proposava dues grans esmenes al document: la introducció de mecanismes per a la revisió del Pla cada cinc anys, i la revisió de la classificació dels espais oberts, per als quals proposava una classificació reduïda a dues úniques categories: els espais d'interès natural i ambiental, i els espais agrícoles, forestals i fluvials.[8] D'altra banda, l'associació ecologista també denunciava la manca d'espais connectors entre alguns espais de protecció especial (com per exemple entre les vinyes de l'Alt Penedès i l'Anoia; el massís del Garraf i Sant Pere de Ribes i Vilanova i la Geltrú, entre altres) i la manca d'una acurada delimitació dels espais agraris de la zona metropolitana.

Altres al·legacions ecologistes van ser les de la Plataforma per la Defensa de Gallecs, la qual va manifestar la seva oposició a diverses actuacions incloses al Pla i que afectaven aquest espai, entre les quals, l'ampliació de la C-155, la construcció de l'Autovia Interpolar del Vallès, al tram Granollers-Sabadell del Ferrocarril Orbital Vilanova-Mataró i el desdoblament de la variant de Palau-solità i Plegamans.

Dels municipis que a tall individual van presentar al·legacions, destacaven els casos de Sant Adrià de Besòs i Badalona, en els quals el Pla preveia la possibilitat de transformar els polígons industrials de Montsolís, a Sant Adrià de Besòs, i el Polígon Industrial Sud i el de Manresa, a Badalona, en zones residencials. Els dos ajuntaments s'oposaven a aquestes previsions en considerar que suposaria una pèrdua de teixit industrial que ocasionaria la fuga de llocs de treball i tindria conseqüències negatives per al model de ciutat.

Un cas diferent era el dels municipis vallesans de Palau-solità i Plegamans i Sentmenat, on els veïns es queixaven que el Pla afectava terrenys agrícoles i forestals protegits pels respectius planejaments municipals i que pretenia transformar-los en preventius, pas que entenien com a previ a transformar-los en urbanitzables. En aquest sentit, el municipi suposadament més afectat seria el de Palau-solità on, segons alguns veïns del municipi, el Pla proposava un creixement de 14.000 habitants a 50.000 habitants, cosa que rebutjaven i que va dur aquests veïns a constituir l'Associació Salvem el Poble. A començament de 2010, l'Associació va convocar una protesta a Palau-solità que va aplegar unes 250 persones.

Una vegada analitzades les al·legacions i incorporades les que podrien ser possibles, correspondria al Govern de la Generalitat de fer l'aprovació definitiva del Pla, la qual cosa es preveia pel començament de 2010.

Més informació

www10.gencat.cat/ptop/AppJava/cat/plans/parcials/pt_ambit_metropolita/documentacio.jsp

1 D'acord amb les dades de 2007, l'RMB tenia una densitat de 1.496 hab/km^2 i París de 3.202 habitants/km^2.

2 És a dir, l'àmbit territorial dels municipis de Badalona, Barcelona, Castelldefels, Cerdanyola del Vallès, Cornellà de Llobregat, el Papiol, el Prat de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Gavà, l'Hospitalet de Llobregat, Molins de Rei, Montgat, Montcada i Reixac, Pallejà, Ripollet, Sant Adrià de Besòs, Sant Boi de Llobregat, Sant Climent de Llobregat, Sant Cugat del Vallès, Sant Feliu de Llobregat, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern, Sant Vicenç dels Horts, Santa Coloma de Cervelló, Santa Coloma de Gramenet, Tiana i Viladecans.

3 D'aquesta manera, es preveia que l'any 2026 el parc residencial de la Regió Metropolitana constaria de més 2.700.000 habitatges.

4 El principals documents en aquest sentit eren el Plan Estratégico de Infrastructuras de Transporte (PEIT) del Ministeri de Foment, el Pla d'infraestructures de transport de Catalunya (PITC) de la Secretaria de Mobilitat del DPTOP, el Pla director d'infraestructures 2001-2010 (PDI) de l'Autoritat del Transport Metropolità i el Pla director de mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona.

5 Es preveia que el tren seria subterrani pel mig de Mataró, on faria tres parades, i que la línea continuaria fins a arribar a la urbanització de Can Quirze. En aquest punt, baixaria perpendicularment fins a enllaçar amb la línia de la costa a través dels conreus de la zona coneguda com les Cinc Sènies, una possibilitat a la qual s'oposaven els agricultors de Mataró, que demanaven un traçat alternatiu per Argentona.

6 Les actuacions en aquest sentit eren la construcció de la nova Línia 9 [76], el perllongament de l'L5 entre Horta i la Vall d'Hebron, el perllongament de l'L3 des de la zona universitària fins a Sant Joan Despí i Sant Feliu de Llobregat, el perllongament de l'L2 a Badalona i a l'Hospitalet, entre Sant Antoni i el Parc Logístic i el perllongament de l'L1 a Badalona i el Prat de Llobregat.

7 El Pla mateix assenyalava que la concreció definitiva dels traçats corresponia al tràmit específic d'aprovació que tenia aquest projecte i que depenia del Ministeri de Foment.

8 Els primers inclourien tots aquells espais inclosos al PEIN, a la Xarxa Natura 2000, totes les unitats territorials de regulació de sòl costaner, definides al Pla director urbanístic del sistema costaner, i tots els espais classificats com a sòl no urbanitzable en els diferents plans municipals amb funcions de connexió i que donin coherència ecològica a la resta d'espais natural protegits; els segons inclourien els espais classificats com a sòl no urbanitzable en els diferents plans municipals i que tinguin un ús agrari o forestal. En aquesta última categoria proposava fer diverses subdivisions, una de les quals podria ser la vinya. Les altres subdivisions serien en funció variables com la situació, la fertilitat del sòl, els guanys socials que comportava i el manteniment de la seva biodiversitat.

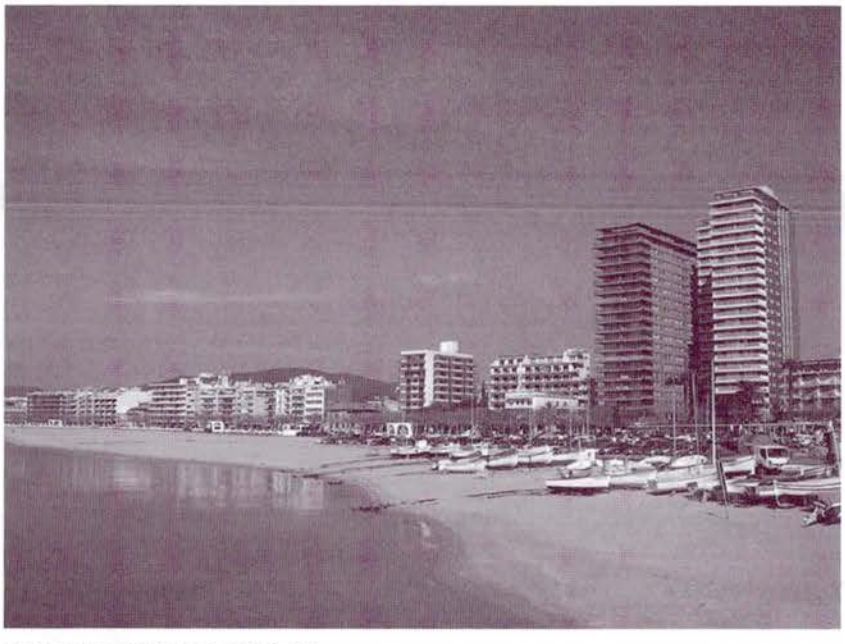
PLA TERRITORIAL PARCIAL DE LES COMARQUES GIRONINES 102

El setembre de 2009 es presenta l'Avantprojecte del pla territorial parcial de les Comarques Gironines (PTPCG) i obre un període de consulta pública. Durant dos mesos, es presenten observacions i suggeriments per a l'elaboració del document definitiu, que es preveu aprovar de manera inicial el mes de febrer i de forma definitiva després de l'estiu de 2010. L'objectiu és ordenar el creixement urbanístic d'aquell territori d'una manera sostenible i eficient, preservar-hi els valors naturals, la connectivitat ecològica i els espais significatius d'interès paisatgístic i agrícola, i també articular-hi adequadament les infraestructures.

L'àmbit de les Comarques Gironines inclou set comarques (Alt i Baix Empordà, Garrotxa, Gironès, Pla de l'Estany, Ripollès i Selva), amb un total de 208 municipis i 716.858 habitants l'any 2008. Representa el 9,7% del total de la població catalana i el 17,4% del territori de Catalunya. És un territori molt divers i fortament antropitzat des d'antic, que abraça comarques de muntanyes, planes, àrees rurals, zones costaneres, etc., i on destaca un corredor prelitoral que concentra població i activitat. La posició geogràfica, excel·lent, de la zona més central, converteix aquestes comarques en un territori neuràlgic per l'alta connectivitat, amb unes potencialitats importants en la nova lògica territorial, propiciades per les estructures de mobilitat que ja s'hi han fet –EIX TRANSVERSAL [32], AEROPORT [2007:6] – o que encara són un projecte –EIX TRANSVERSAL FERROVIARI [2008:50], ampliació de l'aeroport.

El model territorial de l'àmbit està en transformació: actualment viu en un policentrisme històric, basat en una xarxa de ciutats madures amb un teixit econòmic i social consolidat, però tendeix cap a un altre model més jerarquitzat per la importància creixent que progressivament pren l'àrea urbana de Girona. Amb tot, cal dir que el fort dinamisme de l'àmbit registrat en els darrers quinze anys –creixement demogràfic, econòmic i urbanitzador– no s'ha repartit d'una forma homogènia en el territori, sinó que l'Alt Empordà i el Baix Empordà, juntament amb la Selva hi destaquen pel seus forts creixements, mentre que el Ripollès s'ha mantingut estable.

Les previsions del Pla per a l'any 2026 van ser de 825.000 habitants i de 420.000 ocupats per a l'àmbit gironí. A partir d'aquestes premisses, en sortia el nombre d'habitatges necessaris per acollir aquesta població, que va ser el referent bàsic per al dimensionament de les propostes relatives al sistema d'assentaments del Pla, que s'hauran de concretar en el planejament municipal.



Façana marítima de Palamós Foto: Moisès Jordi

Principals propostes del Pla

L'Avantprojecte del pla territorial parcial de les Comarques Gironines ordenava i regulava els tres sistemes en què s'estructurava –espais oberts, assentaments urbans i infraestructures– a partir de múltiples criteris i amb això responia a una idea global de territori. El Pla integrava els PLANS DIRECTORS TERRITORIALS DE L'EMPORDÀ (PDTE) [2006:120] i de la GARROTXA (PDTG) [2007:122], amb les mínimes variacions requerides per a l'homogeneïtat de la proposta; tenia en compte els PLANS DIRECTORS URBANÍSTICS DEL PLA DE L'ESTANY [2008:95] i els dels SISTEMES URBANS DE GIRONA [2007:129] i de FIGUERES [2007:125], que estaven en diferents fases de tramitació i amb els quals havia de mantenir, en la seva versió final, la coherència necessària; i regulava de nou els territoris que encara no tenien cap figura de planificació, com les comarques de la Selva i el Ripollès.

Crear una xarxa d'espais naturals protegits

L'objectiu del Pla era protegir els espais oberts –basant-se en els seus valors naturals, agrícoles i paisatgístics i també en l'establiment d'uns corredors biològics que en garantissin la connectivitat–, evitar la urbanització de les zones de risc o mal comunicades i reservar peces estratègiques de sòl per impedir l'ocupació dels principals corredors d'infraestructures de la regió. Amb aquests objectius, construïa una xarxa d'espais oberts classificats en tres graus de protecció –especial, territorial i preventiva–. La protecció especial integrava els espais ja protegits –PEIN i XARXA NATURA 2000 [2006:199] –, els espais naturals d'interès regional i els connectors ecològics necessaris, que representen el 75,2% del territori de l'àmbit; la protecció territorial es va assignar al 10% de l'àmbit per raons estructurals del territori: per interès agrari i/o paisatgístic, per potencial interès estratègic, per a la preservació de corredors d'infraestructures; i finalment, els sòls classificats com a no

urbanitzables no inclosos en les categories anteriors, que representaven el 9% del territori, van rebre la categoria de protecció preventiva.

Distribuir la nova urbanització en els llocs més adients

Les propostes del Pla per reforçar la vertebració urbana de l'àmbit es basaven en el foment del creixement urbà a les ciutats amb més pes i amb més aptituds d'engrandiment i procuraven evitar el creixement desproporcionat dels nuclis més petits, així com la dispersió de la urbanització sobre el territori. A partir de l'anàlisi de les polaritats i les seves interrelacions amb el conjunt dels municipis, el Pla va dividir el territori en 28 àmbits i va assignar un tipus d'estratègia per a cada nucli urbà: de creixement –potenciat, mitjà o moderat–, de canvi d'ús i reforma interior, de millora urbana i compleció o de manteniment del caràcter rural.

Les principals polaritats de l'àmbit eren l'àrea urbana de Girona i la de Figueres, ambdues sobre l'eix del corredor central transeuropeu, que els atorga un paper preponderant en el model territorial per a l'horitzó 2026; algunes de l'Empordà i de la Selva marítima, com Sant Feliu de Guíxols, Palamós, Palafrugell-Mont-ras i Blanes-Lloret; i finalment, Olot i la seva àrea urbana i, en menor mesura, les capitals comarcals restants. Se'n va potenciar el creixement –amb l'estratègia de creixement potenciat o mitjà–, sempre que disposessin de prou sòl i de prou accessibilitat i d'altres nuclis urbans que fossin polaritats subcomarcals, com per exemple Besalú i els nuclis ubicats a la plana selvatana que, per la seva situació estratègica sobre el corredor central, tenien moltes potencialitats. L'estratègia de creixement moderat es va proposar per a les capitals municipals –no incloses en altres categories–, de dimensions més reduïdes, a les quals calia garantir un desenvolupament proporcionat a la seva capacitat d'integració social i morfològica. Per contra, altres nuclis molt saturats o amb poca capacitat per créixer van rebre l'estratègia de millora i compleció, com en el cas de Blanes i Lloret. Al Ripollès, molts dels seus assentaments van rebre l'estratègia de canvi d'ús i reforma com a conseqüència de les limitacions que imposava la topografia, ja que en podien millorar el paper dins l'estructura territorial, especialment en el cas de Ripoll.

A partir d'aquesta filosofia, el Pla també va avaluar les necessitats de sòl per a activitat econòmica en l'horitzó 2026 i va establir directrius per a la implantació de noves àrees d'activitat, bàsicament industrial i logística, tot fomentant la diversificació entre els diferents sectors econòmics.

Fomentar el transport ferroviari i implantar el tramvia

Quant a les infraestructures de mobilitat, el Pla integrava les propostes viàries i ferroviàries d'abast general incloses en el PLA D'INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT DE CATALUNYA (PITC) [2006:116]; aplicava criteris d'implantació de noves estructures prioritzant les solucions que facilitaven el desenvolupament urbà; i millorava la xarxa de carreteres per facilitar l'accessibilitat.

El Pla posava un èmfasi especial en el transport ferroviari per tal d'impulsar una xarxa de transport públic eficient i sostenible: potenciava les línies d'altes prestacions per a moviments externs a l'àmbit, tant per a viatgers amb estació principal a Girona com per a mercaderies, que passarien per la línia convencional de Barcelona-Portbou o per la de l'alta velocitat –evitant de passar per Girona i Figueres mitjançant la construcció de variants– i que es redistribuirien en la TERMINAL INTERMODAL DE VILAMALLA-EL FAR.[2007:69] A més, el Pla per vertebrar els sistemes urbans va crear un sistema de rodalies propi a les comarques gironines i va impulsar la implantació d'un tren tramvia –recollint les propostes de connexió del PITC– entre l'aeroport, Girona, Flaçà i la Costa Brava. També en va plantejar altres de possibles entre Girona i Sant Feliu de Guíxols i Olot. Igualment, potenciava el corredor ferroviari Barcelona-Vic-Ripoll-Puigcerdà per millorar la connectivitat ferroviària del Ripollès.

Un altre conjunt de propostes s'orientava a articular una xarxa viària que assegurés l'accessibilitat per tot el territori, amb l'optimització dels corredors existents, però també amb la millora de les connexions interiors cap a la Garrotxa i el Ripollès i de les carreteres no radials, i que alhora donés resposta a la sobrecàrrega estacional d'algunes vies.

Directrius del Paisatge

Finalment, establia unes directrius de protecció del paisatge entès com a factor identitari i com a actiu econòmic, en coherència amb les determinacions del Catàleg de paisatge de les Comarques Gironines que encara estava en fase d'elaboració.

Procés de participació

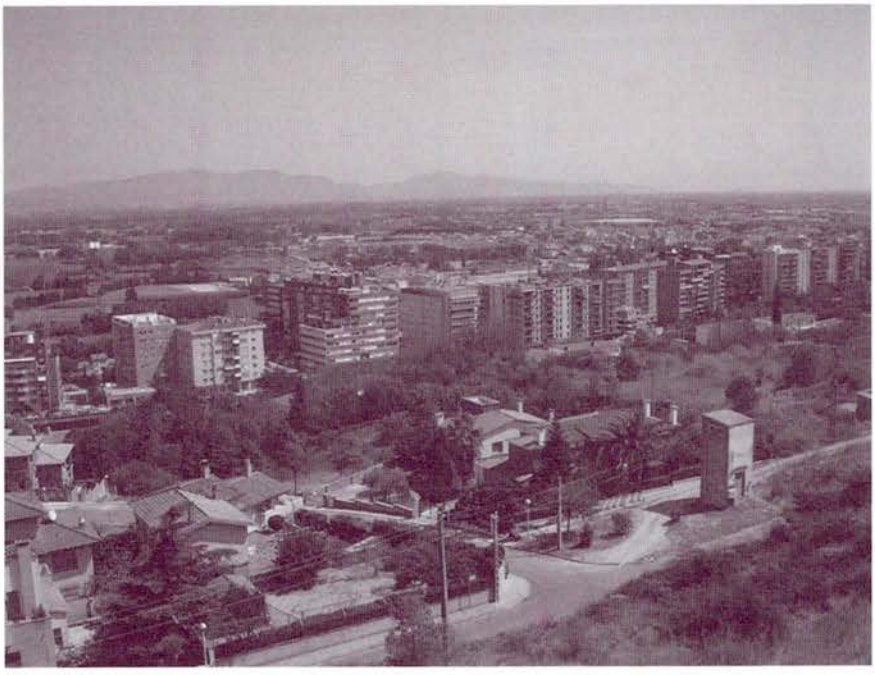
Durant els dos mesos que l'Avantprojecte del PTPCG va estar en consulta pública, van arribar al DPTOP diferents escrits d'observacions, suggeriments i alternatives, per part de 121 interessats: ministeris (2), departaments i organismes de la Generalitat (11), consells comarcals (3), ajuntaments (58), entitats i formacions polítiques (19) i empreses i particulars (27).

Els escrits provinents de les diferents administracions es referien, en general, a matèries sectorials o territorials que els competien i havien estat incorporats per tal de millorar o complementar el Pla i, en alguns casos, amb la sol·licitud d'introduir nous aspectes en l'ordenació (ubicació de presons, pedreres, etc). Més general va ser l'a-

Una imatge de Ripoll Foto: Arnau Urgell

portació de la Diputació de Girona, que la va fer a partir de dos estudis que va presentar als mitjans de comunicació. El primer, el Catàleg d'espais naturals de les Comarques Gironines, on identificava 221 punts d'interès, ja sigui pel seu valor com a connectors biològics, com a zones de transició entre natura i nucli urbà o bé perquè constitueixen espais amb gran potencial que cal preservar. Tots plegats sumaven un total de 260.193 ha, equivalents al 44% del territori. Segons el coordinador de l'estudi, aquesta proposta és la matriu territorial mínima perquè el territori funcioni ecològicament i va constatar que algunes d'aquestes zones ja van ser previstes i protegides en l'avantprojecte de PTPCG, com per exemple el Pla de Vidreres, encara que algunes ho estaven de forma preventiva.

L'altre estudi de la Diputació, en aquest cas, sobre el tramvia de les Gavarres, feia una previsió de la possible demanda per avaluar-ne la viabilitat. La conclusió fou que, a curt termini, els recorreguts viables econòmicament són l'entorn urbà de Girona, especialment el que uniria Girona amb Salt i Vilablareix i fins a l'aeroport, i també el de Riudellots a Palamós, en el qual el tram entre Sant Feliu i Palamós és el segon en importància pel que fa a estacions i viatgers, amb un increment notable a l'estiu. Per contra, connectar Palamós amb Flaçà i arribar fins a Banyoles seria menys viable[1].



Figueres des del castell de Sant Ferran Foto: Moisès Jordi

Per altra banda, mentre que els escrits dels particulars i de les empreses feien referència a aspectes propis i concrets, els de les entitats van fer plantejaments més globals que, en alguns casos, qüestionaven el model en què es basava el Pla, ja que consideraven que augmentava la petjada ecològica de l'àmbit i que no tenia en compte els efectes socioeconòmics del canvi climàtic sobre el territori. Així, per exemple, catorze entitats ecologistes de les comarques gironines[2] es van mostrar contràries a la possibilitat que el Pla es basés en el model tradicional de continuar ocupant sòl i que no generalitzés la desclassificació de sòl urbanitzable en espais considerats "sensibles" –com PEDRINYA A LA PERA [2008:103] i alguns sectors de Maià de Montcal, Riells i Viabrea o àrees industrials de Maçanet o Vilobí–,ni limités més els creixements urbanístics municipals, tant residencials com industrials. Tot i que van reconèixer aspectes positius com la impossibilitat de reconvertir determinat tipus de sòl en sòl urbà o l'aposta pel tramvia, van lamentar que no se'n concretés el traçat o que hi faltessin aspectes com l'estalvi energètic, la política de gestió de residus i de l'aigua o el desenvolupament d'eines jurídiques perquè els ajuntaments determinin el creixement dels seus municipis, i també es van queixar que es continuï incentivant el transport privat. En la presentació pública del seu escrit, una altra plataforma, Salvem l'Empordà, se sumava a les observacions referents a les infraestructures de mobilitat de les altres catorze entitats, i a més mostrava la seva oposició als canvis ocorreguts entre el PDTE i el PTPCG perquè, a parer d'ells, permetien creixements urbanístics majors i proporcionaven una protecció menor als espais agrícoles.

Un cop acabat el període participatiu, els responsables de l'elaboració del Pla iniciaran el procés d'estudi dels escrits, a fi de presentar el nou document millorat que permeti fer-lo arribar a l'aprovació inicial per part del Conseller del DPTOP.

VCM

1 La viabilitat del projecte va ser defensada públicament per l'associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP), que ja havia fet un informe en què defensava aquesta opció.

2 Associació Naturalistes de Girona, LIMNOS, ADEPAR, Salvem el Pla de Vidreres, PLANACUMA, GEDENA, Salvem Sant Aniol, ARÇ, el Cercle per a la Sostenibilitat del Ripollès, Factoria de Sostenibilitat, Salvem les Valls, La Llémena Espai Natural, el grup de Defensa del ter i el centre per a la Sostenibilitat Territorial.

103 PLA TERRITORIAL SECTORIAL D'HABITATGE

Després de més de dos anys de treball, el maig de 2009 el Departament de Medi Ambient i Habitatge presenta l'Avantprojecte del pla territorial sectorial d'habitatge de Catalunya. El pla, compromís adquirit en el Pacte nacional per l'habitatge 2007-2016 i instrument recollit en la Llei pel dret a l'habitatge, introdueix per primera vegada una metodologia per estimar les necessitats d'habitatge, una anàlisi de les variables que han de servir per definir les àrees amb més demanda residencial, una localització del parc en mal estat, un inventari de les reserves de sòl per a habitatges protegits i una nova divisió del territori basada en sistemes urbans i àrees rurals.

La LLEI PEL DRET A L'HABITATGE [2007:78], sancionada a final de 2008, establia l'obligatorietat d'instituir un pla territorial sectorial d'habitatge (PTSH) que, desplegant el Pla territorial general de Catalunya i mantenint una coherència amb els plans territorials parcials i els plans directors territorials, havia d'esdevenir un dels instruments bàsics per a la planificació de la política d'habitatge, conjuntament amb els plans locals d'habitatge i els programes supralocals d'habitatge. Més exactament, la Llei fixava que el PTSH havia d'incloure una quantificació del sòl residencial on es podien efectuar nous desenvolupaments i del sòl residencial creat durant la darrera dècada, una identificació de la situació dels habitatges amb protecció oficial, una diagnosi de l'ús del parc d'habitatges, un inventari dels sòls i edificis públics desocupats que es podrien destinar a polítiques d'habitatge social, una anàlisi demogràfica de les principals variables relacionades amb l'habitatge, incidint en els col·lectius més vulnerables, i una aproximació a les necessitats de manteniment i rehabilitació del parc edificat. A més, el PACTE NACIONAL PER A L'HABITATGE [2007:103] emfasitzà que també havia de delimitar les àrees amb forta demanda residencial, determinar el potencial de creixement urbà i dibuixar els àmbits locals on es podia justificar la modificació dels percentatges de solidaritat urbana, segons la qual, en vint anys, el 15% dels habitatges principals existents en els municipis de més 5.000 habitatges i totes les capitals de comarca havien d'estar destinats a polítiques socials, un terme molt ampli que abraçava tant els habitatges protegits de nova construcció, els habitatges dotacionals, els habitatges d'acollida, els habitatges en règim de copropietat, els habitatges en lloguer de pròrroga forçosa o els habitatges gestionats per les borses de mediació.

El maig de 2009 la Secretaria d'Habitatge presentava l'Avantprojecte del PTSH, elaborat per un equip del Departament d'Urbanisme i Ordenació del Territori de la Universitat Politècnica de Catalunya. El document incorporava una memòria, un informe preliminar de sostenibilitat ambiental i diversos documents annexos: una localització dels sectors de planejament amb reserves per habitatge protegit; un estudi preliminar de l'infrahabitatge a Catalunya; un extens recull d'estadístiques sobre les dinàmiques de població, la construcció lliure i protegida, les obres de rehabilitació amb ajut públic i les característiques del parc d'edificis i habitatges; un balanç de les actuacions previstes en les aprovacions inicials del plans directors urbanístics de les ÀREES RESIDENCIALS ESTRATÈGIQUES (ARE) [7]; una anàlisi de les infraestructures de mobilitat i transport públic; unes projeccions de creixement demogràfic, i, finalment, una àmplia ressenya bibliogràfica de la producció sobre habitatge generada entre 1995 i 2008.

Una de les principals novetats que havia d'oferir el PTSH era la delimitació de les "àrees de demanda residencial forta i acreditada" que la Llei pel dret a l'habitatge definia com a àmbits on, un cop esgotades totes les vies d'estímul i coerció, l'administració competent podia expropiar temporalment la propietat d'un habitatge per incompliment del deure de conservació i rehabilitació. L'avantprojecte no arribava a situar encara aquestes àrees, però sí que avançava la metodologia que s'havia de seguir per definir-les, recolzant-se en una comparativa territorial de l'estructura demogràfica, especialment en el paper de la immigració i la distribució per edats, les situacions d'ocupació anòmala dels habitatges (com, per exemple, l'amuntegament i l'infrahabitatge), la distribució de la renda familiar bruta disponible i el cost d'adquisició dels habitatges, en relació amb les zones de preu fixades pel Pla pel dret a l'habitatge.

Tot el treball del PTSH s'estructurava, no tant per municipis i comarques, sinó per una nova unitat d'agrupació territorial que volia recollir la diversitat en els assentaments urbans de Catalunya. Reconeixent els set àmbits territorials funcionals del Pla territorial general com a primera divisió, s'establia un segon nivell d'agrupació que diferenciava entre "sistemes urbans", que comprenia totes les zones amb municipis majors de 5.000 habitants, i "àrees rurals". En total, s'enumeraven 119 àmbits.

Estratègies d'actuació

Per tal d'assolir els objectius previstos en el Pacte nacional per a l'habitatge i d'articular tots els recursos de la Llei pel dret a l'habitatge, l'avantprojecte del PSTH proposava una seqüència coordinada d'estratègies basades en l'aprofitament de la ciutat ja construïda i el desenvolupament urbanístic sostenible.

La primera en l'ordre de prioritats era millorar les condicions d'habitabilitat i optimitzar l'ús del parc existent, és a dir, aconseguir mobilitzar els habitatges no ocupats per mitjà d'iniciatives de foment del lloguer, de la rehabilitació i l'aplicació de les àrees de tanteig i retracte, dins les quals l'administració tenia dret preferent de compra en totes les transmissions, a fi d'evitar els creixements especulatius de preus i l'augment exagerat del parc públic d'habitatges.

En segon lloc, se citaven els instruments derivats de l'aprofitament del sòl ja urbanitzat. Per una banda, les fórmules encaminades a generar reserves de sostre per habitatge protegit o dotacional en sòls urbans consolidats. Per l'altra, les accions per desenvolupar els sectors urbanístics amb reserves per habitatges protegit delimitats en el planejament vigent, com ara els polígons d'actuació urbanística o els plans de millora urbana.

En tercer lloc, es remarcava el paper dels mecanismes de gestió i execució dels sectors de sòl urbanitzable delimitats en el planejament urbanístic general que inclo-

guessin reserves de sòl per habitatges protegits i dotacionals. S'apuntà la possibilitat d'establir reserves de sòl per damunt dels mínims que estipulava la legislació urbanística.

Aquestes dues darreres estratègies requerien que, prèviament, es disposés d'un inventari i categorització de tots els sectors urbanístics vigents amb reserves per habitatge protegit. L'Avantprojecte comptabilitzà que en el planejament urbanístic general o derivat de Catalunya hi havia reserves de sòl per a 115.813 habitatges protegits i 14.610 habitatges dotacionals.

La darrera mesura proposada eren accions singulars per aconseguir mobilitzar sòls en localitzacions específiques, tant si eren les ARE com els programes de formació i ampliació dels patrimonis públics de sòl i habitatge. Els càlculs provisionals xifraven en 263.343 els habitatges socials existents a Catalunya l'any 2007, un 9,5% del parc principal, lluny encara del 15% que exigia poder satisfer des de bon començament el principi de solidaritat urbana. Les comarques gironines i l'arc metropolità concentraven els majors dèficits de parc social en termes relatius.

Tot i la precisió i amplitud d'aquestes estratègies, molt probablement s'hauria de mobilitzar una gran quantitat de sòl per poder construir-hi nous habitatges protegits, ateses les ingents necessitats socials d'habitatge que no podrien trobar sortida en el mercat lliure. Fins i tot aconseguint edificar tots els habitatges socials de les ARE i els previstos en el planejament urbanístic, a l'horitzó de l'any 2017 en alguns territoris, especialment a les Comarques Gironines, les Comarques Centrals, l'Alt Pirineu i Aran i el Camp de Tarragona, no s'arribarien a satisfer els objectius del Pacte nacional per a l'habitatge. Cal tenir en compte que, segons les estimacions dutes a terme pel Centre d'Estudis Demogràfics (CED), el nombre de llars a Catalunya havia de créixer un 10,6% entre 2007 i 2017, de les 2.758.906 a les 3.051.509 unitats.

Des del punt de vista jurídic, la tramitació del PTSH havia de continuar amb l'elaboració del projecte de decret a començament de 2010, amb la corresponent exposició pública i l'obertura conseqüent del període d'al·legacions.

JLO

Més informació

mediambient.gencat.cat/cat/ciutadans/habitatge

104 PLA TERRITORIAL SECTORIAL D'INFRAESTRUCTURES DE GESTIÓ DE RESIDUS MUNICIPALS

L'Agència de Residus de Catalunya aprova el Pla territorial d'infraestructures de gestió de residus municipals, que preveu la planificació d'infraestructures necessàries per aplicar el model de gestió de residus municipals establert pel Govern i recollit al Programa de gestió de residus municipals (Progremic). Aquest model proposa incrementar la prevenció i minimització dels residus municipals i potenciar-ne la reutilització i també la recollida selectiva, a fi d'obtenir-ne material per al reciclatge i altres formes de valoració dels residus. Aquesta aprovació és el primer pas que ha de portar a l'aprovació final del Pla per decret del Govern.

Segons la Llei 15/2003, que regula la gestió dels residus a Catalunya, els residus municipals són aquells que es generen en l'àmbit municipal i, més concretament, als domicilis particulars, els comerços, les oficines i els serveis, i també els que no tenen la consideració de residus especials i que poden assimilar-se als que es produeixen en aquests llocs o activitats..

Per tal de regular la gestió d'aquest tipus de residus, el Consell de Direcció de l'Agència de Residus de Catalunya (ARC) va aprovar, el mes d'abril de 2009, el Programa de gestió de residus municipals (Progremic), conjuntament amb el de residus industrials (Progric) i el de residus de la construcció (Progroc). A més, va aprovar el Pla territorial sectorial d'infraestructures de gestió de residus municipals (PTSIRM).

El PTSIRM preveu la planificació d'infraestructures necessàries per aplicar el model de gestió de residus municipals establert al Progremic. Els objectius d'aquest programa per a l'any 2012 són: reduir la generació de residus per càpita en un 10% respecte del 2006 (passant d'1,64 kg/hab.*dia a 1,48 kg/hab.*dia); situar l'índex de valoració material en el 48% (és a dir, que el 48% dels materials continguts en els residus siguin aprofitats); i disminuir progressivament el volum de residus sense tractar que van a dipòsit o incineració, fins a arribar al 100% de tractament l'any 2012.

Amb aquesta aprovació, el Govern de la Generalitat iniciava un procés que havia de finalitzar amb l'aprovació del Pla per decret, donant compliment a la Llei 9/2008, reguladora dels residus.

Un nou model de gestió dels residus municipals

El model en el qual es basen el Progremic i el PTSIRM proposa incrementar la prevenció, la minimització i la reutilització dels residus municipals, i també la recollida selectiva, a fi d'obtenir-ne material per al reciclatge i altres formes de valoració dels residus. D'aquesta manera, es redueix la quantitat de rebuig destinat a disposició final, que en tot cas estarà inertitzat i/o estabilitzat.

Per tal d'aconseguir aquests objectius, el PTSIRM determina les instal·lacions de gestió de residus municipals necessàries per donar servei als diferents àmbits territorials. Per això, avalua l'estat de les instal·lacions de tractament existents, i proposa una sèrie de millores per optimitzar el seu funcionament i/o incrementar la seva capacitat de tractament. D'altra banda, analitza les diferents tecnologies de tractament disponibles a nivell industrial que poden ser d'aplicació i determina les necessitats de tractament futures, en nombre i capacitat, per tal d'assolir els objectius del Progremic.

El PTSIRM preveu 109 actuacions segons la tipologia de residu municipal, de les quals 81 podrien ser agrupades en nous centres de tractament i 28 afecten instal·lacions existents. El Pla aposta per recuperar el màxim material dels residus per tal de reincorporar-lo al cicle de producció. Així, preveu la construcció de trenta plantes de tractament dels residus que no es poden recollir selectivament (resta) i nou plantes de compostatge, per tractar la matèria orgànica recollida selectivament. D'altra banda, preveu realitzar millores en la meitat de les plantes que porten a terme aquests processos de tractament. El Pla preveu altres equipaments: les plantes de transvasament o de transferència, plantes de triatge, plantes d'incineració i altres tractaments tèrmics, plantes per a tractaments específics i dipòsits o abocadors controlats.

Les instal·lacions de nova construcció suposen una inversió pública d'aproximadament 984 MEUR, a les quals cal afegir les inversions per actuacions derivades de compromisos acordats i les actuacions per a la millora ambiental d'instal·lacions existents, entre altres, que ascendeixen a un total de quasi 203 MEUR.

El Govern preveia que el Pla suposés un estímul econòmic per al sector i una font de creació d'ocupació. Concretament, preveia la generació de 5.000 llocs de treball arreu de Catalunya durant la fase d'execució i posteriorment 2.500 més (directes i indirectes) en l'explotació de les diferents instal·lacions. D'altra banda, els programes de gestió de residus comporten una inversió pública de 1.287 MEUR i una inversió privada de 170,5 MEUR.

Territorialització de la gestió dels residus

El PTSIRM determina la localització de les instal·lacions de gestió dels residus municipals amb l'objectiu de garantir el compliment de les mesures de prevenció i reciclatge del Progremic. També determina les dades tècniques i de capacitat de cadascuna de les instal·lacions previstes, amb l'objectiu d'ajustar-se a les necessitats de la població i de les activitats de l'àmbit territorial en qüestió. En aquest sentit, el PTSIRM estableix paràmetres generals per tal que, posteriorment i amb la participació dels ens locals, es concreti cada actuació en el territori, ja que són els ens locals els qui tenen les competències de recollida i tractament dels residus municipals.

D'altra banda, el Pla es basa en principis de proximitat territorial i suficiència per tal d'evitar el desplaçament innecessari de residus. Per això, divideix Catalunya en set grans zones –d'acord amb el PLA D'ACCIÓ PER A LA GESTIÓ DE RESIDUS MUNICIPALS 2005-2012 [2005:118]– que hauran de ser autosuficients en la seva gestió de residus l'any 2012. Aquest model es basa en la creació d'una distribució territorial en set grans àrees que puguin arribar a ser autosuficients, totes set, en matèria de tractament dels residus. Aquestes zones, alhora, es divideixen en 29 subzones corresponents a àmbits territorials, en els

quals ja es disposa d'un mínim d'instal·lacions i entitats de gestió que són objecte d'un estudi detallat de situació i perspectives de futur.

Els ecologistes rebutgen el model de gestió dels residus municipals del Govern

La tramitació del Pla territorial va seguir la preceptiva avaluació ambiental en els termes establerts a la LLEI 6/2009, D'AVALUACIÓ AMBIENTAL DE PLANS I PROGRAMES [2005:90]. Aquesta elaboració comportava elaborar l'informe de sostenibilitat ambiental, celebrar consultes pertinents i elaborar la memòria ambiental. En principi, tot aquest procés hauria de garantir que el Pla produeixi el mínim impacte ambiental i que integri els criteris ambientals i de sostenibilitat aplicables a un planejament d'aquest tipus.

Tot i aquesta avaluació ambiental, la Federació Ecologistes de Catalunya (EdC) va manifestar la seva oposició al Pla així com als programes de gestió de residus municipals i industrials, ja que no estaven d'acord amb el model en considerar que apostava majoritàriament pels tractaments finalistes (abocament i incineració) i no minimitzava la producció de residus. A més, l'EdC criticava que no s'incidia de manera prou decidida en la prevenció i la recollida selectiva dels residus.

JRL-X3EA

Més informació

www.arc.cat/ca/agencia/programes/ptsirm.html
www.arc.cat/es/publicacions/pdf/normativa/catalana/lleis/llei_9_2008.pdf
aeec.pangea.org

105 PLA URBANÍSTIC DE CAN TRABAL (L'HOSPITALET DE LLOBREGAT)

El Pla urbanístic de Can Trabal pretén executar parcialment el planejament vigent en aquest àmbit previst pel Pla general metropolità (PGM) com a zona verda, però al mateix temps destinar-ne una part per a usos terciaris i industrials. L'especificitat de l'àmbit, l'última zona agrícola de l'Hospitalet, ha generat una forta oposició contrària per part de veïns, organitzacions ecologistes i partits polítics.

Cal Trabal és un àmbit que abraça 40,2 ha de terreny agrícola, just en el límit sud-oest de la ciutat de l'Hospitalet del Llobregat. La seva delimitació està marcada per la zona industrial de la CARRETERA DEL MIG [2007:186] al nord-oest, la Gran Via al sud, l'autovia A-2 a l'oest i l'hospital de Bellvitge a l'est. Aquest sector està qualificat pel Pla general metropolità (PGM) de 1976 com a zona verda (clau 6c) en la seva majoria i disposa d'importants valors patrimonials –com les masies de Cal Trabal, de Cal Esquerrer i Cal Masover Nou– paisatgístics i naturals. També cal destacar que el sector està parcialment edificat en la part nord, on hi figuren, entre altres, la deixalleria municipal, el parc de sanejament i una subestació elèctrica de FECSA.

S'inicien els tràmits per reformar la Gran Via oest de l'Hospitalet

El maig de 2006 l'Ajuntament de l'Hospitalet i el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) signaren un conveni per reordenar el tram final de la Gran Via fins al riu Llobregat com a procés d'integració total d'aquesta via a la ciutat, de manera semblant al que s'havia fet al tram més proper a Barcelona amb actuacions com la plaça Europa a través del Consorci per a la Reforma de la GRAN VIA DE L'HOSPITALET [2008:133]. En l'esmentat conveni, també es preveia la construcció d'un pol d'activitats biomèdiques (Biopol) al voltant de l'Hospital de Bellvitge i el Duran i Reynals.

Aquesta proposta es va concretar el 27 de juliol de 2008, quan el Consorci per a la Reforma de la Gran Via va donar a conèixer els tres projectes d'ordenació en el tram final de la Gran Via: la construcció de la primera fase del Biopol a l'entorn de l'Hospital Duran i Reynals; la semicorbertura i creació de dues noves places i el desmantellament del nus viari de Bellvitge que depèn del Ministeri de Fomento (MIFO); i, finalment, l'ordenació de Can Trabal, a l'altra banda de la Gran Via, on estava prevista l'altra fase del Biopol lligat a l'Hospital de Bellvitge, un consorci empresarial i la construcció d'un parc de 20 ha. Aquest parc, estava previst que tingués una solució de continuïtat més enllà de l'A-2 fins al riu Llobregat gràcies als terrenys guanyats amb el desmantellament parcial del nus viari.

El projecte de Can Trabal

Durant el setembre, l'Ajuntament, a través de l'Agència de Desenvolupament Urbà (ADU), va donar a conèixer alguns detalls del projecte d'ordenació en l'àmbit concret de Can Trabal, que s'articula a través d'una modificació del PGM. En aquesta modificació, s'executarien dues terceres parts de les zones verdes previstes pel planejament, integrant-hi les masies preexistents, mentre que a la resta del sector s'incorporarien nous usos terciaris (Biopol i equipaments comercials, principalment) a la part més popera a l'hospital (22,3% del sector), així com una zona industrial a la part nord (8% del sector) destinada a allotjar les empreses afectades pel Pla de reconversió d'àrees industrials de l'Hospitalet (PRAIH). Aquests canvis d'usos es realitzarien a través d'una transferència de la part de zona verda no executada, la part de la Marina del municipi veí del Prat de Llobregat.

Aquesta informació va generar els posicionaments contraris al projecte per part de l'Associació de Veïns de Bellvitge, diverses entitats ecologistes com la Saboga i partits polítics extraconsistorials com Els Verds i Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), que van veure en el projecte una clara voluntat d'acabar amb l'últim espai agrícola de la ciutat. Per contra, el gerent de l'ADU, Antoni Nogués, va defensar la necessitat de tancar la ciutat amb activitats d'alt valor afegit i amb un gran espai verd equivalent en superfície al Parc de la Ciutadella que està projectat per l'arquitecte portuguès Alvaro Siza.

A final d'octubre, el Consell de la Sostenibilitat, òrgan participatiu de la ciutat presidit pel regidor de medi ambient Alfons Salmerón (Esquerra Unida i Alternativa, EUiA), també va mostrar el seu posicionament contrari al projecte. Arran d'aquest fet, el regidor de medi ambient mateix també va mostrar el seu rebuig públic al projecte, motiu pel qual ERC va demanar la seva sortida del govern.

Tot aquest moviment opositor va cristal·litzar en la creació, a començaments del novembre, de la Plataforma per la Conser-

Imatge de la zona agrícola amb Can Trabal al fons Foto: Moisès Jordi

vació Agrícola de l'Hospitalet i Contra l'Especulació Immobiliària", que va elaborar un manifest i va iniciar la recollida de signatures en contra del projecte.

Augment del debat sobre Can Trabal

Durant el novembre, el debat va créixer en intensitat i gairebé tots els grups polítics de la ciutat s'hi posicionaren. Així el Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), en majoria a l'Ajuntament, va continuar defensant el projecte argumentant que per tal de fer efectiu el planejament vigent (zona verda) calia introduir nous usos perquè fos econòmicament viable l'execució del parc. Altres grups municipals que no havien expressat la seva opinió, com Convergència i Unio (CiU) i el Partit Popular (PP), es mostraren partidaris de la conservació de la zona agrícola i Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV), al govern, acceptà el projecte amb l'exigència que no representés cap pèrdua de zona verda per a la ciutat.

A final de 2008 i durant tot el primer trimestre de 2009 el manifest contrari al projecte va ser signat per més entitats, com Unió de Pagesos (UP), Depana, SEO-Birdlife o l'Associació per la promoció del transport públic (PTP), i dintre del moviment opositor mateix augmentaven les reclamacions d'una consulta popular sobre el projecte.

Finalment, el 24 de maig de 2009, tot el moviment opositor al projecte va organitzar una marxa des de la plaça de l'ajuntament fins a Can Trabal sota el lema "SOS Can Trabal", que comptà amb la presència d'unes 500 persones, segons els organitzadors.

Pintada contra el pla urbanístic Foto: Moisès Jordi

Informe de medi ambient

El Pla urbanístic de Can Trabal, tot i generar un important debat públic durant gairebé un any, no va iniciar la tramitació oficial, i només es va elaborar un document d'avanç de la modificació del PGM.

En aquest sentit i de cara a l'inici de la tramitació, al juny, es va donar a conèixer a través de la premsa un informe previ sol·licitat per l'Ajuntament de l'Hospitalet als serveis territorials del Departament Medi Ambient i Habitatge (DMAH) sobre l'avanç de la modificació del PGM i l'Informe de Sostenibilitat Ambiental (ISA) preliminar.

En l'informe esmentat es qüestiona severament la transferència de zona verda al municipi del Prat, atès que l'àmbit escollit, a la Marina, és una zona especial de protecció d'aus (ZEPA) inclosa en la Xarxa Natura 2000 [2006:199], cosa que impossibilitaria la transformació de sòl rústic en sòl per a usos urbans. Respecte a l'ISA preliminar, considera deficient l'estudi de situacions d'inundació basat en dades de l'any 2001 (quan el riu Llobregat encara no estava desviat) i qualifica el catàleg de flora i fauna d'insuficient.

Emparant-se en aquest informe, la plataforma i les organitzacions contràries al projecte van considerar que la Generalitat donava un primer revés al projecte, mentre que l'equip de govern s'ho va prendre tot just com un recull de recomanacions que calia tenir en compte en la futura tramitació del projecte.

Tot i que es preveia que la tramitació oficial –a través de l'aprovació inicial de la modificació del PGM- s'iniciés a final de 2009, aquest fet no es va produir.

NCL

Al fons, Can Trabal Foto: Moisès Jordi

Més informació

avbellvitge.wordpress.com
salvemlazonaagricolha.blogspot.com
www.l-h.cat

106 PLA URBANÍSTIC DE FRIGORÍFICS DEL TER (SALT)

El mes de juny la Comissió d'Urbanisme aprova definitivament la Modificació puntual del Pla general d'ordenació urbana (PGOU) que requalifica el sòl industrial de l'àmbit on se situa l'escorxador de l'empresa Frigorífics del Ter com a sòl residencial. El Pla preveu la construcció de 207 habitatges, però, amb tot, no rep el suport de l'oposició ni de nombroses entitats veïnals, que no han arribat a un acord amb l'equip de govern tot i els vuit esborranys de pla presentats.

Salt és un municipi del Gironès que forma part del continu urbà de Girona. Amb una població de 28.763 habitants l'any 2008, és una de les ciutats de Catalunya amb una taxa d'immigració més elevada (el 40%) sobretot d'origen africà. Aquest fenomen migratori s'explica bàsicament des de factors econòmics i socials, però també, en certa mesura, per la tipologia d'habitatges existents: a Salt el 70% dels habitatges tenen entre 60 i 90 m² i només un 5% supera els 100 m²

L'àmbit de transformació urbana se situava en contacte directe amb el nucli urbà, a la banda oest. Limitava a llevant amb el carrer Mercè Rodoreda i a ponent amb la franja límit per a les transformacions i oportunitats de creixement residencial de Salt: l'autopista AP7. L'oportunitat de donar connectivitat i certa centralitat al sector estava garantida, ja que es trobava en contacte directe amb el carrer Major (façana nord de l'àmbit de transformació).

L'activitat industrial anuncia el seu trasllat

L'empresa Frigorífics del Ter SA i Fridasa (amb qui comparteix accionistes) formen el segon grup carni més important de la demarcació de Girona, amb un volum de producció anual que supera les 100.000 tones. Els principals accionistes d'aquest grup són la família Compta Artigas i Casademont SA. Ambdues companyies van acordar una fusió i el trasllat dels espais de producció, que implicava una inversió de més de 60 MEUR. Amb l'objectiu d'adaptar-se a les noves exigències tecnològiques i mediambientals per tal de ser competitius en el futur en el mercat internacional, preveien la construcció d'una única planta al sistema urbà de Figueres (Alt Empordà). L'emplaçament previst per a la nova planta era al polígon industrial de Vilamalla, dotat d'una alta accessibilitat per la seva proximitat a la carretera C-31 i l'autopista AP-7. El nou polígon es trobava allunyat dels nuclis urbans més propers de Figueres, Vilamalla, el Far d'Empordà i Santa Llogaia d'Àlguema.

Vista de l'empresa, amb l'autopista en primer terme i l'església de Salt al fons Foto: Moisès Jordi

A final del 2007 Fridasa ja havia avançat el tancament del seu escorxador situat a l'àrea urbana de Figueres. Aquest trasllat havia de permetre la transformació del sector Marca de l'Ham Vilatenim (Figueres) amb la construcció d'un nou centre social i la reestructuració urbanística de l'espai.

Frigorífics del Ter SA utilitzava les seves instal·lacions de Salt com a escorxador de bestiar. Aquesta activitat industrial havia motivat queixes –tant pels sorolls com per les olors– per part dels veïns propers a la planta. El novembre de 2007 l'Ajuntament de Salt va fer públiques les primeres negociacions amb l'empresa (que havien començat el 2005) un cop aquesta havia manifestat la voluntat de Frigorífics del Ter de tancar la planta de Salt.

La voluntat municipal per a l'àmbit un cop aturada la producció industrial era requalificar els terrenys industrials en residencials mitjançant la redacció d'una modificació puntual del PGOU. Les posicions de l'Ajuntament i l'empresa a l'hora d'arribar a un conveni no es trobaven, però, gaire pròximes, ja que totes dues parts diferien sobre quines havien de ser les plusvàlues generades per l'operació.

Frigorífics del Ter va pactar amb l'Ajuntament de Salt tancar la planta el 2011. Tot i això, va ampliar-hi la producció en sumar-hi l'activitat de Fridasa mentre les obres de la nova planta de Vilamalla no s'acabaven d'executar. L'alcaldessa de Salt, Iolanda Pineda (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC) va manifestar en assabentar-se del trasllat de Fridasa a Salt que seria estricta a l'hora d'exigir a Frigorífics del Ter que s'acomplissin els terminis de tancament pactats.

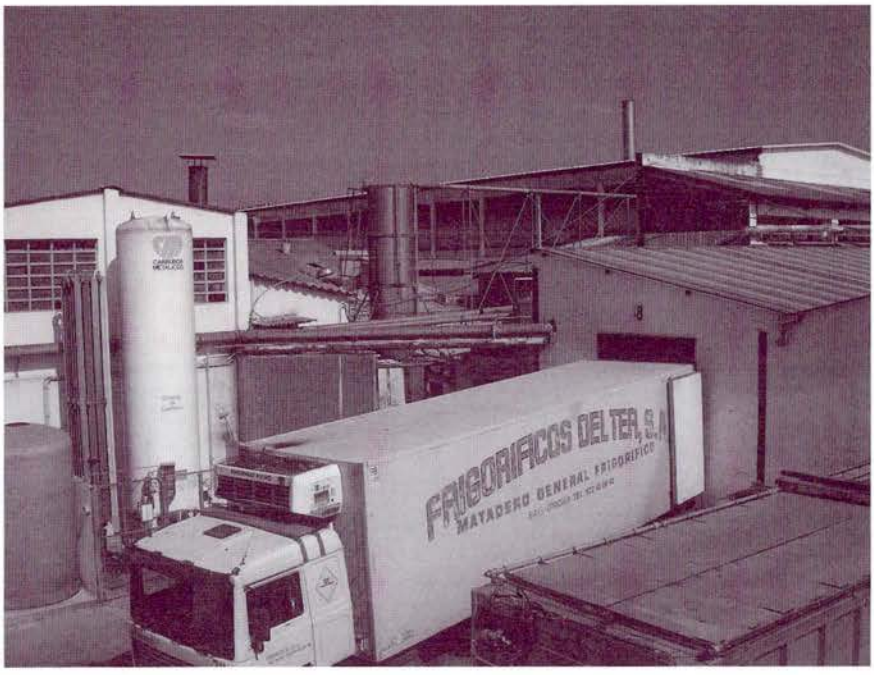
Un procés d'aprovació marcat per l'enfrontament

El procés d'aprovació del Pla no va amagar les grans discrepàncies que hi havia entre l'equip de govern (PSC i Esquerra Republicana de Catalunya –ERC–) i l'o-

posició (Convergència i Unió –CiU–, Iniciativa per Catalunya-Verds-Independents per Salt –ICV-IpS– i Partit Popular –PP–) per aquesta qüestió. Les primeres propostes que l'Ajuntament va fer públiques ordenaven els habitatges amb blocs d'entre 3 i 7 alçades. Aquesta ordenació no va satisfer ni l'oposició ni els veïns del barri vell i el barri dels Escriptors de Salt. Els detractors del Pla demanaven que les alçades màximes no superessin planta baixa més dues plantes pis (PB+2), coincidint amb el que corresponia als barris adjacents al sector segons el planejament vigent. L'oposició també demanava que es reduís el nombre i la densitat d'habitatges que en la proposta es trobava propera als 60 hab./ha. Fonts municipals van defensar els càlculs del Pla a partir de la seva sostenibilitat econòmica i de les directrius de la Direcció General d'Urbanisme (DGU), ja que si es volia aconseguir que fos viable calia garantir les plusvàlues acordades i les cessions d'espais verds i equipaments corresponents. Disminuir la densitat mantenint el nombre d'habitatges i reduint-los a PB+2 hauria comportat un parc edificatori amb un estàndards de superfície molt més elevats.

Tot i això, la pressió veïnal va obligar l'Ajuntament a fer públiques fins a vuit propostes de pla, amb una actitud que els responsables municipals van qualificar de *dialogant ininterrompuda*, per bé que l'oposició i les entitats veïnals van trobar-ho insuficient. Finalment, l'equip de govern va optar per harmonitzar les alçades de l'ordenació sense superar en cap cas PB+4, i sempre mantenint el nombre de 207 habitatges (60 dels quals de protecció oficial). Tot i admetre que s'havia assolit una millora respecte de la proposta inicial, ni oposició ni veïns van estar d'acord amb el Pla.

La modificació de Pla es va aprovar inicialment el 26 de gener del 2009 amb els vots favorables del govern i els contraris de l'oposició, enmig d'un ple tens i multitudinari amb xiulets i exhibició de cartells contra l'especulació per part del públic. L'exalcalde Jaume Torramadé (CiU) i el primer tinent d'alcalde i regidor d'urbanisme Joan Boada (ERC) van protagonitzar un dur enfrontament verbal.



Detall de l'empresa Frigorífics del Ter Foto: Moisès Jordi

El Pla, aprovat provisionalment

Un cop incorporades les modificacions derivades de l'estimació d'algunes de les al·legacions i els informes dels diferents òrgans institucionals (Medi Ambient, etc.) el Pla es va aprovar provisionalment el 9 de maig del 2009. Va ser redactat per l'estudi d'arquitectura de Girona FGA arquitectes i promogut per la mateixa empresa Frigorífics del Ter.

L'àmbit de transformació comprenia una superfície total d'actuació de 30.306 m², 23.316 dels quals eren propietat privada de l'empresa (el 78%) i la resta (22%), de l'Ajuntament. En la zonificació proposada la superfície de sòl privat es reduïa fins al 40% i la de sistemes públics augmentava fins al 60% (29% de viari, 10,5% d'equipaments i 20,5% d'espais verds). El nou sostre privat era de 21.100 m² repartits en 207 habitatges (60 dels quals de protecció oficial). El Pla preveia 1.395 m² d'ús comercial.

L'ordenació es resolia amb la construcció d'una illa oberta de PB+2+àtic, amb la façana que donava als carrers Major, Mercè Rodoreda i Pompeu Fabra, i assumia el contacte de la nova operació amb el teixit urbà existent (també de PB+2). La cessió d'espais verds es feia en la part central de l'àmbit en forma de rambla arbrada, que també feia de porta a la zona d'equipaments. La resta d'edificis s'ordenaven amb dos blocs de PB+4 paral·lels a la rambla i dues peces en forma de vila urbana també de PB+4 a banda nord i sud de l'equipament.

El 16 de juny la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona (CTUG) va fer l'aprovació definitiva de la modificació del PGOU. Els responsables de Frigorífics del Ter preveien aturar l'activitat industrial de la planta de Salt l'any 2011.

PPC

Més informació

www.figaarquitectes.com
www.salt.cat

107 TRANSFORMACIÓ URBANA DE LA CIUTAT ESPORTIVA DEL RCD ESPANYOL (CORNELLÀ DE LLOBREGAT I EL PRAT)

El 2 d'agost de 2009 el Reial Club Esportiu Espanyol (RCD Espanyol) inaugura l'estadi de Cornellà-el Prat, set anys després de la compra dels terrenys. L'estadi finalment costa 60 MEUR, però tot i la xifra, rep elogis generalitzats i aconsegueix dinamitzar econòmicament Cornellà de Llobregat. Amb tot, el centre comercial Splau que ha d'acompanyar l'obra de l'estadi encara no entra en funcionament. D'altra banda, la bona comunicació amb transport públic i la implicació de l'Ajuntament de Cornellà faciliten la mobilitat dels aficionats periquitos.

Antecedents | 2004:148; 2007:189

El 2002 el Reial Club Esportiu Espanyol (RCD Espanyol) va anunciar la compra d'uns terrenys entre Cornellà de Llobregat i el Prat de Llobregat, a la comarca del Baix Llobregat, per construir el seu nou estadi i un centre comercial adjacent. El lloc escollit va ser el terreny anomenat la plana del Galet, situat a la façana fluvial del riu Llobregat de Cornellà de Llobregat, i al costat de l'autovia A-2.

Avança la construcció de l'estadi

El maig del 2003 es va col·locar la primera pedra de l'estadi de Cornellà-el Prat i el desembre del 2004 es va inaugurar la primera fase de les obres. L'octubre del 2005 es va presentar públicament el projecte definitiu i durant el 2006 es va assentar el terreny per garantir l'estabilitat del centre de l'estadi. Al final del 2006 la Generalitat va aprovar la llicència comercial de la zona i també hi van començar les obres d'urbanització. El gener del 2007 el RCD Espanyol tenia les llicències d'obres dels ajuntaments de Cornellà i el Prat i el novembre del 2007 ja s'insinuava l'esquelet de l'estadi.

Durant el 2008 van avançar les obres. El març es va concloure l'estructura de formigó i es reforçaren els fonaments, ja que es trobaven en una zona influenciada per un curs fluvial. A l'abril començava el muntatge de l'estructura metàl·lica de la coberta principal. Al maig finalitzaven les obres de les graderies alta i mitjana. Al juny s'acabava l'estructura de la premsa i el muntatge dels ascensors i al juliol s'iniciaven els muntats de la façana principal. Al setembre, l'estructura metàl·lica coberta i els interiors ja eren a punt, s'instal·laven les cadires a la graderia i a l'octubre es concloïa la graderia baixa.

Durant el 2009 ja només quedaven els últims detalls. Durant el febrer del mateix any es va acabar de posar la gespa al terreny de joc, es va acabar de polir els interiors, la instal·lació dels marcadors i tota l'estructura electrònica i la il·luminació. Finalment, al juny es van lliurar les claus i es certificava el final de l'obra de l'estadi per part de la constructora i els arquitectes.

S'inaugura l'estadi amb retard

El 2 d'agost de 2009 es va inaugurar l'estadi amb un partit amistós contra el Liverpool (Anglaterra) amb més de 40.000 aficionats a les graderies. L'estadi estava previst d'inaugurar al final del 2008 però es va retardar i finalment el RCD Espanyol va acabar jugant dotze anys a Montjuïc.

El nou estadi de Cornellà-el Prat va costar finalment uns 60 MEUR, més de 20 MEUR del total pressupostat, una desviació que representava una de les principals problemàtiques de l'obra. L'augment del cost el van provocar despeses del subsòl, com ara col·lectors d'aigües que s'havien hagut de desviar, el sanejament del terreny de joc, els fonaments i l'aplicació de la nova normativa antisísmica. L'estadi periquito té un aforament de 40.500 persones, mil localitats més de les que s'havien previst inicialment, i per això és el tercer estadi amb més capacitat de Catalunya.

Les 2.720 plaques fotovoltaiques construïdes sobre de les graderies de gol havien de crear 680.000 kWh cada any. La coberta exterior del camp estava composta per mampares translúcides de color blanc i blau que s'il·luminaven de nit. A més, s'hi van construir 5.000 columbaris, que ocupen una superfície de 1.000 m^2, i la botiga oficial.

L'estadi incorporava 12.000 m^2 de locals comercials de lloguer, 3.000 m^2 dels quals situats a la tribuna lateral davant del centre comercial. Per altra banda, i completant l'oferta comercial, adjacent al camp de futbol, també entre Cornellà i el Prat, s'estava acabant el centre comercial anomenat Splau, amb dues plantes d'establiments de moda, oci, electrònica, restaurants, divuit sales de cine i un bowling.

Una bona mobilitat en transport públic

L'Ajuntament de Cornellà de Llobregat es va marcar com a objectiu en el Pla de mobilitat de l'estadi, presentat el juliol del 2009, que entre el 35 i el 40% dels aficionats hi accedissin en transport públic. Per aconseguir-ho es va preveure un reforçament a demanda del metro, del tramvia, dels trens de Rodalies i dels ferrocarrils. L'alcalde de Cornellà, Antoni Balmón (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), va explicar que el transport públic era la millor opció per arribar a l'estadi. A més, al costat de l'estadi també es van habilitar zones d'aparcament per als autocars de les penyes.

El transport públic existent a la zona, sense reforçar-lo, tenia una capacitat per transportar uns 17.000 usuaris cada hora en dies festius i uns 23.000 en dies laborables, un marge suficient per absorbir els aficionats periquitos. Aquests mitjans de transport els deixava a uns 6 o 20 minuts caminant de l'estadi, segons la parada. De fet, no es preveia cap sistema d'autobusos llançadora des de les parades de transport públic més pròximes, ja que segons l'alcalde de Cornellà era molt més ràpid anar a peu. L'estació de Cornellà-Riera dels Ferrocarrils de la Generalitat (FGC) era la que estava situada més a prop de l'estadi. Cada dia de partit la Guàrdia Urbana de Cornellà i els Mossos d'Esquadra activaven un dispositiu especial, en el qual la policia local del Prat, però, no participava.

El dia de la inauguració, amb l'estadi ple, no hi va haver problemes de transport públic, el mitjà de transport escollit per la gran majoria dels assistents. Tampoc no hi va haver problemes en els accessos des de la ronda de Dalt i l'A-2. Renfe, el Trambaix, els autobusos de Cornellà, FGC i el metro van ampliar els horaris d'ús.

Malgrat tot, el retard del Ministeri de Foment (MIFO) en la construcció de la rotonda que havia de facilitar l'accés a l'es-

tadi per l'A-2 provocava problemàtiques en la mobilitat, ja que prop de 10.000 cotxes es desplaçaven a Cornellà-el Prat en els partits amb el camp ple.

Molt optimisme entre les opinions i valoracions de l'estadi

L'alcalde de Cornellà de Llobregat, Antoni Balmón, va explicar que feia cinc anys els terrenys on hi havia l'estadi eren un espai degradat. A part de l'estadi, va remarcar que en el subsòl també s'hi havien fet moltes obres importants, com ara diversos col·lectors d'aigua. Per a Balmón l'obra nova representava un motor econòmic per a la ciutat, donava llocs de treball públics i privats, i garantia un futur molt més amable per a la ciutat. En la mateixa línia, segons l'alcalde del Prat de Llobregat, Lluís Tejedor (Iniciativa per Catalunya-Verds, ICV), el RCD Espanyol havia superat el centralisme i s'havia obert a l'àrea metropolitana. Així doncs, segons Tejedor el nou estadi donava prestigi, centralitat i protagonisme al Prat.

Un dels dos arquitectes del nou estadi, Esteban Gasulla, va manifestar que van materialitzar l'estadi que havien projectat i que patia perquè els accessos en cotxe eren millorables. Segons Gasulla es va construir un estadi petit que semblava més gran i que donava sensació d'amplitud.

El president del RCD Espanyol, Daniel Sánchez Llibre, va explicar que l'equip periquito, amb la instal·lació de l'estadi al Baix Llobregat, era pioner en el concepte de la gran Barcelona. El director del nou estadi de Cornellà-el Prat, Josep Toldrà, va destacar que van rebre propostes per organitzar concerts a l'estadi i que van notar la dinamització dels comerços del voltant com ara bars, restaurants i botigues. Fins i tot els empresaris de l'hostaleria es plantejaven obrir els diumenges.

La inauguració del centre comercial Splau el costat del camp del RCD Espanyol finalment es va endarrerir fins al maig del 2010.

XCN

Més informació

www.aj-elprat.cat
www.cornellaweb.com
www.rcdespanyol.com

108 PLA URBANÍSTIC DE LA GUINEUETA VELLA (BARCELONA)

El maig de 2009 l'Ajuntament de Barcelona aprova provisionalment la modificació puntual del Pla general metropolità (PGM) al nord de la ronda de la Guineueta Vella. El projecte de reordenació urbanística inclou la construcció de 194 habitatges protegits i socials, un camp de futbol i un aparcament en un àmbit al peu de Collserola on es millorarà i potenciarà la relació entre els barris de Canyelles i Roquetes.

La Guineueta és un dels nou barris originals que van donar nom al districte de Nou Barris de Barcelona. Abans dels anys cinquanta el seu paisatge estava dominat pels conreus abandonats de vinya i de cereals. Coincidint amb les grans onades migratòries procedents del sud d'Espanya se'n va començar el desenvolupament urbanístic: primer al sud de l'actual ronda de Dalt i després al nord, amb el barri de Canyelles (conegut primer amb el nom de la Guineueta Nova).

La Guineueta aglutina grans polígons d'habitatges (Barcinova, Calinova i Guineueta) construïts als anys seixanta. Les millores dels darrers anys en l'espai públic del barri han estat notables gràcies a diverses intervencions estratègiques de gran escala: remodelació del passeig de Valldaura, reurbanització i cobertura de la ronda de Dalt i successives intervencions al Parc Central de Nou Barris.

El lloc

Des de l'aprovació l'any 1976 del PGM, s'havien fet fins a quatre modificacions sobre l'àmbit amb la reordenació de sòls per a equipaments com a denominador comú.

La proposta de modificació de pla de l'any 2009 partia dels estudis realitzats per Bagursa i l'Institut Municipal d'Urbanisme de Barcelona (IMU) que des de l'any 2006 tractaven de donar resposta a la necessitat de repensar els marges de la serra de Collserola entre els barris de Canyelles i la Trinitat Nova. La modificació del pla permetria millorar i potenciar la relació entre els barris de Canyelles i Roquetes a través de la seva estructura d'espais lliures i equipaments, i de la reurbanització dels seus espais intermedis.

L'àmbit de modificació de planejament formava part de la franja de connexió entre el sòl urbà de la ciutat i Collserola. Amb una superfície de 48.455 m² (majoritàriament de propietat pública) es trobava encaixat entre el carrer d'Antonio Machado, la ronda de la Guineueta Vella i l'arrencada dels pendents de la serra de Collserola.

La major part de la superfície de la zona estava pendent d'urbanitzar. El terreny presentava una topografia molt irregular, fruit de les successives intervencions que havien alterat notablement el perfil natural dels turons que s'estenen des de Collserola. S'hi havien creat seguint una iniciativa relativament anàrquica una sèrie de plataformes sense pavimentar que, a causa del dèficit de places d'aparcament existent al barri, els veïns del barri de Canyelles utilitzaven d'una manera no regulada.

A la banda oest de l'àmbit de modificació de planejament, i amb accés des de la carretera Alta de les Roquetes, s'ubicava un centre ocupacional per a discapacitats (Can Ensenya), no reconegut pel planejament vigent.

Característiques i ordenació del Pla

Del total de la superfície de l'àmbit (48.455 m²) el pla redactat per Regesa qualificava com a equipaments i espais verds un 65% i un 11% del total, respectivament. La superfície d'espais verds s'incrementava 2.962 m² com a conseqüència de les cessions motivades per la implantació de 11.500 m² de sostre residencial i de 1.900 m² destinats a altres usos.

L'ordenació situava els habitatges en la confluència de la ronda de la Guineueta

Maqueta del projecte Font: Ruisánchez Arquitectes

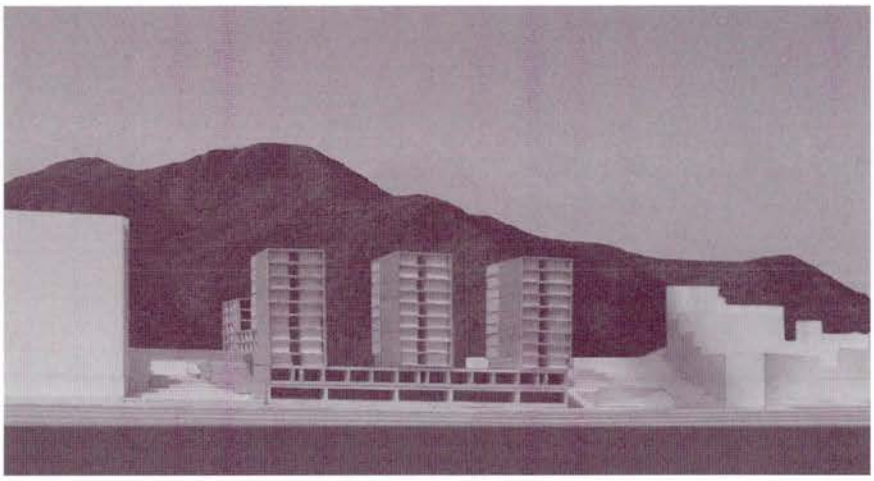
Vella i el carrer d'Antonio Machado, amb l'objectiu d'integrar els de nova implantació a la resta del barri. És en aquest punt on es disposava de la cota més baixa i de la possibilitat d'afrontar la nova façana amb els blocs d'habitatges existents.

Segons l'avantprojecte de l'arquitecte Manuel Ruisánchez, l'edificació s'ordenava en tres volums alineats al llarg del carrer d'Antonio Machado, amb una alçada d'onze nivells (sensiblement inferior a la de la major part de l'edificació existent a Canyelles), que emergien de dues plataformes desenvolupades únicament en planta baixa i esglaonades per integrar-se en el terreny.

Els dos volums més allunyats de la ronda de la Guineueta Vella arrencaven únicament de la plataforma inferior en la qual es preveia la ubicació de locals comercials que donessin al carrer d'Antonio Machado.

El volum més pròxim a la ronda de la Guineueta Vella tenia una extensió més gran, de manera que arrencava també de la plataforma superior. Entre les dues plataformes es creava un pas, situat un nivell per sobre del carrer d'Antonio Machado, que permetia l'accés als habitatges situats en els tres volums. Les plantes superiors de la part posterior d'aquest volum es destinaven a habitatges dotacionals.

Darrere dels habitatges i en terrenys més elevats i qualificats d'equipaments es preveia resituar les pistes de petanca de la vora del carrer d'Antonio Machado. El nou equipament esportiu (camp de futbol) es disposava de manera que, aprofitant el desnivell del terreny, els vestuaris se situaven



Maqueta del projecte amb Collserola al fons Font: Ruisánchez Arquitectes

sota el camp en la seva part més baixa i a les grades en la part més alta.

El sòl qualificat d'equipament en la part central de l'àmbit de modificació de planejament mantenia bàsicament la seva situació ja que únicament se n'ajustaven lleugerament els límits amb la voluntat de millorar la connexió del espais lliures urbans amb els sòls forestals de Collserola i amb el traçat existent de la carretera Alta de les Roquetes.

El centre ocupacional de Can Ensenya, actualment qualificat de sistema de protecció, es qualificava com a equipament (clau 7 del PGM) per tal de poder-hi mantenir correctament la seva activitat.

Calendari i avaluació econòmica

El 22 de gener de 2009 es va aprovar inicialment la modificació puntual del Pla general metropolità (PGM) al nord de la ronda de la Guineueta Vella i el 29 de maig es va fer l'aprovació provisional.

Pel 2010 es preveia que es realitzés l'aprovació definitiva. Es preveia que l'execució del conjunt d'actuacions, valorades en 21,5 MEUR, es desenvolupessin en el termini d'un quadrienni. Fonts municipals avançaven que segurament la primera obra del projecte que es tiraria endavant seria la resituació de les pistes de petanca i la instal·lació esportiva, esperada amb candeletes per part del seu inquilí preferent: el Club Esportiu Canyelles.

PPC

Més informació

www.ruisanchez.net

109 PLA URBANÍSTIC DE LA RONDA NORD (SANT FELIU DE LLOBREGAT)

El mes de febrer de 2009, l'Ajuntament de Sant Feliu de Llobregat aprova inicialment una modificació puntual del Pla general metropolità (PGM) que afecta un sector de 182,5 ha. La proposta comporta la requalificació de 26,2 ha de sòl forestal per construir-hi espais verds per a la ciutat, més equipaments i habitatges i un nou viari d'accés a la cimentera CEMEX, conegut com la ronda Nord. Tot i la confiança de l'Ajuntament que la modificació beneficia el municipi, els veïns dels barris afectats i les entitats ecologistes s'hi oposen per l'afectació que comportaria la construcció del nou vial sobre l'espai forestal de Collserola.

A començament de febrer de 2009, l'Ajuntament de Sant Feliu de Llobregat va aprovar inicialment una modificació del Pla general metropolità (PGM) a tocar del PARC DE COLLSEROLA [2008:81] pel seu cantó sud-oest. Aquesta modificació afectava el polígon el Pla i els sectors del torrent del Duc, la carretera de la Sanson i la riera de la Salut, i també el barri de Mas Lluí, al nord-est del nucli urbà. En total, 182,5 ha de sòl que comportaven la requalificació de 26,2 ha de sòl forestal (Clau 27 segons el PGM), en favor de sòl de parcs i jardins, sòl industrial i sòl residencial, on s'hi podrien edificar uns 250 habitatges. L'operació urbanística també incloïa la construcció de més equipaments i d'un nou viari d'accés a la CIMENTERA CEMEX [2007:45], conegut amb el nom de ronda Nord, que tindria uns 2,2 km.

Un projecte que beneficia el municipi

Juan Antonio Vázquez (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), alcalde de la ciutat, va anunciar que es tractava de "l'operació urbanística més important de la ciutat, juntament amb el soterrament de les vies de Renfe". Segons Vázquez, el projecte beneficiaria el municipi per tres motius bàsics: es protegiria el sector que forma part de la serra de Collserola i s'evitaria que s'hi edifiqués; permetria crear una zona industrial a l'altre costat de les vies; i comportaria la construcció d'un vial de circumval·lació –la ronda Nord– que evitaria el trànsit de 1.400 camions diaris que suporten els veïns del barri de les Grases.

La modificació també comportaria la reordenació de la cimentera CEMEX, la construcció d'equipaments i la consolidació del camp de golf de Can Cuiàs i del Tennis Sant Jordi. D'altra banda, segons l'Ajuntament, l'objectiu era integrar el barri amb Collserola mitjançant la implantació d'àrees d'oci i la creació de diversos recorreguts lúdics i d'una xarxa de camins per l'interior del parc. A més, es pretenia eliminar els sistemes viaris innecessaris i es millorarien els passos per sota del ferrocarril.

L'aprovació inicial de la modificació, que ja comptava amb els informes favorables del Consorci del Parc de Collserola i del Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH), va rebre el suport de la major part del consistori municipal amb el vot en contra d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), que s'oposava a la construcció de la ronda Nord.

Les protestes dels veïns i ecologistes

L'aspecte que va rebre més crítiques per part de la ciutadania va ser la construcció del nou vial de la ronda Nord, que travessaria l'espai forestal. Agrupacions ecologistes com CEPA-Ecologistes de Catalunya, la Plataforma Cívica per la Defensa de Collserola i Amics de la Natura de Sant Feliu van presentar al·legacions a la modificació de plantejament en considerar que la carretera "destrossaria l'entorn natural del torrent del Duc".

Les al·legacions també reclamaven que no es convertissin en jardins els espais qualificats com a sòl forestal i que estaven dins del Parc de Collserola i de la Xarxa Natura 2000, i demanaven que es reconegués el valor paisatgístic que tenen els espais agrícoles i el seu interès com a espais estructuradors del territori. Segons aquests col·lectius la modificació no respectava els interessos generals dels ciutadans del municipi i, malgrat els discursos del consistori municipal, "només afavoria els interessos de promotors privats i de la fàbrica de ciment CEMEX, incompatible amb la conservació del medi ambient".

Per tal de fer sentir la seva veu, aquests col·lectius van constituir una coordinadora d'oposició a la modificació del PGM i van redactar un manifest en contra de la seva aprovació.

El manifest denunciava la manca de participació ciutadana durant el procés de redacció i demanava una nova modificació que comportés "una protecció real de les zones incloses dins del Parc de Collserola, que no inclogués la proposta de la ronda Nord i que respectés les zones verdes de Mas Lluí, previstes al PGM, així com un pla d'equipaments per al barri".

Entre les actuacions que van impulsar, el 26 de maig van organitzar una manifestació on hi van participar unes 350 persones, segons els organitzadors. Els manifestants es van concentrar davant l'Ajuntament, on van llegir el manifest d'oposició a la modificació del PGM, van recórrer diversos carrers de Sant Feliu i, finalment, van acabar participant al ple municipal. El 30 de juny, coincidint de nou amb la celebració del ple, es va repetir la manifestació. En aquest cas les entitats convocants van ser les associacions de veïns del Mas Lluí, de Roses-Castellbell, de Can Nadal, de Can Calders, de Falguera, de les Grases i la Coordinadora d'Oposició a la Modificació del PGM.

Durant el període d'informació pública de la modificació del PGM la coordinadora va rebre un suport important per part de la ciutadania. Amb tot, l'Ajuntament no va replantejar la seva proposta i preveia l'aprovació definitiva del Pla per part de la Generalitat per a mitjan 2010. Si fos així, les obres començarien cap al 2013.

JRL-X3EA

Més informació

coord-oposicio-pgm.blogspot.com

PLA URBANÍSTIC DE L'EIXAMPLE NORD (EL PRAT DE LLOBREGAT) 110

L'equip guanyador del concurs per a l'ordenació del desenvolupament urbanístic de l'eixample nord del Prat de Llobregat inicia la redacció del document de directrius i estratègies d'ordenació de l'àmbit. El projecte , amb el lema "Central Prat", proposa un gran parc d'escala metropolitana sobre la traça de l'actual Gran Via. Es preveu per a l'àmbit la construcció d'uns 6.000 habitatges, a més de sostre destinat a usos terciaris i activitat econòmica.

Antecedents | 2006:133

Al municipi del Prat de Llobregat, situat al Baix Llobregat a l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) es comptava el 2008 una població de 62.899 habitants en una superfície de 322 ha. El Prat es troba en una zona de gran centralitat on convergeixen infraestructures tan rellevants com l'autovia de Castelldefels (C-31), el ferrocarril, la pota sud de la ronda de Dalt que connecta amb l'AEROPORT DE BARCELONA [4], la futura LÍNIA 9 DEL METRO [76], la prolongació de la línia 1, i la nova estació intermodal amb el ferrocarril d'alta velocitat (FAV). El sector "Eixample Nord" del Prat de Llobregat és un àmbit d'unes 150 ha aproximades al nord del límit construït del nucli urbà, qualificat pel Pla general metropolità (PGM) com a centre direccional (concepte importat de les teories de planejament italianes que suposa la creació o potenciació d'àrees de centralitat per localitzar-hi activitats terciàries). L'àmbit és, de la mateixa manera que el centre direccional de Cerdanyola aprovat l'any 2002, un dels cinc centres direccionals previstos pel PGM.

El soterrament de les vies del tren, aprofitant la construcció del FAV i l'estació intermodal, juntament amb la possibilitat de superar la Gran Via eren les dues principals actuacions (ja en marxa) que havien de permetre el creixement de la ciutat cap al nord.

La Generalitat, a través de l'Institut Català del Sòl (Incasòl) i l'Ajuntament del Prat de Llobregat, davant l'interès de tirar endavant la transformació urbanística de l'àmbit, van establir un marc de col·laboració que finalment es va materialitzar el 13 d'octubre del 2006 amb la constitució del Consorci Urbanístic per al Desenvolupament del Sector Eixample Nord" (conegut com Consorci Prat Nord) que, un cop configurat com a entitat urbanística, va esdevenir l'administració actuant en l'esmentat desenvolupament.

Amb l'objectiu d'establir un document de base que recollís les directrius i estratègies per ordenar l'àmbit del centre direccional i els seus entorns, el consorci va convocar el 28 de febrer del 2008 un concurs d'idees restringit (a dues voltes i amb intervenció de jurat), al qual es van presentar trenta equips, i a començament de maig se'n van seleccionar deu. Aquest document serviria de base per desenvolupar les figures de planejament necessàries per concretar les diferents actuacions.

Els objectius del concurs

L'àmbit, amb 150 ha qualificades de centre direccional i 25 ha qualificades de parc fluvial, havia d'allotjar entre 4.500 i 6.000 habitatges i 80.000 m² de sostre comercial concentrats en una gran superfície. També s'hi preveien entre 575.000 m² de sostre d'activitat econòmica i 650.000 m² de sostre d'activitat terciària (en conjunt, entre 20.000 i 30.000 llocs de treball) amb una edificabilitat bruta global de 0,65 m² de sostre per m² de sòl.

Les principals línies de treball que havien de seguir els equips concursants en els seus projectes eren les següents:

- Contextualitzar territorialment el Prat configurant-lo com a centre de noves oportunitats a partir de les grans infraestructures de transport de Catalunya.

- Assegurar que els requeriments de les grans infraestructures del port, l'aeroport i les xarxes viàries fossin factor d'atractivitat i reequipament, i que, de la millora, se'n desprengués també una millora harmònica del conjunt de la ciutat.

- Entendre el desenvolupament urbà de la ciutat en l'àmbit del centre direccional, no com un barri més, sinó com a nou eixample connectat i estirat des de la ciutat existent, amb el reequilibrament geomètric del centre històric.

- Treballar amb un model de ciutat compacta, complexa i amb densitats altes que s'adaptés en tot moment a les característiques específiques del Prat (terreny deltaic, atmosfera marítima, espai aeri amb servituds tecnològiques i preponderància de l'espai fluvial).

- Preservar i potenciar els valors ambientals i paisatgístic que existeixen al territori que s'ocupa, com el parc fluvial, els canals de rec i la bassa del Prat.

- Incorporar al sector entre 13.000 i 16.000 habitants (4.500-6.000 habitatges) i afavorir-ne el salt qualitatiu cap a una ciutat mitjana ben comunicada amb transport públic.

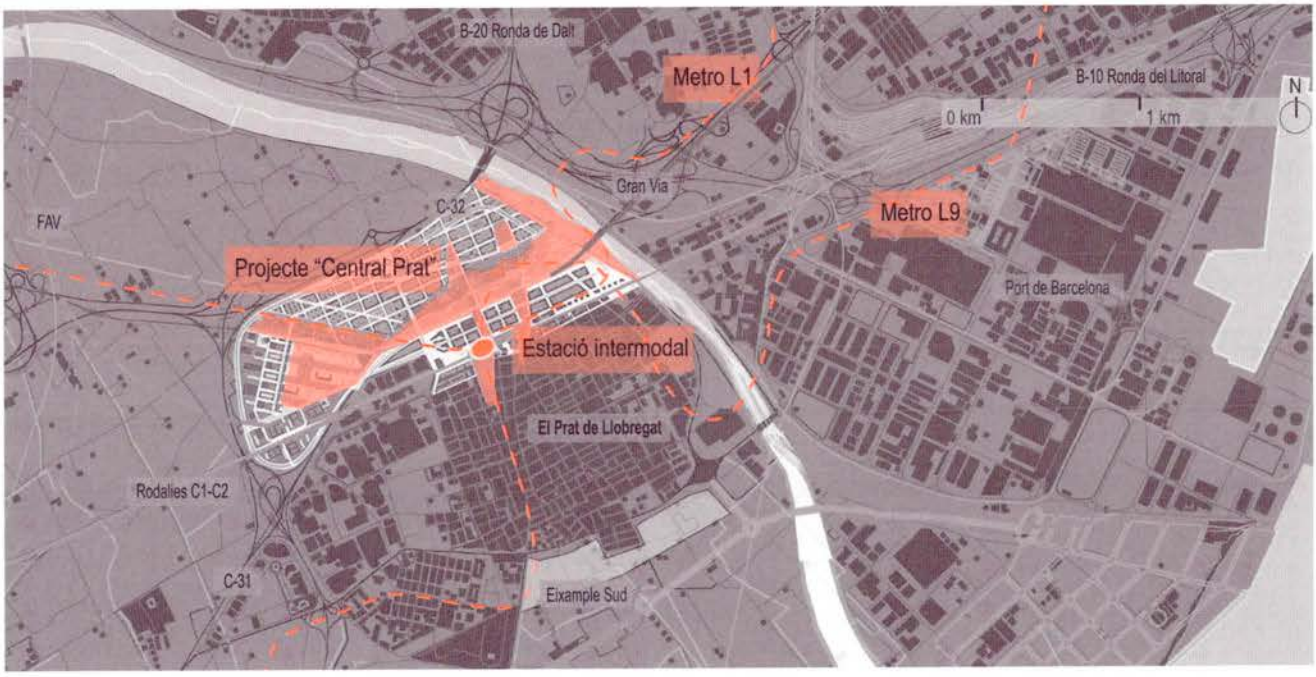
- Oferir un nou sector d'activitat econòmica que, per les característiques de l'entorn (amb activitat aeroportuària, logística portuària, la Fira, el metro, el FAV i l'activitat productiva urbana), havia de possibilitar la implantació de sectors estratègics de dimensió nacional i d'alt valor afegit.

- Incorporar a la proposta sistemes d'eficiència energètica i utilitzar criteris d'arquitectura ambientalment eficient en habitatges i activitats (ventilació creuada, òptima assolellada a tots els habitatges, entre altres).

- Assegurar l'equilibri hidrològic i hidràulic de l'àmbit prevenint episodis d'impermeabilització excessiva del sòl i promovent basses de laminació en espais públics integrades en el nou disseny del sector. Potenciar igualment un aprofitament correcte de xarxes urbanes separatives per al reequilibrament dels aqüífers del Prat.

La resolució

L'11 de desembre del 2008 va tenir lloc al Prat de Llobregat l'acte de resolució del concurs. El jurat, format entre altres per Joaquim Nadal (conseller de PTOP), Jordi Ludevid (degà del COAC), Joan Llort (ex-director de la Direcció General d'Urbanis-



me) i els arquitectes Manuel Ribas Piera i Lluís Cantallops, va designar guanyadora la proposta que duu el lema "Central Prat", de l'equip format pel català Jaume Carné i l'estudi holandès Claus en Kaan architekten. Se'n va valorar especialment l'equilibri mostrat a l'hora d'enfrontar els aspectes que calia resoldre i la potencialitat del gran parc central proposat, motiu principal del projecte a escala urbana i metropolitana.

El gran parc se situava entre l'espai de nou creixement i la Seda i Paperera on es preveia una alta densitat edificatòria (aproximadament, 4.000 habitatges). D'aquesta manera, el parc previst s'establia com l'element integrador entre el sòl urbà actual i la zona de creixement, i assumia, també, el projecte de cobriment de la Gran Via. Gràcies al seu doble plantejament de parc verd i parc equipat permetia encaixar l'àmbit a l'escala territorial tant des del punt de vista dels sistemes que articulava com de la imatge que presentava.

El projecte destinava a l'edificació el 50% de la superfície de l'àmbit i proposava una gestió flexible que es podia anar adaptant en relació amb la temporalitat de les diferents fases d'execució. Per dur a terme aquest plantejament conceptual, es proposaven dues àrees diferenciades: un barri d'eixample, que s'emmirallava en el desenvolupament urbà del Prat existent, i un barri d'àmbit metropolità, que agrupava els espais comercials i productius.

El barri d'eixample, amb un 80% d'habitatge i un 20% d'usos terciaris i comercials, se situava al nord-est i seguia l'estructura del Prat existent, amb una malla ortogonal que s'orientava de forma paral·lela al traçat ferroviari. El barri d'àmbit metropolità se situava a l'oest, a la vora de l'aeroport.

Quatre propostes amb menció especial

De l'acta del jurat també se'n desprenia una menció especial per les propostes següents:

- "Ecodistricte" (Jornet-Llop-Pastor), de la qual es destacava la claredat i contundència de la proposta i la capacitat de dibuixar el model de ciutat plantejat fins a les últimes conseqüències.
- "Sèquia" (Jordi Romero + JDVDP), de la qual es remarcava la capacitat d'assumir el patrimoni natural de l'àmbit a l'hora d'oferir un espai lliure articulador de l'ordenació.
- "...+ Prat" (Carracedo-Sotoca), de la qual es valorava la senzillesa del traçat i de la trama que presentava.
- "6+6" (Manuel de Solà Morales), de la qual es valorava el fet de plantejar una ordenació absolutament innovadora.

Les actuacions sobre l'àmbit, a l'espera dels moviments del Consorci

Un cop resolt el concurs el Consorci Urbanístic Prat Nord va encarregat a l'equip guanyador la redacció del document de directrius i estratègies d'ordenació de l'àmbit, a partir del qual, s'abordaran els instruments de planificació urbanística pel seu desenvolupament. Es preveia que el document estigués elaborat el març de 2010.

PPC

Més informació

www.consorcipratnord.cat

PLA URBANÍSTIC DE L'EIXAMPLE NORD (VILANOVA I LA GELTRÚ) 111

El desembre de 2009 l'equip format pels estudis Serra-Vives-Cartagena SLP i Manuel Ruisánchez arquitectos SLP guanyen el concurs per al disseny de l'ordenació de l'Eixample Nord de Vilanova i la Geltrú, que fou convocat a final de l'any 2008 per part de l'Ajuntament, a través del Consistori per al Desenvolupament de l'Eixample Nord. Per les dimensions que abraça i pel potencial de transformació a què apunta, aquest sector es considera com un segon Eixample Gumà del segle xxi.

Vilanova i la Geltrú, amb 65.890 habitants l'any 2009 (IDESCAT), és la capital del Garraf i un dels municipis que ha crescut més aquests darrers anys. Amb una història de més de 800 anys, és a partir del segle XVIII que va començar a créixer i a experimentar un auge econòmic important.

El creixement dels nuclis originaris, Vilanova per una banda i la Geltrú per una altra, que més endavant es van acabar unint, va promoure la necessitat de redactar un pla general que fes evident els problemes de la ciutat i que l'obris a la platja. L'any 1876, dos anys després de ser aprovat, es va editar el pla de l'eixample de Vilanova, conegut amb el nom d'Eixample Gumà i dissenyat per part de Francesc Gumà i Ferrán. Aquest pla encara constitueix el document que regeix urbanísticament a la ciutat a dia d'avui. Per aquest motiu, Vilanova i la Geltrú es troba actualment en ple procés de definició d'un nou projecte històric, la concreció del qual marcarà el desenvolupament futur de la ciutat.

El sector i els seus antecedents

El sector, actualment conegut com Eixample Nord, és un sòl que té un creixement urbà potencial que es remunta anys enrere. Es troba a tocar de la ciutat, per sobre de la ronda Ibèrica (que actua a tall de teixit urbà) i per sota de la C31. L'origen del sector es recull al Pla d'ordenació municipal de Vilanova i la Geltrú (PGOM) aprovat en 1981 que delimitava 102,99 ha de sòl, que classificava com a sòl urbanitzable no programat (SUNP). L'any 2001 la revisió del PGOM recollia aquest sector i el classificava com a sòl urbanitzable delimitat (SUD).

Però l'any 2007 es va començar la modificació del PGOM per al sector de l'Eixample Nord. El 26 de març de 2007 ja es va aprovar inicialment amb la finalitat d'incorporar-hi l'edificabilitat de la PLATJA LLARGA[1] [2006:131] i de definir els paràmetres urbanístics de base per al seu desenvolupament, amb una densificació residencial moderada, un augment de l'habitatge protegit i un increment de la superfície total d'un 2,7%, que va suposar passar a 105,77 ha definitives. Aquest document, a més, establia que el Consorci per al Desenvolupament Urbanístic de l'Eixample Nord, constituït entre l'Ajuntament de Vilanova i la Geltrú i l'Institut Català del Sòl (INCASÒL), seria l'administració actuant.[2]

Vista del sector de l'Eixample Nord amb el nucli urbà al fons Foto: Moisès Jordi

L'octubre de 2007 el govern català aprovava el DECRET LLEI DE MESURES URBANÍSTIQUES URGENTS EN MATÈRIA URBANÍSTICA [2007:50] per dotar les administracions catalanes d'instruments que permetessin obtenir d'una manera immediata sòl per a la construcció d'habitatge assequible. Així, el febrer de 2008, la Comissió d'Urbanisme de Catalunya (CUC) publicava el document per desenvolupar LES ÀREES RESIDENCIALES ESTRATÈGIQUES (ARE) [7]. En aquest context es van desenvolupar dotze plans directors que establien la ubicació de les ARE. El PLA DIRECTOR DE L'ALT PENEDÈS I EL GARRAF [14] proposava el desenvolupament d'una ARE a Vilanova i la Geltrú de 16,53 ha, ubicada en una part del sector de l'Eixample Nord, que finalment fou descartada.

D'aquesta manera el concurs partia d'uns condicionants previs: incorporar el projecte de l'ARE "entre Torrents", absorbir la transferència d'edificabilitat del sector de la platja Llarga, obtenir sòl per a la nova estació de la LÍNEA ORBITAL FERROVIÀRIA [2006:73] i el DESDOBLAMENT DE LA C-15 [2007:20], entre altres.

El concurs

Un cop va ser descartada l'ARE, es va engegar la idea de l'Eixample Nord per mitjà d'un concurs d'idees que permetessin ordenar el sector. El 19 de novembre de 2008 el Consorci per al Desenvolupament de l'Eixample Nord en feia pública la convocatòria. L'àmbit seria el mateix que el delimitat per la MPGOM del 2007. L'objectiu del concurs consistia a seleccionar una proposta que servís de base per redactar un document que recollís directrius i estratègies, i que fos la base per desenvolupar les diferents figures de planejament posteriors.

El febrer de 2009 es posaven en marxa els primers talers participatius per definir el futur sector amb els diferents agents implicats. La regidora de Governabilitat, Participació i Medi Ambient, Iolanda Sánchez, d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra

Detall del sector de l'Eixample Nord Foto: Moisès Jordi

Unida i Alternativa (ICV-EUiA), remarcava la importància d'aquest procés, ja que "l'Eixample Nord és un espai d'oportunitat per a la ciutat" i el procés participatiu permetria "començar a opinar partint de zero."

L'objectiu d'aquests tallers era obtenir conclusions i opinions per començar a treballar en la redacció d'un document d'idees que servís de base. En aquests tallers, hi van participar un total de 140 invitats, entre els quals hi havia polítics, tècnics, professionals i representants de diferents entitats. Entre les principals conclusions a què es va arribar, destacava el fet que calia conservar les masies i altres espais per fer-les servir com a equipaments, que calia mantenir el patrimoni natural propi i integrar-lo en la seva proposta, que també s'havia de procurar promoure'n un accés fàcil i que calia fer servir edificis singulars per ubicar-hi usos complementaris

El procediment del concurs es va establir a dues voltes, amb la intervenció d'un jurat, i els guanyadors tenien la possibilitat de ser adjudicataris del contracte de redacció del document final que en regulés l'àmbit.

La primera volta, de caràcter obert, va tenir la participació de divuit propostes, de les quals, el 27 de abril de 2009, se'n van seleccionar disset, i també les dels set equips següents, per participar a la segona ronda. Aquestes van ser les següents: Piemiteidom; BCN, SLP i AIB arquitectes; CSA Carracedo-Sotoca Arquitectura; Serra- lVives-Cartagena / Manuel Ruisánchez; Amador Ferrer Aixelà; Parcerisa, Bayona-Valero, DKV Architecten; i E. Donato Arqte&associats.

Les noves propostes es van presentar el 27 de juliol de 2009, i el 22 d'octubre, en el marc del procés de participació ciutadana, s'obria l'exposició pública dels treballs. El 3 de novembre l'Ajuntament organitzava un taller ciutadà per recollir les opinions que van sortir a partir de les primeres propostes. Durant aquest taller, els assistents van triar els que van considerar millors, valorant-ne expressament el tema de la mobilitat, de la preservació de l'entorn paisatgístic i històric, de la sostenibilitat i la continuïtat amb la ciutat, entre altres temes. El regidor d'Urbanisme i Planejament, Joan Martorell, del Partit del Socialistes de Catalunya (PSC), va destacar que "en van sortir observacions molt interessants que caldrà tenir en compte de cara al futur, ja que provenen de persones no vinculades directament a l'àmbit de l'urbanisme".

Finalment, el 16 de desembre de 2009 es va designar el guanyador: l'equip format pels estudis Serra-Vives-Cartagena SLP i Manuel Ruisánchez arquitectos SLP.

La proposta finalista i les previsions per al 2010

La proposta es desenvolupa principalment al llarg de cinc eixos que recorren el sector en sentit mar/muntanya i que connecten la ciutat actual i hi donen continuïtat urbana. "De cada un d'aquests eixos, es desprenen uns teixits urbans que, de manera ramificada, plantegen morfologies, densitats i mescla d'usos diversos". Però el protagonista de la proposta és l'espai intersticial que es proposa entre els teixits urbans constituïts entre els dos eixos verticals centrals. Aquest espai, de 650 m de longitud i amb una amplada variable entre 50 i 150 m, constitueix el "cor públic" de Vilanova Nord. Aquest gran eix presenta dues cares asimètriques, una de més arquitectònica, on es concentren activitats, i una altra amb un sistema verd preponderant.

Un cop hagi acabat el concurs, s'estima que el procés es frenarà com a conseqüència de la crisis econòmica, per bé que l'alcalde Joan Ignasi Elena (PSC) opina que "l'Eixample Nord es desenvoluparà a un ritme diferent, i que, en part, serà positiu, perquè tindrem temps de pensar-lo i imaginar-lo millor. La ciutat ha de créixer a un ritme assumible per no perdre la personalitat".

Entre les accions previstes per a l'any 2010, hi ha la contractació de l'equip guanyador perquè redacti l'avançament de pla i els estudis bàsics i, també, l'aprovació inicial del pla parcial per al segon trimestre.

MDD-RCV

Mes informació

www.ruisanchez.net
www.vngeixamplenord.cat

[1] La platja Llarga es l'últim espai natural que queda de l'antic delta del riu Foix, d'unes 10 ha, ubicat a l'extrem sud de Vilanova i la Geltrú. El desenvolupament del sector de la platja Llarga fou aturat el juliol de 2004, quan l'Ajuntament va decretar la paralització de les obres d'urbanització davant l'existència d'un informe de l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA) que declarava que el sector era inundable. Al setembre de 2006, l'Ajuntament va aprovar els convenis de col·laboració urbanística amb l'Incasòl i Subirats Berenguer Inmobiliària SA per a la transferència i permuta a l'Eixample Nord de l'aprofitament urbanístic de la platja Llarga, amb l'objectiu final de preservar aquest espai natural.

[2] El 25 de octubre de 2007 es va constituir el Consorci Urbanístic per al desenvolupament del sector de l'Eixample Nord, integrat de manera paritària entre l'INCASÒL i l'Ajuntamento de Vilanova i la Geltrú.

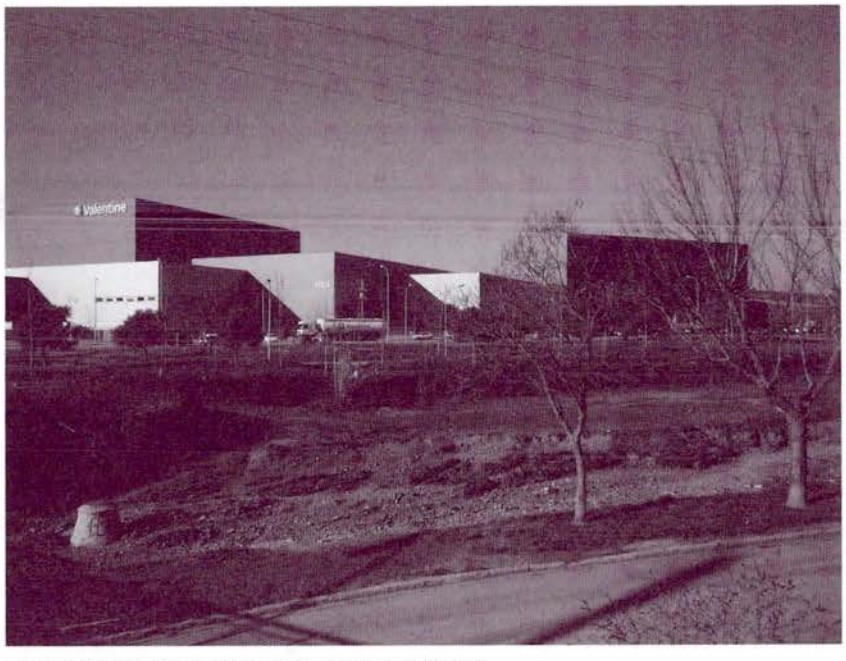
PLA URBANÍSTIC DE VALENTINE (MONTCADA I REIXAC) 112

El febrer del 2009, Barnices Valentine posa en marxa la nova planta de producció al polígon industrial Can Milans, a Montcada i Reixac. Aquest emplaçament havia suposat un canvi de qualificació del sòl en el PGM, de zona verda a zona industrial, fet que va indignar, entre altres, l'Ajuntament de la Llagosta. Al maig, el Tribunal Superior de Justícia de Catalunya falla en contra de l'acord de la Generalitat que n'aprovava el canvi d'ús. A final d'any, l'expedient urbanístic de Can Milans és requerit per la Fiscalia de Barcelona, i es coneix que el projecte havia estat impulsat per Antoni Jiménez, presumpte implicat en una trama de corrupció urbanística que investiga el jutge Garzón.

L'any 2003, l'Ajuntament de Montcada i Reixac i l'empresa de pintures Valentine van signar un conveni per buscar una nova ubicació per a aquesta planta de producció, que estava a l'avinguda de la Ribera, al centre del municipi. El consistori va oferir a l'empresa una zona verda al polígon industrial de Can Milans, als afores de Montcada, just a tocar amb la riera Seca i amb el terme municipal de la Llagosta. El trasllat suposava que la fàbrica abandonés l'emplaçament que ocupava des de feia més de cinquanta anys sense que Montcada perdés, però, ni la indústria ni els llocs de treball.

La zona verda de Can Milans havia estat, antigament, una cessió que les empreses locals que havien actuat com a promotores del polígon van haver de cedir com a sòl públic i en contraprestació a part de les plusvàlues obtingudes amb la urbanització i la venda del sòl industrial. La qualificació com a zona verda obligava l'Ajuntament de Montcada a tramitar una modificació puntual del Pla general metropolità (PGM) que permetés qualificar-lo com a zona industrial, alhora que sol·licitava un altre canvi en un sector del polígon industrial de Can Cuiàs Nord, també a Montcada, que passaria de zona industrial a zona verda. Ambdues modificacions van ser aprovades definitivament per un acord del Govern el 5 d'abril del 2005.

Un cop solucionat l'emplaçament de la fàbrica, els propietaris de l'empresa Valentine, el grup portuguès CIN, es van vendre el solar de l'avinguda de la Ribera a la immobiliària Reyal Urbis. Aquest fet també va implicar modificar la qualificació del solar d'industrial a residencial. L'any 2007, l'Ajuntament va aprovar provisionalment el Pla especial de millora urbana (PEMU) de la Ribera i la conseqüent modificació de canvi d'ús del PGM. El PEMU va distribuir les zones i els sistemes dels prop de 47.000 m² del solar de la Ribera on es va preveure la construcció del nou institut d'ensenyament secundari de la Ribera (7.000 m²), zones verdes (19.000 m²), sistema viari i estacionament (9.500m²) i un total de 482 habitatges, un 30% dels quals de protecció oficial, és a dir, gairebé uns 150, que es repartirien en règim general (96) i preu concertat (48). L'empresa Reyal també havia de construir uns habitatges dotacionals públics en una illa de prop de 600 m² ubicada als carrers Conca, dels Horts i de les Aigües, que ja estava qualificada com a residencial. L'any 2009, quan Valentine posa en marxa la nova fàbrica de Can Milans, es comencen les obres de desmantellament de l'antic edifici.



L'empresa Valentine amb la riera Seca en primer terme Foto: Moisès Jordi

Inauguració en un emplaçament controvertit

El febrer del 2009, Valentine va posar en marxa la nova planta de producció que ocupa una superfície de 24.000 m², amb un magatzem totalment robotitzat de 85.000 m² que permetrà ampliar la producció i superar les 40.000 tones anuals de pintura. Les noves instal·lacions produiran les tres línies pròpies de productes: decorativa, de protecció anticorrosiva i per a la indústria, i hi treballaran prop de 300 empleats, un 60% dels quals són veïns del municipi. La companyia ha invertit aproximadament uns 40 MEUR en el projecte.

La ubicació convinguda entre l'empresa Valentine i l'Ajuntament de Montcada no havia estat ben acceptada en diferents entorns. L'associació d'empreses que havia hagut de cedir la zona verda quan es va fer la construcció del polígon de Can Milans, el grup MTC Inversions, va presentar un recurs contenciós administratiu contra la decisió de canvi d'ús on raonava que l'intercanvi de zonificació amb Can Cuiàs perjudicava els ciutadans, ja que la nova zona verda era poc aprofitable per a ús ciutadà ja que, tot i que també es trobava en un polígon industrial, a parer d'ells, era poc accessible per a la població.

El municipi veí de la Llagosta (Vallès Occidental) tampoc no va considerar adient el nou emplaçament de Valentine. Els ve-

Planta principal de l'empresa Valentine Foto: Moisès Jordi

ins i l'Ajuntament d'aquest municipi es van mobilitzar per tal que la zona verda de Can Milans, que estava a menys de 100 m del nucli urbà, romangués tal com estava amb la voluntat de poder continuar gaudint-ne, ja que per a ells era fàcil travessar la riera Seca i accedir-hi.

L'any 2006, l'alcalde de la Llagosta, Antonio Rísquez, del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), va exigir en més d'una ocasió i per escrit la suspensió de les obres a l'Ajuntament de Montcada, i alhora la pressió dels grups de l'oposició (Iniciativa per Catalunya-Esquerra Unida i Alternativa, ICV-EUA; Ciutadans Progressistes de la Llagosta; Partit Popular, PP i Convergència i Unió, CiU), juntament amb les mobilitzacions populars van aconseguir que l'Ajuntament presentés un recurs contenciós davant del Tribunal Superior de Justícia de Catalunya (TSJC) contra l'acord d'aprovació definitiva del pla parcial que incloïa el canvi de qualificació del PGM. Aquesta interposició la va aprovar la Junta de Govern Local de la Llagosta el 9 d'octubre del 2007.

El maig del 2009, el TSJC va estimar el recurs i va dictar sentència per declarar nul l'acord de la Generalitat que modificava el PGM, alhora que afirmava que la requalificació, si bé no alterava l'extensió de les zones verdes de Montcada, no quedava justificada per cap argument i només tenia com a objectiu afavorir els interessos de particulars. El resultat de la sentència va ser comunicat a l'Ajuntament de la Llagosta el mes de juny. Al setembre, ICV va acusar l'equip de govern d'aquest ajuntament d'amagar el resultat de la sentència per interessos partidistes i el PP d'haver encobert un delicte mediambiental. Rísquez defensava la no-comunicació als grups locals, ja que si bé la sentència donava la raó als contraris de la modificació del PGM, aquesta havia estat recorreguda per la Generalitat, l'Ajuntament de Montcada i, segons l'alcalde, també per l'empresa Valentine, davant del Tribunal Suprem, i per tant, s'havia d'entendre com a provisional.

Un final d'any complex

A l'octubre, Valentine va inaugurar oficialment la nova seu de l'empresa. En principi, el president de la Generalitat, José Montilla, havia estat convidat a l'acte, tot i que el grup municipal d'ICV de la Llagosta li va enviar una carta amb còpia de la sentència del TSJC i li demanava que no hi assistís perquè la fàbrica estava en situació d'il·legalitat urbanística. El fet és que el president no hi va poder anar per qüestions d'agenda, segons Presidència.

A la Llagosta, les acusacions entre els grups municipals de l'oposició i el del govern, el PSC, van continuar. El PSC va defensar les actuacions fetes pel consistori i va demanar calma davant la sentència del TSJC, ja que a parer seu, l'alt tribunal no havia considerat cap de les conclusions que el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) havia fet constar en els informes sol·licitats per procedir a la modificació de qualificació. Segons Rísquez, el 3 de setembre del 2004, els Serveis Territorials de Barcelona d'aquest Departament havien signat un informe on s'afirmava que l'espai de Can Milans era una zona verda amb funcionalitat residual, sense profit com a tal, i això permetia el canvi d'ús urbanístic. Aquest argument podria ser pres en consideració en el nou procés judicial iniciat i modificar el veredicte emès pel TSJC, segons Rísquez. Quan, en el ple de final de novembre, l'equip de govern socialista va demanar que es votés una moció per sol·licitar que el DMAH ratifiqués els informes de valoració de la ja desapareguda zona verda de Can Milans, el PSC només va obtenir el suport de CiU; PP i Ciutadans Progressistes van votar en contra i els regidors d'ICV van abandonar la sala adduint que s'incomplia el reglament orgànic municipal.

El novembre del 2009, la fiscalia de Barcelona va demanar tot l'expedient urbanístic relacionat amb la modificació del sector de Can Milans a l'Ajuntament de Montcada, governat per Cesar Arrizabalaga (PSC). El fiscal va començar a actuar quan el TSJC va anul·lar l'acta d'aprovació feta per la Generalitat i la investigació ha coincidit en el temps amb el descobriment que l'operació de Montcada va ser promoguda per Antoni Jiménez quan era director de l'àrea de Territori de l'Ajuntament. Jiménez ha aparegut en la interlocutòria del jutge Baltasar Garzón com a amic de Lluís Garcia en el cas Pretòria. Ambdós estan acusats per Garzón de ser els presumptes responsables d'una trama de corrupció urbanística que hauria actuat en diferents municipis catalans.

ESR

Més informació

www.llagosta.cat
www.montcada.org

PLA URBANÍSTIC DE VALLBONA (BARCELONA) 113

El març de 2009 l'Ajuntament de Barcelona aprova inicialment el Pla director urbanístic de l'àrea residencial estratègica que la Generalitat volia construir al barri de Vallbona. Aquest pla, dissenyat amb criteris ecològics, esdevindria el primer ecobarri de Catalunya, comportaria la construcció de 2.000 habitatges i permetria augmentar els equipaments del barri i millorar-ne la connectivitat amb Barcelona i les ciutats properes. Es conservaria el rec Comtal i part de l'última gran horta de Barcelona. L'execució del projecte resta pendent del soterrament d'unes línies de ferrocarril que haurien d'alliberar sòl necessari per a la construcció del nou barri.

En un context d'augment desmesurat dels preus de l'habitatge en els darrers anys, el Govern català va aprovar l'octubre de 2007 un DECRET LLEI DE MESURES URGENTS EN MATÈRIA URBANÍSTICA [2007:50] per dotar les administracions catalanes d'instruments que permetessin obtenir de manera immediata sòl per a la construcció d'habitatge assequible. El decret definia un seguit d'instruments, entre els quals, les anomenades ÀREES RESIDENCIALS ESTRATÈGIQUES (ARE) [7], sectors a urbanitzar situats en diversos municipis de Catalunya i on la meitat, com a mínim, dels seus habitatges serien de protecció.

Les ARE del Barcelonès i la de Vallbona

Segons la primera proposta de la Generalitat de Catalunya, el PLA DIRECTOR URBANÍSTIC (PDU) DE LES ÀREES RESIDENCIALS ESTRATÈGIQUES DEL BARCELONÈS [15] havia d'incloure set ARE que, en conjunt, ocuparien unes 52 ha i acollirien vora 4.500 habitatges. Segons aquest document, l'ARE de Vallbona ocuparia 31,5 ha i acolliria 2.000 habitatges, és a dir, que seria la més gran de la comarca, amb més hectàrees i gairebé tants habitatges com la resta juntes.

Al barri de Vallbona hi viuen unes 800 persones i es localitza a l'extrem septentrional del municipi de Barcelona, envoltat d'infraestructures. A l'est, al marge del riu Besòs (frontera natural amb el nord de Santa Coloma de Gramenet), hi passa el ferrocarril de Barcelona a Portbou. Per l'oest hi passen els ferrocarrils de Manresa i Vic, l'autopista de Terrassa (C-58), la de Montmeló (C-33) i l'autovia de Vic (C-17). A l'altra banda d'aquest ampli corredor d'infraestructures es troben els barris de la Torre del Baró i Ciutat Meridiana a l'oest, el de la Trinitat Vella al sud, i el barri de Sant Joan de Montcada i Reixac al nord. La parcel·la allargada de terra entre totes aquestes infraestructures està ocupada, al nord, pel barri compacte de Vallbona, al centre per un turó amb algunes cases disperses i adossades, i al sud per un camp de futbol, algunes cases i l'horta de la Ponderosa, l'última gran explotació agrícola de Barcelona. Aquests terrenys eren classificats com a sistemes generals programats (d'equipaments i ferroviaris).

La reformulació de l'ARE en un ecobarri

El setembre del mateix any, quan es va aprovar inicialment el planejament de les ARE, no s'hi va incloure l'ARE del barri de Vallbona, ja que aquest pla director específic el tramitaria la Comissió d'Urbanisme de Barcelona que, gràcies a la Carta municipal, en té les competències.

El districte de Nou Barris va liderar la comissió que desenvoluparia el projecte de l'ARE, amb la participació de la Coordinadora d'Entitats de Nou Barris i de l'Associació de Veïns de Vallbona, que veia el projecte amb esperança que servís per posar fi a l'aïllament de la resta de ciutat. En les trobades de treball de la comissió, els veïns van expressar que volien que el projecte no es limités a la finca agrícola de la Ponderosa, sinó que les construccions es repartissin per diversos indrets del nucli urbà de Vallbona i que, per contra, es conservés la meitat de la finca agrícola i esdevingués un gran hort urbà. L'associació de veïns també reclamava que la canalització mil·lenària coneguda com el rec Comtal quedés al descobert i enjardinada. Aquest canal, d'origen romà i reconstruït al segle XI, agafava l'aigua del Besòs i servia per moure molins i regar els camps de Montcada i Reixac i d'alguns barris de Barcelona.

Àmbit on es preveu edificar als horts de Vallbona Foto: Arxiu Territori

Al plenari de final d'octubre, a iniciativa del grup local d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), es va aprovar per unanimitat la construcció de dos ecobarris en la legislatura present, un dels quals es construiria aprofitant l'ARE de Vallbona. La proposta d'ERC estava inspirada en altres ecobarris de països del nord d'Europa i, especialment, en la ciutat alemanya de Freiburg, on hi havia els ecobarris de Riesenfeld i Vauban, referents per haver reduït la circulació dels vehicles privats a la mínima expressió.

Un ecobarri és un espai ben definit i compacte, pensat amb una especial atenció a la gestió de la mobilitat sostenible (apostant pel transport públic i la bicicleta i reduint la dependència de l'automòbil), l'ai-

gua, els recursos energètics, els residus i les emissions, alhora que integra l'agricultura i la naturalesa dins el barri, a la recerca del màxim nivell d'autosuficiència possible. Els materials de construcció també han de ser reciclables i no contaminants, i els edificis han d'aprofitar al màxim la llum natural i l'aigua, i tenir un bon aïllament acústic i tèrmic.

S'aprova inicialment l'ARE de Vallbona, sense calendari

El març del 2009, després d'un procés participatiu que va rebre la col·laboració de les entitats i veïns de Nou Barris, en una comissió de govern, el bipartit a l'Ajuntament (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC, i Iniciativa per Catalunya-Verds, ICV) va aprovar inicialment el PDU de l'ARE de Vallbona. En total, la inversió necessària seria de 322 MEUR, dels quals 220 serien per construir els pisos, 17 per als equipaments i 85 per a la urbanització.

Mitja hora abans de la roda de premsa que havien de fer l'alcalde de Barcelona, Jordi Hereu (PSC), i Ricard Gomà (ICV) per presentar l'ecobarri de Vallbona, el líder d'ERC a Barcelona, Jordi Portabella, havia dut a terme una altra roda de premsa, "molest i sorprès" per no haver estat convidat a la presentació del projecte del qual havia estat impulsor. Portabella va afirmar que el primer ecobarri d'Espanya comportaria "la superació del model d'urbanisme basat en la plusvàlua". Xavier Trias, líder del grup local de Convergència i Unió (CiU), va pronosticar el fracàs del model socialista de construir la ciutat "a través de decorats de grans edificis" i va alertar que no es podia construir sense recursos.

En la presentació oficial del Pla, Hereu va comentar que l'ARE permetria construir 2.000 habitatges (un 60% dels quals serien protegits) i noves connectivitats amb Trinitat Vella, Montcada, la Torre del Baró i Santa Coloma de Gramenet, i així "integrar Vallbona en l'estructura urbana de la ciutat". La construcció de l'ARE es faria seguint criteris de sostenibilitat i Hereu ho va exemplificar amb el fet que la majoria de carrers serien "de vianants o de velocitat reduïda a 30 km/h". També es potenciaria l'ús de la bicicleta a través de carrils bici, dos que seguirien les dues artèries principals de comunicació i un altre que aniria paral·lel al riu.

Per afavorir l'eficiència energètica i l'optimització de recursos naturals, s'equiparien els edificis amb plaques solars, un 80% dels habitatges es distribuirien per tal de rebre un mínim de quatre hores de sol al dia i tenir una bona ventilació, i s'utilitzarien elements i equips que disposessin de distintiu de qualitat ambiental.

En la presentació del Pla també es va destacar la construcció de serveis i equipaments com una escola bressol, un institut de secundària, un centre cívic, una residència d'avis i la creació de zones esportives extenses. A més, tal com havien reclamat els veïns, es preservarien 2 ha d'horta i el rec Comtal, al llarg del qual es crearia un recorregut a peu des de Trinitat Vella fins a Montcada. També es guanyaria terreny gràcies al soterrament d'una línia de Rodalies RENFE i de la futura línia del FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT [57XXX] (FAV). Tot i així, el soterrament de les vies estava pendent de l'estudi preceptiu d'impacte ambiental, i, fins que no s'hagués realitzat, no seria possible desafectar els terrenys on s'hauria de construir l'ecobarri. De fet, tampoc hi havia, encara, cap promotor privat disposat a construir els habitatges en règim lliure.

PHE-X3EA

Més informació

www.bcn.cat/urbanisme/exp/catala/b1115.htm

PLA URBANÍSTIC DELS MUNTANYANS (TORREDEMBARRA) 114

Al llarg de 2009 el desenvolupament del Pla parcial de Muntanyans II, que preveu la construcció de 542 habitatges a Torredembarra, continua encallat. Tot i que la urbanització va acabar ara fa un any, la promotora no en demana al consistori les llicències d'edificació. Mentrestant, continua pendent la resolució de dos contenciosos de la Plataforma Salvem els Muntanyans davant el TSJC contra l'aprovació del Pla i una d'un particular a l'Audiència Provincial contra l'ACA per minimitzar el risc d'inundabilitat. Per la seva banda l'Ajuntament renuncia a permutar l'edificabilitat del pla parcial en un altre punt del municipi.

Antecedents | 2005:152; 2006:141; 2007:141; 2008:104

El Pla parcial Muntanyans II preveu la construcció de 543 habitatges en una superfície de 16,83 ha al paratge del torrent d'en Gimbert, al municipi de Torredembarra (Tarragonès). Es tracta d'uns terrenys limitats per la carretera N-340, per una banda, i la via del tren i l'Espai d'Interès Natural de la Platja de Torredembarra Creixell. El desembre de 2006 el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va aprovar definitivament el Pla, dos anys després que la Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona (CTUT) n'hagués suspès la provisional pel risc d'inundació dels terrenys. L'agost de 2008, amb els treballs d'urbanització pràcticament finalitzats, el nou alcalde del municipi, Daniel Masagué (Convergència i Unió, CiU), va mostrar la voluntat d'intentar evitar la construcció de les cases oferint a la promotora Vegas de Guadaira la possibilitat de fer una permuta. Mentrestant, finalitzava la construcció dels primers edificis del Pla parcial Muntanyans I –400 habitatges als paratges de les sínies del Neuler i la Canota, a l'oest de Muntanyans II.

L'Ajuntament ho deixa estar

El març de 2009 el govern municipal de Torredembarra va reconèixer que l'opció plantejada, d'intentar una permuta de terrenys, no era possible. El batlle de Torredembarra assegurava que des del consistori "s'havia fet tot el que s'havia pogut". En aquest sentit, s'havia descartat la possibilitat de traslladar l'edificabilitat a la zona nord del municipi, pendent de desenvolupament, ja que suposava plantejar edificis de fins a set plantes amb un elevat impacte visual.

L'equip de govern reconeixia d'aquesta manera que s'havien esgotat totes les vies per evitar la construcció de Muntanyans II i que només restava la via judicial. En aquest sentit, el Tribunal Superior de Justícia de Catalunya (TSJC) havia de resoldre dos contenciosos interposats per la Plataforma Salvem els Muntanyans, que s'oposava al projecte, contra l'aprovació del pla parcial per part de la CUCT i del conseller del DPTOP, Joaquim Nadal (PSC). També l'Audiència Provincial de Tarragona havia de decidir si reobria dues causes més iniciades per un membre de la plataforma a tall individual, Silvestre Morros, contra l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA), per un presumpte delicte contra l'ordenació del territori i contra dos exalcaldes de Torredembarra per un delicte contra el medi ambient.

Zona d'aiguamolls a Muntanyans Foto: Moisès Jordi

El consistori de Torredembarra es mostrava resignat i dolgut amb l'actitud dels governs català i espanyol. "La Generalitat va renunciar a cedir terrenys a altres municipis per poder traslladar-hi l'edificabilitat, i s'han negat a donar-nos recursos econòmics, tot i que CiU ho va sol·licitar als pressupostos d'enguany", lamentava Masagué. A més, l'alcalde del municipi també criticava que no s'hagués executat la resolució aprovada pel Parlament de Catalunya, de gener de 2008, que preveia incloure les zones lliures del pla parcial a l'Espai d'Interès Natural de la Platja de Torredembarra i Creixell. Respecte a l'Estat, l'Ajuntament assegurava que no havia tingut cap novetat sobre la partida que els pressupostos del 2007 destinaven a la compra de part dels terrenys.

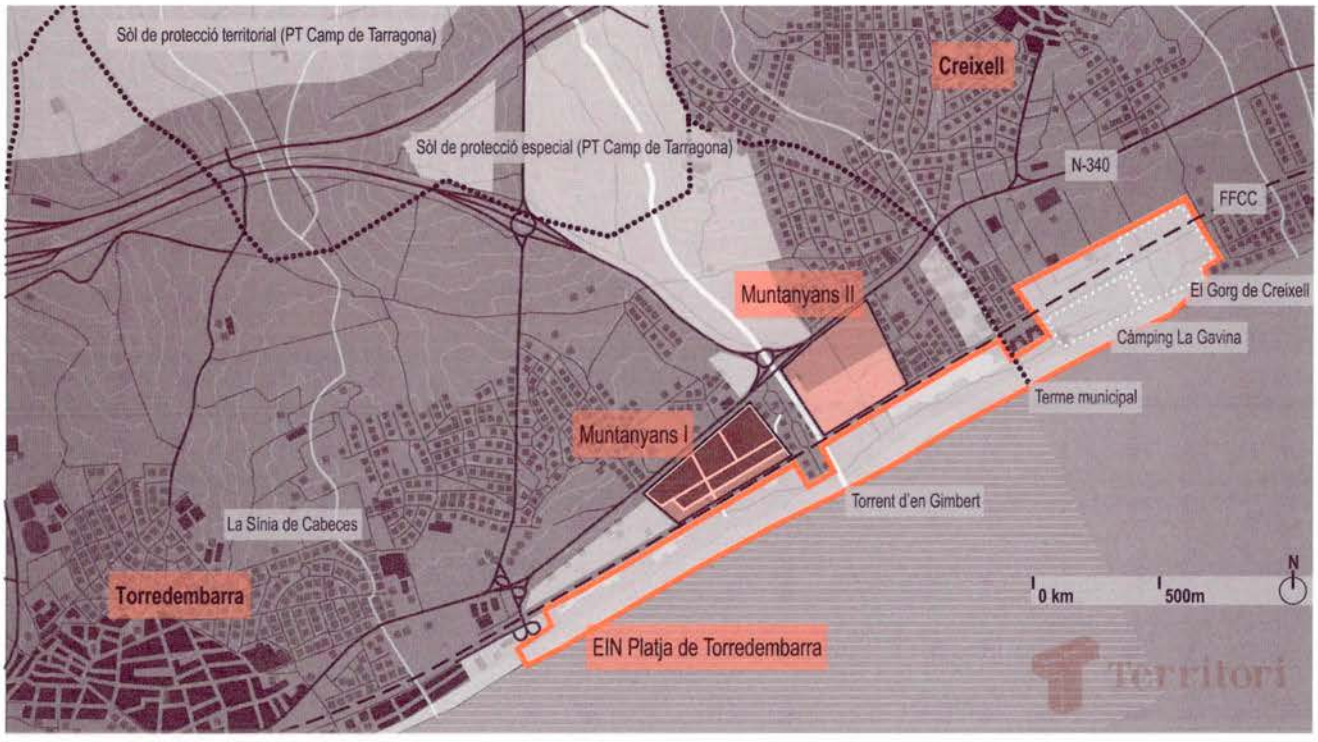
Mentrestant, la promotora Vegas del Guadaira no havia demanat les llicències per iniciar les edificacions, tot i que feia mesos que havia finalitzat la urbanització del pla parcial. "Si ens les demanen, no ens hi podrem negar", afirmava resignat l'alcalde.

En el ple del 20 de març es va confirmar la renúncia del consistori a intentar traslladar l'edificabilitat de Muntanyans II cap al nord del municipi. L'aprovació provisional del Pla parcial de la sínia de Cabeces –que preveia construir noranta habitatges a tocar de la urbanització Babilònia– enterrava aquesta possibilitat, tal com va assenyalar l'Alternativa del Baix Gaià (ABG). Per aquest motiu van ser l'únic dels set grups municipals que van votar en contra d'aquest tràmit urbanístic.

Per la seva banda, la Plataforma Salvem els Muntanyans va lamentar una decisió que suposava que el consistori "ho deixés córrer". L'entitat considerava que amb aquesta actitud "el govern municipal se situava al mateix nivell que la Generalitat".

Un nou informe considera Muntanyans II inundable

L'octubre de 2009 va transcendir que un nou informe considerava la zona afectada pel pla parcial com a inundable. El docu-



ment, redactat per un pèrit independent, l'havia encarregat la promotora en el marc de la instrucció del TSJC pels contenciosos interposats per Salvem els Muntanyans.

Es tractava del segon informe tècnic que sostenia la mateixa tesi en el procés judicial, un fet que despertava un gran optimisme entre els opositors al projecte que esperaven una sentència imminent. Entre altres aspectes, l'informe considera insuficient la rasant amb què s'han construït part dels carrers del pla parcial i es posava en dubte la capacitat hidràulica de la canalització del torrent d'en Gibert al seu pas per sota la carretera N-340, així com del col·lector de pluvials construït també durant la urbanització dels terrenys. El document també era especialment crític amb l'informe elaborat per l'ACA l'any 2004. "No sembla raonable que es permeti urbanitzar uns carrers que poden tenir risc d'arrossegar els vehicles en cas d'avingudes", concloïa l'autor.

El consistori, per la seva banda, es mantenia a l'expectativa del resultat del contenciós, mentre recordava que Vegas del Guadaira encara no n'havia demanat les llicències. A més, afegien que tampoc tenien notícies de la Generalitat sobre la inclusió de les zones verdes del pla parcial al PEIN.

Dies després, es reiniciava una nova via judicial per evitar l'edificació de Muntanyans II. L'Audiència Provincial de Tarragona reobria la demanda de Silvestre Morros contra l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA) que el jutjat d'instrucció havia arxivat el 2007. La fiscalia veia indicis d'un delicte sobre l'ordenació del territori per l'informe redactat el 2004 pel tècnic Juan Manuel Sánchez. En el document es reconeixia la inundabilitat dels terrenys però donava el vistiplau a la urbanització si es prohibia l'estacionament en tres carrers i s'hi indicava el risc d'avingudes. L'acte del jutge de l'Audiència afirmava: "Sembla de tota lògica pensar que estem davant de situacions incompatibles i que l'informe mateix es contradiu". A més, recordava que el mateix tècnic havia emès un informe preliminar negatiu deu dies abans però que després va canviar el criteri.

Paral·lelament, l'Audiència arxivava definitivament el cas contra els dos exalcaldes de Torredembarra, Manuel Jiménez (PSC) i Miquel Àngel Lecha (CiU), per un presumpte delicte contra el medi ambient per l'aprovació del pla parcial. Es tractava d'un cas que també havia motivat una querella de Silvestre Morros i que el jutjat del Vendrell havia arxivat el juny de 2008. En aquest procés –a diferència de la causa contra el tècnic de l'ACA– el fiscal no veia indicis de delicte. Després que es decretés el sobreseïment definitiu de la causa, Manuel Jiménez va confirmar que presentaria una denúncia contra Morros, ja que considerava que havia atemptat contra el seu honor tant en la querella com en les declaracions realitzades als mitjans de comunicació.

El 2009 finalitzava amb les dues vies judicials –al TSJC i a l'Audiència Provincial de Tarragona– totalment obertes. Mentrestant, el consistori continuava a l'espera tant del compliment de l'acord del Parlament d'incorporar les zones verdes del pla parcial al PEIN, com de la possible sol·licitud de les llicències per edificar per part de la promotora Vegas del Guadaira.

La recuperació del Gorg de Creixell continua encallada

Al llarg de 2009 no es va desencallar el projecte per recuperar ambientalment el Gorg de Creixell, uns terrenys de 26,72 ha incorporats l'any 2005 a l'EIN de la Platja de Torredembarra i evitar-hi la construcció de 475 habitatges. Tanmateix, durant aquest període no es va arribar a cap acord amb els cinc propietaris que pretenien edificar-hi. Tot i que la Generalitat va presentar una proposta de modificació del pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) per solucionar el conflicte, el ple de l'Ajuntament de Creixell la va tombar el febrer de 2008.

Per la seva banda, la Direcció General de Costes va advertir a final de 2009 que, mentre no hi hagués acord entre el consistori i la Generalitat, no tirarien endavant la millora del paratge. Des de l'entitat que n'havia impulsat la protecció, l'agrupació el Gorg de Creixell, van considerar que la causa real era la crisi que frenava "projectes de tanta envergadura". Tanmateix, malgrat la manca d'actuacions, l'entitat detectava la "millora espontània de l'espai" gràcies al fet de prohibir-hi la circulació.

AUV

Més informació

www.gepec.cat/muntanyans
www.torredembarra.cat

PLA URBANÍSTIC LAGO DE LINYA (NAVÈS) 115

El novembre de 2009 s'inicien, després de quinze anys de tràmits, els primers treballs sobre el terreny per a la construcció del complex de luxe Lago de Linya, al municipi de Navès, un projecte amb capital holandès que té com a principal atractiu un centre de salut.

El municipi de Navès, el més gran del Solsonès, amb una extensió de 145 km², limita amb les comarques del Berguedà i del Bages, i forma part de l'antiga vall de Lord. La seva població és escassa i disseminada en nombroses cases de pagès. El municipi compta amb 274 habitants (IDESCAT, 2008), distribuïts en nou entitats de població (Navès, Linya, Pegueroles, Tentellatge, Vall d'Ora, Besora, les Cases de Posada, la Selva i Busa), cap de les quals supera el centenar de vilatans.

La part sud del municipi no supera els 800 m d'alçada, però el terreny es va escarpant cap al nord, on la serra de Busa arriba als 1.526 m.

Una llarga tramitació

L'octubre de 1995 es presentava a Barcelona un projecte amb capital holandès que pretenia construir un centre de salut de luxe, amb hotel, palau de congressos, zona esportiva, escola, seixanta bungalows i vuitanta habitatges als voltants de la parròquia de Sant Andreu de Linya, a tocar de l'embassament de Sant Ponç, al municipi de Navès. El projecte ja havia estat presentat prèviament davant l'Ajuntament de Navès el 1994 i havia rebut el suport veïnal mitjançant referèndum.

A partir d'aquest punt començaren els entrebancs. El desembre de 1995 es va aprovar el Pla parcial (PP) del sector apte per a urbanitzar (SAU) de Can Reig, incorporat en les normes subsidiàries de planejament revisades a començament del mateix any, per tirar endavant el projecte, però el resultat no va agradar als promotors, que van contractar nous arquitectes per tal que el refessin. El nou pla parcial es va aprovar el març de 1997, però llavors es va conèixer que a Cardona (Bages), a pocs quilòmetres de l'indret escollit, es projectava un dipòsit de residus industrials aprofitant les antigues galeries de la mina de potassa. Els promotors del projecte van amenaçar, llavors, de fer-se enrere de la inversió, extrem que no es va concretar en retirar-se el projecte d'abocador per la pressió veïnal i d'entitats ecologistes.

L'estiu de 1998, però, el gran foc que va afectar la Catalunya central va quedar-se a només 50 m de la finca, i en va malmetre l'entorn, fet que va suposar un nou retard.

Imatge de la parròquia de Sant Andreu de Linya Foto: Lago de Linya Resort ECO LUX COUNTRY CLUB

El 2006, quan l'empresa ho tenia tot a punt amb el projecte d'urbanització aprovat i el de reparcel·lació enllestit, va rebre la petició del consistori de cercar un abastament d'aigua alternatiu a l'embassament de Sant Ponç, per no perjudicar el subministrament dels veïns del municipi. Aquest impediment es va resoldre el juny de 2008 amb la legalització per part de l'Agència Catalana d'Aigua (ACA) de quatre pous que cobrien les necessitats del complex.

La coincidència del final de la tramitació amb la crisi va obligar, també, els promotors a cercar nous inversors privats a Holanda i Catalunya a fi de tirar endavant el projecte.

Es reactiva el projecte, encara que menys ambiciós

La societat holandesa Bluegreen Valley va començar a mitjan novembre de 2009 les obres per construir el complex turístic Lago de Linya. El projecte, que buscava atreure una part del milió de famílies del nord d'Europa que tenien previst comprar una casa al sud del continent en els pròxims cinc anys, segons estudis de mercat del grup inversor, suposava una inversió de 60 MEUR, i incloïa la construcció d'un hotel, un centre de salut, una cinquantena d'habitatges, un palau de congressos, un restaurant i un centre d'esports, tot plegat dissenyat per l'arquitecta Benedetta Tagliabue.

El projecte va reduir les previsions inicials, i finalment només ocuparia una superfície de 20 ha de les 60 que tenia la finca de Sant Andreu de Linya, mentre que les 40 restants, ocupades per sistemes locals (bàsicament zona boscosa), se cedirien de forma pública i gratuïta a l'Ajuntament de Navès, que també havia de rebre, en forma de cessió del 10% de l'aprofitament mitjà, uns 11.200 m² de les parcel·les destinades a habitatges.

L'hotel passava a tenir 25 habitacions (el projecte inicial en preveia 80) i una cate-

Vista aèria de Sant Andreu de Linya i l'embassament Foto: Lago de Linya Resort ECO LUX COUNTRY CLUB

goria d'entre cinc o sis estrelles. El promotor del projecte, Frank van de Weyer, va afirmar que la reducció del nombre de cambres permetria fer-les més grans i luxoses. Als voltants de l'hotel es preveia una zona amb una trentena de bungalous en règim hoteler. Pel que fa al creixement residencial, el projecte passava de 80 a 50 habitatges, de lloguer o compra, que es projectaven perquè funcionessin com a vila rural. D'aquests 50 habitatges, la meitat tindrien forma de masia i l'altra meitat, de torre.

El projecte continuava preveient construir un centre de salut que, a parer dels promotors, era un dels principals atractius del projecte. Igualment, preveia la restauració de l'església i del conjunt medieval que se situava al bell mig de l'actuació, amb la intenció de convertir-ne una part en restaurant. El complex es completava amb una botiga, una àrea comercial i un centre d'esports, amb un apartat especial dedicat als esports d'aventura. La construcció del centre de convencions previst inicialment, però, es posposava momentàniament fins que l'economia s'hagués revifat.

Escepticisme municipal

L'alcalde, Josep Maria Casafont, de Convergència i Unió (CiU), va afirmar que els veïns, que en un primer moment havien donat suport al projecte, havien passat a mostrar-se escèptics sobre els resultats finals, atès el llarg endarreriment que acumulava.

Casafont, que reconeixia que el projecte podia ser molt important per al poble, pel volum de llocs de treball directes (entre 40 i 60, segons els promotors) i per l'impacte en el conjunt de l'economia local (alguns agricultors havien començat a conrear productes ecològics per al nou restaurant), es mostrava al mateix temps recelós, atès que l'inici de les obres es tirava endavant en plena crisi i perquè a final d'any finalitzava el permís per iniciar les obres, fet que hauria suposat refer la tramitació.

Casafont va assegurar que el consistori vetllaria pel compliment del projecte i del pla d'etapes aprovat per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida (CTUL), i que en faria un seguiment per evitar que l'obra es tornés a encallar i deixés el paisatge malmès.

Els treballs endegats sobre els terrenys pretenien obrir els camins que havien de distribuir els diferents espais del complex. Els promotors, que tenien previst fer durant el febrer de 2010 un acte simbòlic de col·locació de la primera pedra i iniciar simultàniament la comercialització de les parcel·les, preveien que a final de l'any 2010 es podien completar els treballs d'infraestructura i, per tant, arrencar les obres de l'hotel i del centre de salut. Per a la primavera de l'any 2011 es calculava que ja s'hauria restaurat la masia i que podria funcionar el restaurant. Els promotors tenien previst enllestir les obres del conjunt del projecte abans de l'estiu de 2012.

JRMR

Més informació

lagodelinya.com
naves.ddl.net

PLANEJAMENT TERRITORIAL. ESTAT DE DESENVOLUPAMENT 116

El Govern de la Generalitat continua elaborant els plans territorials i els plans directors urbanístics amb l'objectiu d'ordenar el creixement urbà i planificar les infraestructures d'àmbit supramunicipal. A final de 2009 estan aprovats definitivament tres dels set plans territorials parcials, tres plans directors territorials i nou plans directors urbanístics.

Antecedents | 2004:177; 2008:107

El Pla territorial general de Catalunya (PTGC), derivat de la Llei de política territorial aprovada pel Parlament de Catalunya el 1983, es va aprovar el 1995 amb l'objectiu de fixar el model territorial de Catalunya. Per concretar aquest objectiu s'havien de crear els plans territorials parcials que s'havien de desenvolupar en set àmbits pluricomarcals diferents: la Regió Metropolitana de Barcelona, les Comarques Centrals, les Comarques Gironines, les Terres de l'Ebre, Ponent-Terres de Lleida i l'Alt Pirineu i Aran. Posteriorment, es va crear la figura dels plans directors territorials, en àmbits més específics, generalment comarcals.

El desenvolupament del planejament territorial

L'any 2001 es va aprovar el Pla territorial parcial de les Terres de l'Ebre i es van iniciar el de l'Alt Pirineu i Aran i el de les Comarques Centrals. A partir del 2003 el nou Govern de la Generalitat es va marcar com a objectiu redactar els sis plans territorials pendents i modificar el de les Terres de l'Ebre.

El nou Govern va crear la Secretaria de Planificació Territorial i el Programa de Planejament Territorial, dins el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), per desenvolupar aquests plans. Aquest organisme va elaborar el desembre del 2004 un document sobre els CRITERIS D'ORDENACIÓ DEL TERRITORI [2004:177] que havien de seguir els plans. A grans trets, s'havien de basar en un creixement compacte i de continuïtat polaritzat en ciutats d'una certa importància, moderar el consum de sòl i protegir els espais naturals i agraris, evitar la segregació espacial de les àrees urbanes segons el nivell de renda, i potenciar els teixits mixtos on coexisteixin usos residencials amb activitats econòmiques intensives en llocs de treball.

A final del 2009 hi havia tres plans territorials parcials aprovats definitivament: ALT PIRINEU I ARAN [2006:127] (juliol del 2006), PONENT-TERRES DE LLEIDA [2007:133] (juliol del 2007) i COMARQUES CENTRALS [2007:132] (setembre del 2008). La resta de plans es trobaven en diverses fases de tramitació. El del CAMP DE TARRAGONA [2008:99] s'havia aprovat provisionalment el desembre de 2009 i estava a punt de l'aprovació definitiva. El de la REGIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA [101] i la revisió del de les TERRES DE L'EBRE [2008:98] estaven en aprovació inicial i el de les COMARQUES GIRONINES [102] a la fase d'avantprojecte .

D'altra banda, tres àmbits havien dut a terme un pla director territorial que s'avançava al pla territorial parcial corresponent. En tots els casos el document ja havia rebut l'aprovació definitiva: PLA DIRECTOR TERRITORIAL DE L'EMPORDÀ [2006:120] (octubre del 2005), PLA DIRECTOR TERRITORIAL DE LA GARROTXA [2007:122] (octubre del 2008) i PLA DIRECTOR TERRITORIAL DE L'ALT PENEDÈS [2006:119] (octubre del 2008).

Els plans territorials parcials i els plans directors territorials s'organitzen a partir dels tres sistemes bàsics de l'estructura i la funcionalitat del territori: els assentaments urbans, els espais oberts i les infraestructures de mobilitat. En el cas dels assentaments urbans es proposen estratègies de creixement diverses a cada un dels nuclis existents. Pel que fa als espais oberts, s'estableix una gradació de protecció del sòl mitjançant la definició de tres categories bàsiques: sòl de protecció especial, sòl de protecció territorial i sòl de protecció preventiva. Finalment, en matèria d'infraestructures de mobilitat es preveuen les actuacions bàsiques en aspectes com la xarxa viària, ferroviària i aeroportuària, la logística o la mobilitat no motoritzada.

Els plans directors urbanístics

Paral·lelament la LLEI D'URBANISME [2004:105], modificada l'any 2004, introduïa a l'article 56 la figura del PLA DIRECTOR URBANÍSTIC [2005:153], amb l'objectiu de fixar les directrius per coordinar l'ordenació urbanística supramunicipal, el desenvolupament urbanístic sostenible, la mobilitat de persones i mercaderies i el transport públic, les mesures de protecció del sòl no urbanitzable i els criteris per a la seva estructuració orgànica, la concreció de les grans infraestructures i la programació de polítiques supramunicipals de sòl i habitatge. En alguns casos, l'objectiu d'aquests plans era ordenar el desenvolupament de ciutats mitjanes; en d'altres, preservar i valorar el patrimoni ambiental, paisatgístic i urbà; o també ordenar àrees dels Pirineus o el litoral català amb una forta pressió urbanística. Si bé els plans directors urbanístics no es podien considerar instruments de planejament territorial pròpiament dit, el seu àmbit supramunicipal i la metodologia per a la seva elaboració el situaven a mig camí entre aquests plans i el planejament urbanístic.

A final del 2009 n'hi havia nou d'aprovats definitivament: el PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DE L'ACTUR SANTA MARIA DE GALLECS [2005:127], el Pla director urbanístic del sistema costaner [2005:128] I (maig del 2005) i II (desembre del 2005), el PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DEL PLA DE BAGES [2006:124] (desembre del 2006), el PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DE LA SERRA DE RODES I ENTORNS [2006:122] (gener del 2007), el PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DE LES COLÒNIES DEL LLOBREGAT [2007:126] (juny del 2007), el PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DEL PALLARS SOBIRÀ [94] (agost del 2008), el PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DE LA CERDANYA [2007:123] (agost del 2008) i el PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DE LA CONCA D'ÒDENA [2008:93] (desembre del 2008). A part, quatre més estaven en fase d'informació pública al document d'aprovació inicial (ÀREA URBANA DE FIGUERES [2007:125], SISTEMA URBÀ DE GIRONA [2007:129], PLA DE L'ESTANY [2008:95] i VAL D'ARAN [99]). D'altra banda, diversos plans directors ur-

banístics estaven en fases de tramitació menys avançades (Vall d'en Bas i del Ges, plana de Vic, Alta Ribagorça, àmbit central del Camp de Tarragona, àrea urbana de Lleida, àrea urbana de Mollerussa, Pla d'Urgell, el Garraf i colònies del Ter i del Freser).

Menció a part mereixen les ÀREES RESIDENCIALS ESTRATÈGIQUES [7], que tenien com a objectiu dotar d'habitatge protegit les zones habilitades per acollir creixements residencials. Per a la seva concreció es van elaborar dotze plans directors urbanístics en àmbits comarcals o supracomarcals (Alt Penedès-Garraf, Alt Pirineu i Aran, Comarques Centrals, Comarques Gironines, Terres de l'Ebre, Ponent, Baix Llobregat, Barcelonès, Camp de Tarragona, Maresme, Vallès Occidental i Vallès Oriental). A final del 2009 s'havien aprovat definitivament deu dels dotze plans directors urbanístics, tots menys els de l'Alt Penedès-Garraf i el Vallès Oriental per manca de documentació.

L'objectiu del Govern de la Generalitat era enllestir tots els plans territorials parcials durant la legislatura, que s'acaba en principi a final del 2010, i continuar endavant l'elaboració dels plans directors urbanístics.

MJP

Més informació

www10.gencat.cat/ptop/AppJava/cat/plans/directors/urbanistics/index.jsp
www10.gencat.cat/ptop/AppJava/cat/plans/parcials/index1.jsp

PLANS URBANÍSTIC DELS EMPRIUS (SALOU) 117

El POUM de Salou delimita dos sectors de creixement residencial a la partida dels Emprius, a l'est de l'autovia que uneix aquest municipi amb Reus. L'any 2009 s'aprova el Pla parcial del sector 04 o Emprius nord i els veïns es queixen dels robatoris que pateixen i que atribueixen als ocupants il·legals dels masos abandonats que hi ha en aquesta zona. Al sector 05, amb les obres d'urbanització ja iniciades, s'hi estan construint uns habitatges de protecció oficial, el sorteig per a l'adjudicació dels quals s'efectua el juliol entre més de 800 sol·licituds.

Antecedents | 2003:103; 2006:135

Salou (amb prop de 26.000 habitants el 2008) és un municipi de la comarca del Tarragonès, la projecció internacional del qual és deguda a la proximitat del parc temàtic de Port Aventura i al seu desenvolupament turístic. L'existència de bones platges a la seva costa ha afavorit la construcció d'apartaments i hotels i l'han convertir en un dels principals centres turístics de la Costa Daurada.

L'octubre de 2003, la Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona (CTUT) va aprovar el nou Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) que regularà el creixement de Salou fins a l'any 2010. Els trets generals d'aquest document suposaven la delimitació d'un grup de nous sectors urbanitzables, la recuperació del cap de Salou i l'obtenció de 103 ha d'espais verds fruit de les cessions dels diferents sectors urbanitzables.

El POUM preveu que el sector 04, Emprius nord, quedi delimitat a l'est de l'autovia de Salou a Reus, i sigui destinat a usos turístics, residencials i hotelers. La delimitació s'efectua sobre 44 ha que haurien de permetre la construcció de prop de 500 habitatges de residència permanent, més de 1.000 per a usos turístics i més de 2.000 places hoteleres. També es preveu una reserva de prop del 12% de la superfície del sector per a zona verda i un 10% per a equipaments públics.

El POUM també delimita el sector 05, Emprius sud, situat al sud del sector 04, amb prop de 31 ha i la mateixa destinació d'usos que l'anterior sector: 328 habitatges permanents, més de 700 per a usos turístics i més de 1.400 places hoteleres, un 19% a zona verda i un 13% a equipaments.

L'any 2008, l'equip de govern de l'Ajuntament de Salou estava integrat pels independents Ferran Units per Salou (FUPS), el Partir Popular (PP) i Convergència Democràtica de Catalunya (CDC), i l'alcalde era Pere Granados.

Límit sud del sector dels Emprius, al costat de la C31 Foto: Moisès Jordi

Emprius nord: aprovació inicial del pla parcial i cases ocupades

L'abril de 2008, l'Ajuntament va aprovar inicialment el Pla parcial del sector 04, Emprius nord, que va obtenir el vistiplau de la CTUT el juny de 2009. El Pla permetrà la construcció de més de 2.000 habitatges de planta baixa i tres pisos d'alçada per a 8.000 nous habitants, que es voldria que residissin permanentment a Salou. La distribució del nou parc permetrà obtenir més de 400 habitatges de protecció oficial i uns 200 de preu concertat, mentre que la resta serà de preu lliure. La premsa va informar que també es reservava espai per a usos hotelers, oficines i zones comercials i que s'estava estudiant la possibilitat d'ubicar-hi un nou centre educatiu.

Un dels problemes de la partida dels Emprius, on es desenvoluparà el futur sector 04, era l'ocupació il·legal d'onze cases abandonades, els habitants de les quals, segons alguns dels veïns de la zona, provocaven molèsties i efectuaven petits robatoris als masos propers. Segons algunes fonts, l'Ajuntament va enderrocar les onze cases el mes d'abril de 2008 i el cost de l'operació havia de ser assumit per les empreses immobiliàries propietàries dels terrenys. Altres fonts van publicar la notícia que al novembre es tirarien les cases en ruïnes en dues etapes: vuit a principi de mes i tres al final. El gener de 2009 la premsa local encara informava que algunes construccions es mantenien dretes, que continuaven ocupades i que també sovintejaven els robatoris en els masos dels veïns dels Emprius, els quals van optar per presentar una denúncia als Mossos d'Esquadra. El mes de maig d'aquest any, l'Ajuntament informava en el seu web que encara es detectaven problemes de seguretat als Emprius on "hi ha un conjunt de masies disseminades habitades per uns quants rodamóns", i per això es preveia que la policia local o els Mossos patrullessin amb més intensitat. Alhora es va dir que es faria un requeriment als propieta-

ris de les masies abandonades "per tal que les enderroquin o aixequin murs i quedin tapiades".

Emprius sud: un projecte en execució

El febrer de 2006, el ple de l'Ajuntament de Salou va aprovar definitivament el Pla parcial del sector 05, Emprius sud, amb el respectiu projecte d'urbanització, tot i que va quedar pendent de resoldre el subministrament de la mitjana tensió del sector, aspecte que s'havia de solucionar quan s'executessin les obres d'urbanització. La superfície finalment delimitada va ser de prop de 28 ha, de les quals el 19% es preveia destinar a zona verda i el 8% a equipaments públics. El pla parcial aprovat permetria la construcció de prop de 1.400 habitatges, 276 dels quals, que equivalien a un 20%, serien de protecció oficial. El desenvolupament d'aquest nou sector residencial hauria de permetre perllongar el passeig de la Segregació fins a la nova estació de ferrocarril de Port Aventura.

L'any 2007 la premsa va informar que els prop de 1.400 habitatges que s'havien de construir en aquest sector rebrien llum de la companyia Fecsa-Endesa, a través d'una línia elèctrica subterrània de mitjana tensió amb origen a la subestació de Bellissens (Reus), amb la qual cosa quedava resolt el problema del subministrament elèctric que s'havia detectat quan es va aprovar el pla parcial.

L'any 2008 es va posar la primera pedra d'una promoció de 80 habitatges de lloguer assequible en una de les parcel·les del sector. La tipologia d'habitatges seria de planta baixa i tres pisos, amb una superfície útil de 50 m^2 i un lloguer estimat de 270 € mensuals. Aquests habitatges formaven part del programa "Habitatge assequible" de l'Obra Social de la Caixa de Pensions per a la Vellesa i l'Estalvi, "la Caixa", i anaven adreçats a dos dels col·lectius amb més dificultats per accedir a un habitatge, els joves de 18 a 35 anys i les persones majors de 65 anys.

L'any 2009 l'Emprius sud ja s'estava urbanitzant i la premsa va informar que més de 800 persones havien presentat una sol·licitud per accedir a un dels habitatges socials que s'hi estaven construint, el sorteig dels quals va tenir lloc el juliol d'aquell any, tot i que l'entrega de claus no es preveia fins al 2010.

Amb l'aprovació del Pla parcial Emprius nord a Salou tan sols quedaria pendent de desenvolupar el sector 03 del POUM, conegut amb el nom de Barenys [2006:135].

ESR

Més informació

www.ebop.altanet.org
www.salou.org

PORT DE TARRAGONA 118

L'Autoritat Portuària de Tarragona afronta la crisi econòmica mentre continua l'execució d'obres d'ampliació i millora del port, contingudes en el respectiu Pla director 2000-2014. L'aliança estratègica amb l'operador de contenidors DP World reforça l'activitat comercial del port. D'altra banda, l'ATP i l'Ajuntament de Tarragona aposten pel turisme de creuers, fet pel qual habiliten una dàrsena provisional i resolen la irregularitat urbanística de Port Tarraco, evitant-ne l'enderroc.

Antecedents | 2005:161; 2006:155; 2007:158

El port de Tarragona és un dels primers ports de comerç marítim d'Espanya. El Ministeri de Foment (MIFO) en té la titularitat i està gestionat per l'Autoritat Portuària de Tarragona (APT). Gaudeix d'una posició estratègica entre els ports de Barcelona i València, i dóna servei directe a la potent indústria petroquímica del Camp de Tarragona. El seu hinterland comprèn Aragó i Navarra. També té una dàrsena pesquera, un port esportiu, i una altra per a megaiots de luxe i esportius –Marina Tarraco–.

Des de la implantació de la refineria de petrolis, a la darreria dels anys seixanta del segle passat, el port de Tarragona ha anat experimentant un creixement constant i continuat, sempre lligat a les activitats de la seva pròpia àrea d'influència. En ple segle XXI, l'aprovació del Pla director del port de Tarragona (PDPT) 2000-2014, elaborat per l'APT, així com la signatura de l'Acord estratègic per a la internacionalització, la qualitat de l'ocupació i la competitivitat de l'economia catalana[1], coincidien a promoure una mateixa estratègia operativa per al port, a fi de convertir-lo en un *hub* o gran distribuïdor d'algunes mercaderies –com ara sòlids energètics o agroalimentaris–, a connectar-lo amb el mercat asiàtic i a impulsar-hi el cabotatge, per tal de d'assolir un nivel de referència en la Mediterrània occidental.

El 16 de desembre de 2008, l'Autoritat Portuària de Tarragona va aprovar el Pla estratègic 2008-2020 com una eina que ha d'orientar la política portuària i les inversions de futur. Paral·lelament, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va iniciar la redacció del PLA TERRITORIAL PARCIAL DEL CAMP DE TARRAGONA [2008:99] –pendent d'aprovació definitiva al final del 2009–, que recull les aspiracions i projectes plantejats entorn del port i els articula en una estratègia global d'ordenació d'aquest territori.

Hi destaca l'interès per augmentar els tràfics de mercaderies (a doll i contenidors) i s'augura un creixement del tràfic global a la Mediterrània i del de mercaderies de curta distància (short sea shipping), pel qual aposta la Unió Europea (UE).

En segon lloc, es pretén ampliar-ne el hinterland (rerepaís) i el *foreland* (avantpaís), a fi de posicionar el port de Tarragona dins del que es coneix com a EUROREGIÓ PIRINEUS-MEDITERRÀNIA [2004:78], i ampliar l'abast d'influència cap a la vall de l'Ebre i Saragossa, cap a l'interior. Igualment, es pretén capturar una part dels tràfics procedents de l'Àsia. Aquesta iniciativa comporta el reforçament de tots els accessos, tant ferroviaris com per carretera, que garanteixin una gestió logística competent i una bona connectivitat a les principals línies intercontinentals.

Finalment, l'estratègia de potenciar el port com un element més de la trama urbana tarragonina pretén integrar-lo a la FAÇANA MARÍTIMA DE LA CIUTAT [132], i potenciar-lo com a espai públic i de lleure, tot fent-ne compatible els usos amb la política ambiental.

El Port capeja la crisi econòmica

Tot i perdre d'un 2 a un 4% del volum de tràfic de mercaderies –en comparació amb el 15% de davallada mitjana que ha afectat el sistema portuari estatal– el port de Tarragona va considerar el 2009 com un bon any. Va tancar l'activitat amb uns 2,5 milions de tones de mercaderies mensuals, l'objectiu que s'havia marcat. Això significa un volum anual de 31,1 a 32,1 milions de tones, en comparació amb els 33 milions assolits el 2008. Josep Anton Burgasé, president de l'APT, ho va atribuir a l'esforç del conjunt de la comunitat portuària: empreses, treballadors, i en general tots els sectors, així com a la contenció de les taxes que els cobra l'ATP, que hauria deixat d'ingressar en aquest concepte uns 750.000 €.

El nivell d'execució de les obres previstes al port per al 2009 va ser d'un 90-95%. En el futur, es preveu mantenir els 120 MEUR d'inversió prevista per al període 2009-2010. L'ampliació de la terminal de contenidors i la futura terminal de vaixells de creuers són algunes de les actuacions més importants.

Grans projectes previstos segueixen pendents d'execució

Tant el Govern de la Generalitat com les cambres de comerç havien criticat durant els últims anys la falta d'inversió per part de l'Estat en matèria d'infraestructures al Camp de Tarragona, i concretament al port. En resposta a aquestes queixes, el Govern de l'Estat va incloure una partida dels pressupostos generals del 2008 per a impulsar el CORREDOR FERROVIARI MEDITERRANI [2006:71], inclòs AL PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE (PEIT) [2005:129], que s'havia de desenvolupar entre el 2005 i el 2020. Concretament, al port de Tarragona es van pressupostar 31 MEUR per dur a terme diverses actuacions en aquest àmbit.

Posteriorment, el Govern de la Generalitat i representants del món local i econòmic van signar el 18 d'octubre el PACTE NACIONAL PER A LES INFRAESTRUCTURES [85] (PNI)[2]. Pel que fa als ports d'interès general (Barcelona i Tarragona), l'acord proposa negociar la modificació de la legislació portuària estatal per tal que en reforcin l'autonomia de gestió. També aposta per ampliar la seva àrea d'influència al conjunt de la península Ibèrica, a l'Euroregió i al corredor central europeu, i perquè els dos ports es connectin a la xarxa ferroviària de mercaderies d'ample internacional. En el cas del port de Tarragona, anuncia, tam-

bé, que s'ha d'estudiar la viabilitat d'ampliar-lo.

Pel que fa als accessos per carretera i autopista, l'any 2001 es deia que el 2007 entraria en funcionament L'A-27, L'AUTOVIA DE TARRAGONA A MONTBLANC [2008:9], un primer tram de l'eix estratègic que, passant per Lleida, ha de connectar per Osca i Pamplona amb el Cantàbric. Aquesta carretera d'alta capacitat ha de permetre donar una sortida ràpida a les mercaderies del port de Tarragona, a més a més de connectar la segona àrea metropolitana del país amb el nord-est peninsular. La data es va anar ajornant, i l'última previsió del MIFO era l'any 2012. El sector empresarial del Camp de Tarragona va denunciar reiteradament aquests retards acumulats tant en la tramitació com en l'execució de les obres. A final d'any, els alcaldes de Tarragona i Lleida, les cambres de comerç d'aquestes ciutats i l'APT estaven pendents de signar un manifest pel treball conjunt i coordinat d'impuls de l'A-27, i l'aprofitament del potencial estratègic d'aquest eix.

El port de Tarragona, peça clau en la futura plataforma logística catalana

L'APT i la Generalitat van subscriure un acord de col·laboració el 14 de gener –amb la participació de l'empresa pública Cimalsa– per posar en marxa una xarxa de centres de mercaderies per al trànsit marítim. La futura plataforma logística catalana comprendrà el Camp de Tarragona i la zona metropolitana de Barcelona, amb dues grans portes d'entrada ubicades als ports de Tarragona i Barcelona.

El full de ruta del Govern català preveu col·laboracions amb el CENTRE LOGÍSTIC DEL CAMP [2008:29], situat entre Reus i Tarragona, la futura zona d'activitats logístiques (ZAL) de l'APT, amb els projectats centres intermodals de MERCADERIES DE MONTBLANC [40] (Conca de Barberà) i LOGIS PENEDÈS (BAIX PENEDÈS) [2007:35]. Burgasé va explicar que "si volem tenir un paper important en un món globalitzat s'ha d'apostar per les sinergies, i això passa per processos com el que estem iniciant actualment".

Impuls a la terminal de contenidors amb l'aliança amb DP World

L'any 2004, l'APT va adjudicar a CONTARSA Societat d'Estiba la concessió per gestionar la nova terminal de trànsit de contenidors. Des de la seva primera ubicació al moll de Castella fins a les instal·lacions del moll d'Andalusia, la terminal va experimentar un important creixement, tant en la capacitat com en el volum d'operacions. Després de la compra el juny de 2008 del 60% de les accions de Contarsa, DP World va prendre el control de la terminal i va presentar un projecte per condicionar la instal·lació. Els plans de futur para DP World Tarragona passaven per un creixement de la superfície total fins a arribar als 503.000 m² i permetre el trànsit de fins a 1,5 milions de TEU[3]. Aquesta transformació suposa una inversió de més de 50 MEUR, i una data prevista d'acabament prevista per al 2012.

Una imatge del port de Tarragona des de la platja de l'Arrabassada Foto: Arxiu Territori

Durant el 2009, DP World va continuar millorant les instal·lacions de la Terminal. L'Agrupació per a la Promoció del Port de Tarragona APPORTT, en un acte que va tenir lloc el dijous 17 de desembre, va atorgar a DP World el guardó anual a l'empresa que durant l'any 2009 havia treballat amb més intensitat i encert en la projecció internacional del port de Tarragona.

S'aprova el pla especial de Marina Port Tarraco i se n'evita l'enderroc

La marina Port Tarraco és un complex lúdic privat de creuers, situat als molls de Lleida i Llevant. A final del 2007, arran d'una denúncia, es va iniciar un procés judicial per dirimir la legalitat de les instal·lacions, atès que s'havien aixecat sense llicència municipal i sense l'empara d'una figura de planejament. Finalment, el Tribunal Superior de Justícia de Catalunya (TSJC), amb data 10 de novembre de 2008, va confirmar la il·legalitat de les instal·lacions.

El TSJC va ratificar la sentència a començament de 2009, instant a la legalització dels edificis o a l'enderroc immediat. L'Ajuntament, que havia accelerat els tràmits urbanístics des de la primera sentència, va aprovar la modificació puntual corresponent del pla d'ordenació urbana municipal (POUM) el mes de març. Set mesos després, l'1 d'octubre, la Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona (CTUT) va aprovar definitivament el Pla d'ordenació de l'espai portuari (POEP) que regulava els usos lúdics i culturals. S'evitava, així, l'enderroc. "Ja es pot dir que Port Tarraco no és irregular", es va felicitar el regidor d'Urbanisme, Xavier Tarrés.

El director de Port Tarraco, José Miguel Echeverría, va lamentar que el litigi judicial "ha anat molt malament per als interessats a instal·lar-se al complex, al 60% de la seva ocupació". L'últim tràmit pendent a final d'any era que Port Tarraco demanés a l'Ajuntament la llicència urbanística, per un preu aproximat d'uns 900.000 €

Impuls al turisme de creuers

A final dany, donant continuïtat a les gestions iniciades el 2007 amb la creació d'una comissió de creuers[4] per la captació de línies al port de Tarragona, es preveia la signatura d'un conveni de compromisos entre l'APT i el Patronat de Turisme de l'Ajuntament per promoure el turisme de creuers a la ciutat. Una comissió específica i mixta de treball havia de dissenyar i executar un programa d'actuacions a la terminal provisional de creuers, a continuació del moll de Catalunya, amb una inversió que oscil·lava entre els 4 i els 6 MEUR. Es preveia que per al 2010 s'hi

iniciaria la comercialització, i la promoció de la destinació turística es remuntava fins al 2011.

En aquesta línia, l'Ajuntament es va comprometre a garantir el transport públic des de la terminal fins a la ciutat i a promoure un model turístic, "una marca turística seriosa", que preveiés com a complements el pla de competitivitat turística de la Tarraco romana i l'empenta que li poden suposar en l'àmbit internacional les candidatures de Tarragona com a capital europea de la cultura (2016) i l'organització dels Jocs del Mediterrani (2017).

MXA

Més informació

www.dpworldtarragona.com
www.portsgeneralitat.org
www.porttarragona.es
www.gencat.net/ptop

1 Signat el febrer del 2005 pel Govern de la Generalitat, sindicats i sector empresarial

2 Un full de ruta que proposa 130 mesures prioritàries en els àmbits de la mobilitat, l'aigua, els residus, l'energia, les telecomunicacions i el sòl per a activitats productives fins a l'any 2020. Hi ha projectes de competència tant autonòmica com estatal.

3 Unitats de contenidors

4 Conformada per l'APT, la Cambra de Comerç de Tarragona, el Patronat Municipal de Turisme, l'operador turístic britànic TUI, l'Associació d'Empresaris d'Hostaleria, APPORT (Agrupació per a la Promoció del Port de Tarragona) i Port Aventura.

119 POUM D'ALP

El juny de 2009 el ple d'Alp aprova inicialment el POUM. La revisió de l'anterior planejament s'havia iniciat de manera conjunta amb la resta de la comarca, però finalment quatre municipis, entre els quals Alp, se n'escindeixen. El document proposa convertir en sòl urbanitzable 16,8 ha i construir fins a 1.717 habitatges. El juliol de 2009 es forma la plataforma Salvem la Molina per denunciar un creixement "excessiu", i recull 1.800 signatures de suport. Així mateix denuncia vuit presumptes irregularitats urbanístiques que consideren que el POUM vol legalitzar. L'alcalde d'Alp, Cosme Ruaix, afirma que estudiaran tant les al·legacions com les denúncies.

Alp és un municipi de la Cerdanya que l'any 2008 tenia 1.686 habitants empadronats. A banda del nucli urbà destaquen les urbanitzacions de la Molina i la Masella, construïdes a redós de dues estacions d'esquí que sumen 1.800 ha de domini esquiable. El primer instrument de planificació urbanística va ser el Pla intermunicipal coordinador de la Cerdanya gironina (PICC), redactat pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) i aprovat l'any 1986. L'objectiu era regular la pressió urbanística i turística després de l'obertura del túnel del Cadí, fet que situava la Cerdanya com la comarca de neu més propera a la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB).

En ple context del *boom* immobiliari el PLA TERRITORIAL PARCIAL (PTP) DE L'ALT PIRINEU I ARAN [2006:127] –aprovat definitivament el juliol de 2006– va proposar la redacció d'un pla director urbanístic (PDU) per establir les línies mestres del desenvolupament del conjunt de la comarca –inclosos els municipis de la demarcació de Lleida–. El PTP i el PDU van proposar per a Alp un "creixement moderat". Paral·lelament, es va iniciar la tramitació d'un pla d'ordenació urbanística plurimunicipal (POUP) que abraçava tota la Cerdanya menys Puigcerdà.

Des de mitjan 2007, diversos municipis, entre els quals Alp, van posar sobre la taula la possibilitat de tramitar el planejament en solitari. L'alcalde d'Alp, Cosme Ruaix (Independents d'Alp-Progrés Municipal, AP-PM), va explicar que ho feien per "l'especificitat del municipi", amb la presència de dues estacions d'esquí. L'aprovació inicial del pla comarcal –que va deixar fora, a banda de Puigcerdà i Alp, Bellver de Cerdanya i Llívia– va ser el desembre de 2008. Tot i així, els tres municipis escindits van mantenir els equips redactors contractats el 2005 encapçalats pels arquitectes Jordi Romero i Imma Jansana.

El ple d'Alp aprova inicialment el POUM

El ple de l'Ajuntament d'Alp va aprovar inicialment el 12 de juny de 2009 el nou Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM). El document parteix d'una realitat socioeconòmica marcada per la importància de la segona residència –el 82% d'habitatges del conjunt del municipi–. Segons dades de l'any 2007, el municipi té una població permanent de 1.576 habitants –el 68% dels quals al nucli d'Alp– i estima per al 2025 que es podria duplicar (3.079). Així mateix, es projecta un creixement de la població estacional vinculada a segones residències –especialment als nuclis de la Molina i la Masella– de 6.855 a 9.428 persones. Finalment, es xifra la població "punta" –en èpoques de màxima afluència turística– en 16.430 persones i es considera que cal dimensionar els equipaments a aquesta dada.

El document d'ordenació proposa convertir en sòl urbanitzable un total de 16,8 ha en tres àrees. A la font de Trillans, al sud-oest del nucli urbà d'Alp, es planteja crear una àrea comercial amb vocació comarcal que es combini amb activitat hotelera i fins a 192 habitatges, mentre que pel nord del nucli urbà d'Alp es dissenya un pla parcial mixt, de 110 habitatges i ús comercial.

També s'inclouen cinc plans de millora urbana (PMU) en sòl urbà no consolidat, amb un total de 637 habitatges i una superfície de 32 ha. En tots els casos es combina l'ús residencial amb el turístic i hi destaca la promoció de 333 habitatges al nucli de Masella, dels quals el 30% de protecció oficial. En sòl urbà consolidat i no consolidat es dibuixen cinc plans d'actuació urbanística (PAU) amb un total de 143 noves llars en 9,7 ha.

Finalment hi ha quatre plans parcials més adaptats del planejament anterior o bé de sòl urbanitzable en execució que sumen un total de 619 habitatges en una superfície de 68,8 ha. En aquest darrer paquet destaca el PPU-ALP3, que integra com a sòl urbanitzable delimitat (SUD) dos antics sectors de la Molina de sòl urbanitzable programat (SUP) de l'anterior plantejament i que no es van tramitar. Corresponen als subàmits del golf (259 habitatges) i a la Solana (127 habitatges) i, globalment, un 30% són protegits. Tots els plans previstos al document sumen un total de 1.717 habitatges.

Respecte a les infraestructures, el POUM incorpora les determinacions dels plans superiors, és a dir, una reserva de sòl per a un possible desdoblament de l'E-9 des de la sortida del túnel del Cadí fins a Puigcerdà, el nou traçat de la collada de Toses (N-260), així com l'enllaç d'ambdues vies. En l'àmbit de les estacions d'esquí, planteja la instal·lació de dos telecadires per unir Alp i Masella, així com el nucli urbà de la Molina i l'estació. També proposa dos telecabines per unir ambdues estacions.

La plataforma Salvem la Molina s'oposa al POUM

A mitjan mes de juliol, una quarantena de veïns de primera i segona residència del nucli i les urbanitzacions de la Molina van constituir la plataforma Salvem la Molina per oposar-se al POUM. Consideraven "excessiu" el creixement projectat a la Molina i creien que anava en contra del PTP de l'Alt Pirineu i l'Aran i el PDU de la Cerdanya. El portaveu de l'entitat, Àngel Puig, va lamentar que el consistori alpenc defensés un creixement dels entorns de les pistes "totxo a totxo".

A començament d'agost Salvem la Molina va presentar les al·legacions contra el POUM i va denunciar la requalificació de 12 ha de dominis esquiables i zones forestals. En contraposició, demanaven l'aprofitament d'edificis actuals, potenciar l'ocupació hotelera i fer rendibles les segones residències existents. La plataforma va assegurar que ja disposava de 800

signatures de suport i que també tenia l'adhesió d'entitats ambientalistes, com la Lliga per la Defensa del Patrimoni Natural (DEPANA) o la Institució de Ponent per la Conservació i l'Estudi de l'Entorn Natural (IPCENA). Així mateix, van lamentar que l'alcalde no els hagués volgut rebre.

El 14 d'agost el conseller del DPTOP, Joaquim Nadal (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), va afirmar que veia de "bon ull" les previsions del POUM. Nadal, en una visita a la Molina, va argumentar que es reduïa el sostre edificable del PICC i que es pretenia "reduir i compactar" la zona urbanitzable per "retornar hectàrees de bosc al bosc". "Algú pot dir que si es compacta s'acosta massa a casa meva, però aleshores entrem en un terreny d'interessos privats i no d'interès comú", va reblar. Per la seva banda, l'alcalde Cosme Ruaix va negar que el consistori no s'hagués volgut entrevistar amb Salvem la Molina.

L'entitat opositora va programar per l 30 d'agost una plantada de pins amb el lema "Retornem hectàrees de bosc al bosc". El consistori els va advertir que els sancionaria si tiraven endavant la protesta a l'espai anunciat, ja que es tractava d'un terreny privat. Finalment, van canviar d'emplaçament i van reunir unes 200 persones al pla del Dolmen on van plantar una norantena d'arbres i van fer públic que ja tenien 1.500 signatures contra el pla urbanístic.

El 25 de setembre Salvem la Molina va presentar vuit denuncies administratives a l'Ajuntament per suposades obres il·legals consistents a reduir espais verds públics municipals i també per la construcció d'edificis amb alçades superiors a les permeses. Igualment, van denunciar una tala d'arbres i un abocament il·legal en una zona forestal amb l'objectiu d'urbanitzar-la. També van presentar aquestes denúncies als Agents Rurals i al Servei de Protecció de la Natura (SEPRONA) de la Guàrdia Civil, així com als serveis territorials d'Urbanisme. Segons Salvem la Molina el cos de la redacció del POUM pretenia legalitzar aquestes infraccions.

En finalitzar el termini d'exposició pública, la plataforma va lliurar 1.800 signatures contra el POUM. L'alcalde d'Alp els va rebre i va agrair-los la "voluntat de col·laboració". Així mateix, va explicar que a partir d'aquell moment els serveis tècnics estudiarien les al·legacions i obririen els corresponents expedients per estudiar les denúncies d'irregularitats urbanístiques. La resolució de les al·legacions es preveia al llarg del 2010.

AUV

Més informació

salvemlamolina.wordpress.com
webspobles.ddgi.cat/sites/alp

120 POUM DE BELLPUIG

El ple de l'Ajuntament en sessió celebrada el dia 30 de desembre de 2009 adopta l'acord d'aprovació inicial del nou Pla d'ordenació urbanístic municipal de Bellpuig. El Pla revisa les Normes subsidiàries vigents des del 22 de setembre de 1982 i preveu construir 6.911 nous habitatges, en un sostre edificable de 808.556 m2 que permetrien un incrementar la població fins a 8.333 habitants l'any 2032.

El municipi de Bellpuig d'Urgell se situa en plena Depressió Central Catalana, dins de la comarca de l'Urgell. Emplaçat a la zona oest de la comarca, limita al nord amb Barbens i Ivars d'Urgell, a l'est amb Anglesola, Vilagrassa i Preixana, al sud amb Belianes, i a l'oest amb Vilanova de Bellpuig i Castellnou de Seana.

El municipi té un terme de considerable extensió, amb 3.549 ha de territori lleugerament ondulat, amb una alçada màxima de 308 m i inclinat vers ponent, seguint el suau pendent de tot el pla vers el riu Segre. En termes generals, el terme municipal està dividit en tres parts: la zona nord, planera i dedicada a usos agrícoles de regadiu, la zona sud, per sota del canal d'Urgell, on s'hi desenvolupa majoritàriament agricultura de secà, i la zona est, on es localitza la serra del Coscollar, formada per tres tossalets.

El terme, amb un total de 4.940 habitants l'any 2009, comprèn la vila de Bellpuig, cap de municipi, i el raval de Seana.

Pel que fa a les infraestructures, una xarxa radial d'antics camins convertits en carreteres comunica Bellpuig amb els pobles veïns.

Creua el terme, de llevant a ponent, l'eix viari de l'autovia A-2, de Barcelona a Lleida i Madrid. Paral·lelament a aquesta avança la via del ferrocarril Barcelona-Lleida, que disposa d'estació en aquest municipi.

Les Normes subsidiàries de 1982 organitzaven el desenvolupament de la ciutat sobre els accessos radials que donaven al nucli vell o centre de Bellpuig, i deixaven grans buits entre el sòl urbanitzable.

La diferenciació funcional es basava en la concentració de l'ús industrial al llarg de la carretera N-II i de la via del ferrocarril; que encara no preveia l'actual variant de l'autovia A-2.

La resta de la ciutat s'ordenava concentrant l'ús residencial més dens en el nucli vell, envoltat per una zona de desenvolupament, i allunyant els nous creixement de baixa densitat residencial al Poble Sec i a l'altre costat de la riera del Reguer, també dita del Corb o de Sant Julià.

La redacció del POUM va ser encarregada a l'equip DOM arquitectes associats, SL, encapçalat pels arquitectes Pasqual i Valeri Mas, que van redactar el document d'avanç de planejament. Posteriorment, el document d'aprovació inicial va ser redactat per l'empresa Arku3, dirigida per l'arquitecte Marc Ribes Mesalles, després que, per diferències amb l'Ajuntament, l'equip adjudicatari plantegés la possibilitat de fer el relleu del POUM, tal com s'explica a l'acta del ple de l'Ajuntament del 22 de febrer de 2009. En aquesta acta s'esmenta el nou procediment negociat d'adjudicació de les tasques al nou equip "d'especial confiança".

Els objectius del Pla

El model de ciutat que planteja el POUM estableix els objectius següents:

- Potenciar el nucli antic i el centre de Bellpuig mantenint l'estructura radial en què el centre geomètric sigui el centre existent. Dins el model de creixement residencial concentrat entorn del nucli vell, l'alternativa proposada opta per requalificar la part més central de l'antiga N-II com a eix residencial. El model d'extensió radial proposa l'extensió del barri existent a l'altre costat del Reguer, creant un gran eix que uneix la carretera C-233 amb l'LP2015.

- Optar per un model de vila homogènia, sense crear grans disgregacions espacials ni distàncies i sense grans diferències en intensitat d'ús o densitat, que doni peu a un model compacte i de densitat semblant al Bellpuig actual.

- Separar clarament l'ús industrial del residencial definint grans àrees separades espacialment i mitjançant espais verds, però facilitant la mobilitat de vianants i d'usuaris de la bicicleta entres els dos grans usos. Per al model industrial, l'alternativa és dual: *a*) Manteniment dels sectors industrials existents, anul·lant algunes de les ampliacions plantejades en les normes subsidiàries vigents, *b*) Creació d'una gran àrea industrial a l'est de Bellpuig, separada de la vila residencial, però pròxima i ben connectada, que eviti els problemes de mobilitat. Aquest nou planejament vol reduir les implantacions industrials en sòl no urbanitzable que estiguin molt pròximes al sòl urbà o urbanitzable i que poden ocasionar conflictes ambientals.

- Respecte al model de la xarxa viària, l'alternativa proposada és la de no crear noves infraestructures generals, sinó consolidar les existents, complementant-les amb multitud de vies que augmenten la connectivitat entre elles. Aquestes noves vies es pensen, també, com a eixos de vianants, entenent que cal potenciar els recorreguts a peu o en bicicleta i que volen donar continuïtat o enllaç entre les diferents grans àrees verdes o d'equipament de Bellpuig, com son el Reguer, la zona esportiva, la zona escolar, l'entorn del cementiri Bòvila o la C-233.

Una previsió d'habitatges per sobre de l'escenari de població futura

L'any 2007, a l'inici de la redacció del POUM, la població del Bellpuig era de 4.956 habitants. Segons les projeccions de població, l'escenari projectat a 25 anys situa el municipi de Bellpuig en un total de 8.333 habitants, fet que suposa un increment de 3.377 habitants.

En síntesi, el POUM classifica 119,01 ha de sòl urbà consolidat (SUC), 39,83 ha de sòl urbà no consolidat (SUNC), 199,42 ha de sòl urbanitzable delimitat (SUD),

10,81 ha de sòl urbanitzable no delimitat (SUND) i 3.117,33 ha de sòl no urbanitzable (SNU). Aquests absoluts corresponen als percentatges següents sobre el total del terme municipal:

Destaca la presència d'un únic sector de SUND que el pla determina d'ús residencial però del qual no concreta ni el sostre ni el nombre d'habitatges. La memòria del pla no permet la comparació amb les Normes subsidiàries, ja que no n'incorpora la valoració en relació amb el nou POUM.

Segons la memòria del document inicial, el nou POUM preveu en SUNC un total de 23 polígons d'actuació urbanística (PAU). Aquests sectors suposen una previsió de 3.394 nous habitatges distribuïts en 351.135 m² de sostre. En sòl urbanitzable es preveuen setze àmbits de desenvolupament, dels quals onze són de sòl residencial. En conjunt, aquests sectors suposen 457.421 m² de sostre residencial que permeten construir 3.517 habitatges. El total d'habitatges proposats és de 6.911.

El document del POUM no incorpora el potencial romanent d'habitatges del planejament en vigor.

Val a dir que el document d'avanç preveia, pel mateix increment de població en un escenari de creixement alt, la necessitat de 1.923 nous habitatges. Si bé existeix una gran diferència entre ambdós documents, redactats per diferents equips, el document d'aprovació inicial no incorpora l'explicació d'aquest fet. L'estratègia de creixement potenciat que determina el Pla territorial parcial de Ponent pot ser un dels arguments per justificar aquest desenvolupament.

Reserves de sòl per a habitatge protegit

Sobre el sostre de nova implantació el POUM preveu la reserva de 228.986 m² que es destinen per a la construcció d'habitatges de protecció pública.

		POUM	
		ha	%
TM	Terme municipal	3486,4	100,0
SU	Sòl urbà	158,8	4,6
	Consolidat	119,0	3,4
	No consolidat	39,8	1,1
SUD	Sòl urbanitzable delimitat	199,4	5,7
SUND	Sòl urbanitzable no delimitat	18,8	0,3
SNU	Sòl no urbanitzable	3117,3	89,4

Aquesta reserva de sostre per habitatge de protecció es divideix entre els PAU, que suposen 91.760 m² de sostre amb un total de 856 habitatges, i els SUD, 137.226 m² de sostre que suposen un total de 1.048 habitatges. Així doncs, el total d'habitatges protegits previstos és de 1.904.

Els sectors d'activitat

Pel que fa a les activitats cal destacar la proposta de cinc àmbits de SUD amb usos industrials. Aquests sectors, que suposen 120,32 ha de sòl, proposen fins a 643.885 m² de nou sostre industrial i de serveis.

Tot i que el document del POUM no en fa esment, està prevista la implantació d'un centre logístic de 50 ha impulsat pel Consorci de la Zona Franca. El centre logístic se situarà al límit amb Vilagrassa i al costat del circuit de motocròs de Catalunya, amb connexions directes amb l'A-2 i l'N-II on la Federació de Motocròs i l'Ajuntament han venut al Consorci una part del sòl.

Si bé l'alcalde de Bellpuig, Josep Pont, va expressar l'interès municipal per situar un viver d'empreses i un centre d'alt rendiment per a pilots de motocròs, la previsió del Consorci sembla anar més lligada a la construcció d'un "port sec" amb naus logístiques.

En sòl urbà trobem dos PAU que accepten usos industrials i de serveis en diferents proporcions: el PAU 02 en què es barreja de manera paritària amb l'ús residencial; i el PAU 22 que aposta per aquest tipus d'ús, suposant el 64% del sòl del sector.

El sòl no urbanitzable i la millora del medi ambient

L'espai no urbanitzat del municipi de Bellpuig suposa el 89,41% del sòl. Les característiques naturals del municipi han comportat la inclusió de part del seu terme municipal a la XARXA NATURA 2000 [2006:199] i, per tant, dins els espais PEIN, incloent una part del terme municipal de Bellpuig dins l'espai Secans de Belianes-Preixana. La superfície inclosa és de 346,45 ha.

En els espais de la plana agrícola aquesta inclusió va suposar la declaració d'una part del terme com a lloc d'importància comunitària (LIC) i zones d'especial protecció per les aus ZEPA, que són ecosistemes protegits amb l'objecte de contribuir a garantir la biodiversitat mitjançant la conservació dels hàbitats naturals i de la fauna i la flora del territori, considerades com a prioritàries per la Comunitat Europea.

En sòl no urbanitzable el POUM protegeix paisatgísticament i molt especialment els bosquets escampats en el conjunt del terme, que formen una part substancial de l'estructura territorial, així com els arbres i arbredes monumentals. També com a sòl no urbanitzable de protecció especial es qualificarà la ribera del Reguer.

Tramitació del document del POUM

El ple de l'Ajuntament va adoptar l'acord d'aprovació inicial del POUM el 30 de desembre de 2009, amb el qual es va engegar el període d'informació pública mínim de 45 dies.

OCG

121 POUM DE BLANES

L'equip de govern (CiU, PDB i PP), el PSC i ERC, aproven provisionalment el POUM amb el vot contrari d'EUiA, que el qualifica d'insostenible. El document manté a grans trets les disposicions de l'aprovació inicial, però inclou dos convenis per desenvolupar el sistema d'espais lliures, uns terrenys per sufragar les despeses de la ciutat esportiva i el manteniment de l'edificabilitat al centre històric. També inclou de manera cautelar la nova delimitació de la zona marítimoterrestre que fa la Direcció General de Costes i que afecta quatre càmpings.

Antecedents | 2008:113

El municipi de Blanes se situa a l'extrem sud de les comarques gironines, concretament en una petita badia situada a l'abric de la Serralada Litoral que al sud s'obre cap al delta de la Tordera. El 2009 Blanes se situa, amb 40.000 habitants, com a tercer municipi més gran de les comarques gironines i el principal de la Costa Brava. El municipi va aprovar el seu pla general d'ordenació urbana (PGOU) el 1981 i el va revisar el 1989. El PGOU corregia les deficiències heretades de l'època del franquisme, però feia unes previsions de sòl urbanitzable elevades, especialment a la façana litoral. Amb l'arribada al govern municipal del tripartit format pel Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), Esquerra Unida i Alternativa-Verds (EuiA) i Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), el 2003, es va iniciar la redacció d'un nou pla d'ordenació urbanística municipal (POUM). Tanmateix, l'expulsió d'ERC del govern, el 2006, en va paralitzar la redacció. El nou govern sorgit de les eleccions de 2007, format per CiU, que ostentava l'alcaldia en minoria juntament amb el Partit Democràtic de Blanes (PDB) i el Partit Popular (PP), va reprendre el procés. Finalment, el juliol de 2008 es va aprovar inicialment el POUM amb els vots favorables dels grups de govern (CiU, PDB i PP), el PSC i ERC. El grup municipal d'EuiA es va abstenir en considerar que havia rebut la documentació del Pla amb retard.

Pel que fa a les principals magnituds, el POUM proposava una expansió del sòl urbanitzable de 132 ha, la construcció de 5.226 habitatges, incloent-hi les actuacions en sòl urbà i urbanitzable, i estimava un increment de població de 14.217 habitants. Pel que fa a l'ordenació, en l'àmbit del sistema d'espais lliures proposava la creació de dos grans parcs lineals que des del Paratge Natural d'Interès Nacional (PNIN) Pinya de Rosa (Espai d'Interès Natural de Pinya de Rosa (Blanes-Lloret)) [2006:53], a l'est, fins al delta de la Tordera, a l'oest, penetrarien fins al centre urbà. Tots dos requerien sengles convenis urbanístics per reubicar i/o permutar les edificabilitats de la finca Can Perpinyà i la zona del Racó Blau. En l'àmbit de les activitats econòmiques, es delimitava un nou polígon situat al nord-oest del municipi, el desenvolupament del qual permetria construir una nova via de ronda que aniria des de la carretera de Tordera (Gi-600) fins a la Plantera, passant per l'estació. Així mateix, el Pla preveia desenvolupar definitivament el complex de serveis Portal de la Costa Brava, projecte que implicava la requalificació de la zona on actualment hi ha el poliesportiu i el camp de futbol, i el seu trasllat a una nova ciutat esportiva de la qual ja s'havien iniciat les obres gràcies a un crèdit de 30 MEUR de l'Institut Català de Finances (ICF). També es pretenia incentivar les activitats hoteleres de la zona de la platja de s'Abanell atorgant-hi una major edificabilitat i legalitzant els càmpings existents. Finalment, el creixement residencial es concentrava al nord del municipi, a tocar de la carretera d'accés a la Costa Brava (GI-682), mentre que al centre històric es retallava l'edificabilitat permesa en una planta per preservar-ne la morfologia i evitar-ne la congestió.

Creixements d'alta densitat al sector de Can Borrell Foto: Juli Valdunciel

El 15 de setembre de 2008 es va obrir el període d'exposició pública del POUM. A mitjan mes de novembre es va tancar aquesta exposició pública amb un total de 800 al·legacions, la meitat de les quals se circumscrivien a la retallada d'edificabilitat al centre històric. En destacaven també les disset del grup municipal d'EUiA, que va considerar que el creixement proposat pel Pla era desmesurat i que comportaria un dèficit d'infraestructures i serveis.

Aprovació provisional

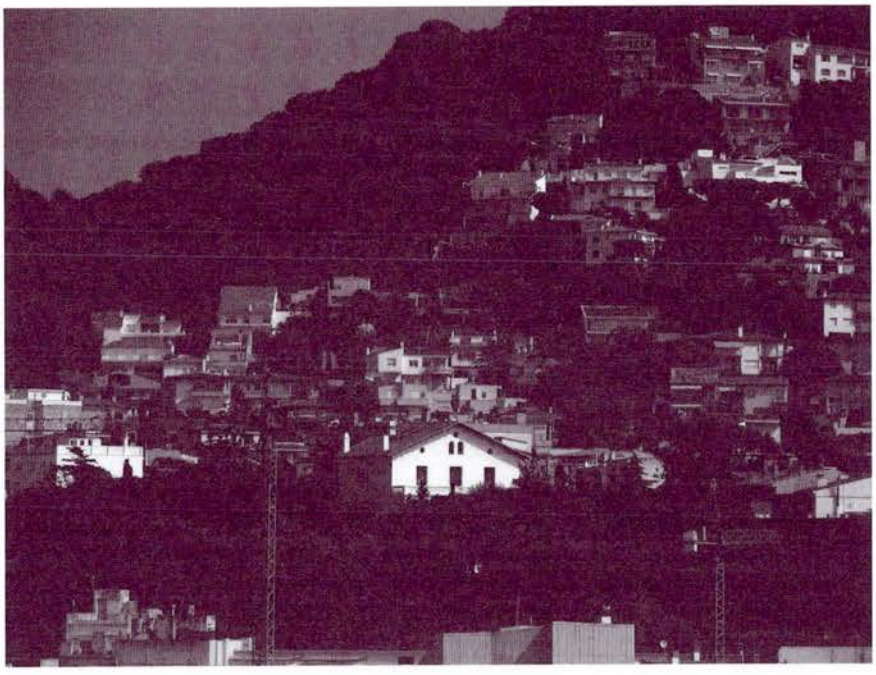
Després d'haver perllongat durant més d'un any el període de revisió de les al·legacions, l'11 de novembre de 2009 el ple de l'Ajuntament de Blanes va aprovar provisionalment el POUM, amb els vots favorables de l'equip de govern (CiU, PDB i PP), el PSC i ERC, i el vot contrari del grup municipal d'EUiA. El regidor d'Urbanisme, Carles Gibert (CiU), va qualificar l'opció aprovada de creixement moderat, i va posar com a exemple la rebaixa de l'edificabilitat màxima prevista respecte al PGOU de 75 a 38 habitatges per hectàrea i la desqualificació de 118 habitatges del pla parcial d'ordenació vall de Burg, situat a tocar de l'avinguda Catalunya, al barri de la Plantera.

Josep Marigó, portaveu del PSC, va exposar que el seu grup havia votat a favor del Pla perquè globalment complia els criteris que es van fixar el 2006, quan el seu grup estava al govern. El portaveu d'ERC, Joan Puig, s'hi va mostrar favorable però va acusar els socialistes d'haver-ne frenat la tramitació durant la legislatura anterior. Finalment, Joan Salmerón, d'EuiA, va considerar que el planejament que es programava no era ni moderat ni sostenible, xifrava en 92.000 habitants la població que residiria al municipi amb el POUM si es tenien en compte les segones residències i va denunciar que això dificultaria oferir els serveis bàsics.

Entre els acords més destacats assolits durant la tramitació destacava la signatura per part de l'Ajuntament de dos convenis urbanístics amb la propietat per poder desenvolupar les zones verdes de la finca Can Perpinyà, on s'obtenia la cessió de gran part del terreny a canvi d'uns terrenys a l'avinguda d'Europa, i el Racó Blau. En el cas del Racó Blau, Joan Salmerón va criticar que es concentrés bona part de l'edificabilitat en un edifici singular de nou plantes pis que se situaria a tocar de l'avinguda Catalunya. Així mateix, la Fundació Carl Faust, que gestiona el Jardí Botànic Marimurtra de Blanes, va anunciar que interposaria un contenciós administratiu a l'Ajuntament si es quedava en propietat un espai verd de la Fundació, de 80.000 m², i va denunciar que refusaven com a contrapartida el terreny de 2.000 m² ofert pel consistori a prop del nou CAP ja que els terrenys de la seva propietat estaven taxats en 25 MEUR.

Pel que fa a la zona esportiva, situada just a l'entrada del municipi per la carretera de Tordera (Gi-600), al Pla hi figuraven dos solars, on hi hauria la possibilitat d'edificar-hi 280 habitatges, destinats a pagar el crèdit de 30 MEUR concedit per l'ICF per iniciar les obres de la ciutat esportiva. Mentrestant, la ciutat esportiva restava aturada a causa de l'increment del pressupost de les obres. En aquest sentit, s'introduïa una clàusula, a petició d'ERC, segons la qual, per poder fer aquests habitatges, la Generalitat primer havia d'assegurar que s'acabés el Pavelló, els camps de futbol i la urbanització de la ciutat esportiva. D'altra banda, el regidor d'Urbanisme va anunciar que s'havia arribat a un acord amb un propietari, a canvi d'una permuta, per poder tenir la cessió anticipada d'uns terrenys de 22.000 m² situats al costat de la ciutat esportiva i garantir-ne l'ampliació.

Pel que al centre històric, l'Ajuntament havia acceptat modificar la retallada de l'edificabilitat prevista inicialment després de l'allau d'al·legacions rebudes i proposava una solució intermèdia que passava per permetre la construcció d'un pis més que no formés un nou habitatge, sinó que fos una extensió de l'habitatge preexistent, com si es tractés d'un dúplex.



Turó de Sant Joan i masia de can Perpinyà Foto: Juli Valdunciel

Finalment, el nou pla recollia, a petició pel sector hoteler, la possibilitat d'incrementar en un 15% l'edificabilitat dels hotels que augmentessin la categoria fins a quatre i cinc estrelles i, a més, obria la possibilitat que després d'un període de dotze anys aquests establiments es poguessin reconvertir en habitatges.

El passeig de s'Abanell i la zona maritimoterrestre

El Pla també recollia l'atermenament de la zona maritimoterrestre que la Direcció General de Costes del Ministeri de Medi Ambient i Medi Rural i Marí (MARM) havia establert provisionalment a la zona compresa entre la platja de s'Abanell i el delta de la Tordera, i que afectava diversos càmpings de la zona. Des de 2008, la Direcció General de Costes havia adquirit el compromís amb l'Ajuntament de reconstruir el passeig marítim de s'Abanell, molt malmès pels temporals de mar, però els primers estudis del Ministeri apuntaven la necessitat de recular el passeig uns metres i ampliar la zona de domini marítimoterrestre a causa de l'erosió a la zona propera al delta, la qual cosa afectaria quatre càmpings: el Blanes, el Voramar, el Bellaterra i el Pinar. Això supeditava la continuïtat de l'activitat de càmping a la sol·licitud d'una concessió que seria vigent per un període màxim de trenta anys i la necessitat de subjectar qualsevol actuació en l'àmbit afectat als permisos de la Direcció General de Costes. A petició del PSC, i amb el beneplàcit dels empresaris turístics afectats, es va fer explícit en el Pla que la delimitació de la zona marítimoterrestre es feia, de manera cautelar i per imperatiu legal, amb l'objectiu de poder presentar-hi al·legacions un cop aprovada.

El portaveu d'EUiA-ICV, Joan Salmerón, va denunciar que alguns càmpings havien avançat la línia de propietat en direcció a la platja i, per tant, estaven en situació il·legal i que, a més, se situaven en zona inundable. Precisament, a final de novembre el grup d'EUiA va organitzar un acte per explicar a les diferents associacions de veïns el motiu pel qual havia votat en contra del nou POUM, i Salmeron va denunciar que molts ciutadans encara no havien rebut les notificacions d'aprovació o desestimació de les al·legacions que hi van presentar.

Un cop finalitzada l'aprovació provisional es preveia que la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona (CTUG) aprovés definitivament el POUM a principi de 2010.

JVC

Més informació

www.blanes.net

122 POUM DE CALAFELL

El ple de l'Ajuntament, en sessió extraordinària celebrada el dia 8 d'octubre de 2009, adopta l'acord d'aprovació inicial del nou Pla d'ordenació urbanístic municipal (POUM) de Calafell. El Pla, que revisa el Pla general d'ordenació urbana (PGOU), vigent des del 24 de maig de 1989, preveu un augment de 4.019 habitatges respecte al planejament vigent, amb un model de ciutat compacta, cohesionada socialment, dotada de tots els serveis i sostenible econòmicament i ambientalment.

Antecedents | 2008:114

Calafell (Baix Penedès) és un municipi costaner situat a la comarca del Baix Penedès, al límit amb el Garraf. El municipi limita al nord amb Castellet i la Gornal (Alt Penedès), a l'est amb Cunit, a l'oest amb el Vendrell i al nord-oest amb Bellvei (Baix Penedès).

El municipi té un terme de considerable extensió, amb 2.040 ha, caracteritzat per dos paisatges diferenciats. D'una banda, el corresponent al massís del Garraf, relacionat amb la zona més muntanyosa i amb interiors d'alçada màxima 222 m i amb cursos d'aigua poc importants. Aquesta zona muntanyosa suposa unes 767 ha., el 37,6% del terme, amb pendents superiors al 20%. De l'altra, les zones més planeres i les valls dels torrents, amb presència de l'agricultura poc significativa i on hi dominen el conreus llenyosos de secà.

Aquest territori es troba tallat per l'autopista del Garraf, C-32, que travessa el municipi d'est a oest. En aquest sentit, i pel que fa a les infraestructures, el municipi és al mig del corredor litoral mediterrani, travessat per la línia de ferrocarril, per la carretera de la costa C-31 de Barcelona a Valls i per l'autopista C-32.

Totes aquestes infraestructures aporten una alta accessibilitat al municipi, amb dues estacions del ferrocarril (Segur i Calafell platja), i dos punts d'intercanvi amb l'autopista del Garraf.

El Pla general d'ordenació urbana (PGOU) de 1989, redactat per l'equip dirigit per Antoni Cardó, suposava el fre a un planejament anterior que permetia la urbanització de tot el territori municipal. La proposta realitzada pel PGOU s'estructurava al voltant de l'eix Calafell poble-platja, que esdevenia un dels centres més importants de la comarca. El sector Segur, al seu torn, s'ordenava com un segon centre municipal amb funcions vinculades a la segona residència i el turisme, motor econòmic del municipi en aquell moment. El model escollit per la part de muntanya era de baixa densitat i extensiu, en contraposició al model dens del front litoral.

En els sòls de muntanya no completats es proposava reduir-hi la superfície urbanitzable i reclassificar-ne el sòl com a sòl no urbanitzable. Les previsions de sostre que feia el Pla de 1989 permetien una població fixa de 7.660 habitants i una de flotant de 112.102 habitants.

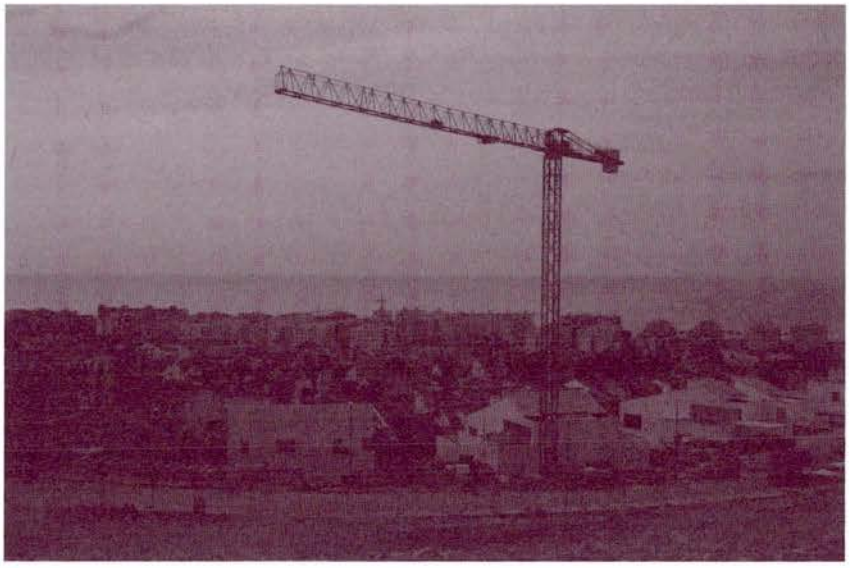
El 16 de gener de 2006 es va aprovar el Text refós de les Normes urbanístiques PGOU, que recollia una part de les modificacions puntuals que va patir el Pla des de la seva aprovació definitiva.

Els objectius del Pla

Quinze anys després d'haver estat aprovat, se'n decideix la revisió per les raons següents:

- Necessitat de posar al dia les propostes urbanístiques del Pla general
- Necessitat d'adaptar-se al nou context social i a les propostes del planejament territorial
- Necessitat de prendre posició davant del procés que empenyia el municipi a esdevenir una metròpoli i de reforçar el sistema d'espais lliures i d'equipaments davant les noves demandes de la població.
- Necessitat d'ordenar el paisatge i de gestionar el medi com a requisits per a un desenvolupament sostenible
- Necessitat de qualificar novament el turisme i les activitats derivades del fet de ser una ciutat de vacances
- Necessitat de reconsiderar l'estructura i la jerarquia de les xarxes viàries en funció de les noves demandes, per assolir una mobilitat sostenible

La redacció del POUM va ser encarregada a la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC). L'equip pluridisciplinari destinat a desenvolupar-lo estava encapçalat pels doctors arquitectes Ricard Pié i Ninot i Josep M. Vilanova i Claret, directors de l'equip.



Una imatge de Segur de Calafell Foto: Arxiu Territori

Com a punt de partida, el POUM estableix una sèrie d'objectius generals i urbanístics específics que guien les determinacions generals de la proposta, entre els quals destaquen:

- Equipar el municipi per donar servei a la població de primera residència actual i futura.
- Mantenir i millorar l'oferta turística com a base econòmica del municipi.
- Atreure noves activitats econòmiques per diversificar l'economia del municipi.
- Reforçar l'ús del ferrocarril, millorant les àrees d'aparcament dels voltants.
- Apostar per l'autopista com a via de connexió territorial, però suprimint-ne els peatges i enllaçant Segur en dos sentits.
- Articular el municipi al voltant de la C-31, com una gran avinguda urbana i comarcal.
- Esponjar el front litoral introduint-hi estratègies per a l'obtenció de zones verdes i equipaments.
- Completar la xarxa viària entre el poble i la platja i jerarquitzar la de Segur.

Escenaris de creixement i projeccions de població i habitatge

L'any 2008 la població del Calafell era de 22.939 habitants. Segons les projeccions de població, l'escenari projectat situa el municipi de Calafell en un potencial que oscil·la entre 33.000 i 42.000 habitants l'any 2023.

En relació amb el PGOU, el nou POUM considera un increment del sòl no urbanitzable del 2,95%, del 2,60% del sòl urbà i una disminució del sòl urbanitzable del 5,55% i un increment del 19% del parc d'habitatges. El sòl urbà, o el sòl subjecte a processos urbans, passa de 432 ha a 492 ha.

En síntesi, el POUM qualifica 1.080 ha de sòl urbà (SU), 91 ha de sòl urbanitzable delimitat (SUD) i 835 ha de sòl no urbanitzable (SNU). Aquestes xifres absolutes corresponen als percentatges següents sobre el total del terme municipal: 53,07% sòl urbà, 4,47% sòl urbanitzable i 41,03 % sòl no urbanitzable. Hi destaca la presència d'un únic sector de sòl urbanitzable no delimitat (SUND) que només suposa un 1,43%, per bé que acumula un important nombre d'habitatges, 1.45

		PGOU 1989		POUM	
		ha	%	ha	%
TM	Terme municipal	2035	100	2035	100
SU	Sòl urbà	1927	50,47	1080	53,07
SUD	Sòl urbanitzable delimitat	233	11,45	91	4,47
SUND	Sòl urbanitzable no delimitat	0	0,00	29	1,43
SNU	Sòl no urbanitzable	775	28,08	835	41,03

Pel que fa als habitatges, el potencial romanent d'habitatges del planejament en vigor suposava un total de 3.521 habitatges. Respecte d'aquest planejament, la proposta d'habitatges de nova creació del POUM és de 4.019 habitatges, quantitat que suposa un potencial total de 7.540 habitatges, si bé s'ha de tenir en compte que 1.450 corresponen al sector no delimitat, i per tant de difícil execució durant el període d'horitzó del Pla.

El nou POUM preveu en sòl urbà consolidat (SUC) un total de nou polígons d'actuació urbanística (PAU), així com el Pla especial urbanístic del port. Per altra banda, es delimiten dinou polígons (PAU) en sòl urbà no consolidat (SUNC). També en sòl urbà es delimiten setze plans de millora urbana (PMU)

En sòl urbanitzable es preveuen vuit àmbits de desenvolupament. En conjunt, aquests sectors qualifiquen 417.865 m² de sostre residencial que permet construir 4.252 habitatges. La major part dels habitatges s'acumulen en dos únics sectors, l'eixample del Barber i Cirerers, situats en continuïtat del nucli de Calafell, i que suposen dos terços del potencial total d'habitatges del POUM. Cal destacar, també, L'ÀREA RESIDENCIAL ESTRATÈGICA (ARE) [16] de la Barqueta, que suposa un 9% dels nous habitatges, amb 369 unitats.

Reserves de sòl per a habitatge protegit

El POUM preveu un sòl de nova implantació de 698.013 m², dels quals 284.441 m² es destinen a la construcció d'habitatges de protecció pública.

Aquesta reserva de sòl per a habitatge de protecció correspon a quatre PAU i dotze sectors de PMU, en sòl urbà, amb un total de 902 habitatges, i a vuit sectors de SUD que inclouen l'ARE i el sòl no delimitat, amb un total de 1.959 habitatges. S'afegeixen un total de 517 habitatges en sòl urbà fora de sectors de planejament. Així doncs, el total d'habitatges protegits previstos és de 3.378.

El sòl no urbanitzable i la millora del medi ambient

L'espai no urbanitzat del municipi de Calafell suposa el 41,03% del sòl. L'ordenació del sòl no urbanitzable es fa des de les determinacions que proposa el PLA TERRITORIAL DEL CAMP DE TARRAGONA [2008:99], en què es classifica el sòl en tres categories diferents: rural agrícola de valor paisatgístic, rural agrícola general i rural forestal.

Pel que fa a la regulació d'aquest sòl, es fa des d'una matriu d'activitats agrupades en sis categories de naturalesa diferent: protecció, educació ambiental i apropament a la natura, explotació dels recursos naturals, activitats rurals complementàries, nous equipaments, noves infraestructures i ús residencial, en aquest últim cas recollit a través del catàleg de masies i cases rurals.

El Pla preveu, a més, mesures per al foment i la millora del medi ambient, que es resumeixen en:

- Ordenació del SNU encarat a protegir els valors que el componen, tant d'ús com dels sistemes naturals que el sostenen.
- Zonificació del sistema hidrològic en funció del període de retorn i de zones annexes de protecció hidrològica, destinades a protegir els sistemes funcionals fluvials.
- Desclassificació d'unes 112 ha de sòl urbanitzable provinents de gairebé 24 ha de sòl urbanitzable de la urbanització Mas Romeu i de la reducció d'una cinquena part del sòl d'altres sectors urbanitzables a Segur (sector K i sector II c Segur de dalt) per tal de donar compliment al Pla territorial del Camp de Tarragona.
- Esponjament del front litoral en peces unitàries endreçades.

Les polèmiques durant l'exposició pública del POUM

L'aprovació inicial del POUM el 8 d'octubre de 2009 va rebre l'oposició del grup de Convergència i Unió (CiU), que va ser

l'únic grup que va votar en contra de la proposta criticant el model de ciutat de grans projectes faraònics i l'augment d'habitatges.

Per exposar públicament el POUM es van preparar sis presentacions enfocades des de diferents temàtiques. En un principi es va determinar un període d'al·legacions de dos mesos, que es va allargar fins al dia 24 de desembre. Aquesta decisió va ser rectificada pel govern municipal de Calafell com a conseqüència de l'alarma i de la queixa veïnal viscuda en relació amb el PMU Hotel Marinada, que afectava una quarantena de blocs al sector de platja de Segur que es volien convertir en una zona d'equipaments per al nucli.

Un altre dels punts polèmics del POUM va ser la previsió de crear una zona verda a l'espai que ocupen una sèrie de comerços i blocs d'habitatges i que afectaria una trentena de propietaris.

Aquests fets, juntament amb les suspicàcies provocades per la data de finalització del període d'al·legacions, en plena vigília de les festes de Nadal, van portar l'Ajuntament a allargar el període de presentacions d'al·legacions fins al dia 16 de gener de 2010 i a eliminar la zona verda que afectava comerços i habitatges.

OCG

Més informació

www.calafell.org/territori/poum/default.asp
www.portalcalafell.es/noticias/ultimas/plan-de-ordenacion-urbanistica-municipal—poum-.-2.html

POUM DE MOIÀ 123

El 2 de febrer del 2009 el ple de l'Ajuntament de Moià aprova l'avanç del Pla d'ordenació urbanística municipal enmig de la polèmica sobre el seu progressiu endeutament. Un cop finalitzat el procés de participació ciutadana que s'estableix a la Llei d'urbanisme, l'equip redactor del Pla confia a entregar abans de l'estiu la documentació de la fase següent de tramitació (aprovació inicial) a l'equip de govern municipal.

El municipi de Moià (Bages) té una extensió de 75,3 km² i 5.710 habitants censats l'any 2009. L'origen de la vila està establert en l'any 939, data en què fou consagrada la parròquia voltada per un primigeni nucli poblacional. Es tracta del cap de la comarca natural del Moianès, situada sobre l'altiplà homònim i integrada per deu municipis que pertanyen administrativament a les comarques del Bages (Calders, l'Estany, Moià, Monistrol de Calders i Santa Maria d'Oló), el Vallès Oriental (Castellcir, Castellterçol, Granera i Sant Quirze Safaja) i Osona (Collsuspina). Aquests municipis comparteixen serveis mancomunats a través del Consorci per a la Promoció dels Municipis del Moianès, que fa la funció de consell comarcal però amb menys recursos econòmics. Els moianesos han aspirat històricament a obtenir el reconeixement de comarca administrativa. Aquesta voluntat s'havia de fer oficial abans del 12 d'abril del 2010, data en què el president del consorci i alcalde de Moià Josep Montràs (Convergència i unió –CiU–) iniciaria els tràmits corresponents davant del Departament de Governació de la Generalitat. En cas d'aconseguir el seu reconeixement com a comarca i la seva adscripció a la futura VEGUERIA [84] de la Catalunya central, el Moianès seria la primera comarca de Catalunya a constituir-se després del procediment extraordinari que l'any 1988 va donar lloc a la creació del Pla de l'Estany, el Pla d'Urgell i l'Alta Ribagorça.

La fiscalitat al municipi i la tramitació d'un nou POUM

La gestió econòmica de l'equip de govern de Moià sota la direcció durant set legislatures de l'alcalde Josep Montràs (Convergència i Unió, CiU) estava marcada per un progressiu endeutament (el més alt per càpita del país) i, conseqüentment, una alta fiscalitat municipal. Aquesta qüestió va derivar en una forta polèmica entre l'equip de govern (Convergència i Unió –CiU–) i l'oposició (Moià Alternativa de Progrés –MAP– i Esquerra Republicana de Catalunya –ERC–) que va presentar al·legacions als comptes del 2006, 2007 i 2008 a la Sindicatura de Comptes de la Generalitat i al Tribunal de Cuentas de Madrid. El pactisme parlamentari entre PSC i CiU va evitar l'auditoria a l'Ajuntament de Moià. Amb aquest escenari a les institucions municipals, es començà a tramitar un nou POUM.

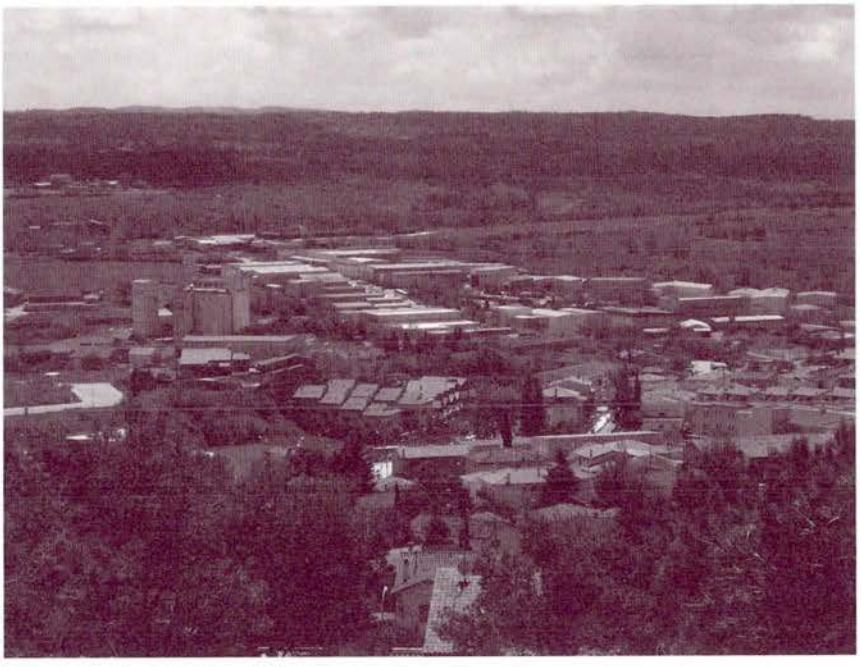
El planejament vigent (sota la figura del Pla general d'ordenació urbana –PGOU–) a Moià datava de l'any 1984. El temps transcorregut des de llavors i la finalització de les línies bàsiques d'intervenció i desenvolupament fixades en justificaven la revisió. El concurs per a la redacció del POUM es va adjudicar directament a l'empresa Enginyeria Inalba SL, de Mollerussa, amb una rebaixa del 10% del preu fixat per les bases, després que el concurs públic iniciat el 24 d'octubre del 2007 quedés desert. El redactor responsable del Pla, l'arquitecte Jordi Huguet (soci propietari d'Inalba i antic director tècnic de l'empresa de la Generalitat Adigsa), també formava part del consell d'administració de l'empresa municipal MoiàFutur.

L'aprovació definitiva el 16 d'abril del 2008 del PLA TERRITORIAL PARCIAL DE LES COMARQUES CENTRALS (PTPCC) [2007:132] condicionava el POUM a donar compliment a les estratègies i objectius que el document, jeràrquicament superior, determinava per al Bages i el municipi de Moià. Els eixos més potents que afectaven el municipi eren els tres següents:

- Estratègia de creixement moderat de la població

- Adopció de les recomanacions específiques per protegir i potenciar els nuclis petits com Moià (manteniment de l'activitat agrària, potenciar la creació de microempreses i iniciatives relacionades amb els productes endògens, promoure iniciatives de revaloració del pa-

Una imatge de Moià Foto: Moisès Jordi



Vista del polígon industrial de Moià Foto: Moisès Jordi

trimoni cultural i natural, facilitar l'acolliment de turisme rural i cultural, establiment d'una xarxa de telecomunicacions de qualitat...).

– Previsió de la variant de Moià de la carretera C-59.

Totes plegades eren propostes coherents amb les estratègies plantejades al Pla de desenvolupament turístic del Moianès, formulat pel Consorci del Moianès, que abraçava tots els municipis d'aquest territori encaminats a mantenir la dinàmica demogràfica positiva que presentava l'àmbit des dels anys noranta.

Propostes i síntesi de les principals línies d'intervenció del POUM

El ple de l'Ajuntament de Moià va aprovar el 2 de febrer del 2009 l'avanç de planejament del POUM amb els vots a favor del grup de Convergència i Unió. En tractar-se d'una fase molt primigènia del procés d'elaboració del POUM, el document aprovat tan sols apuntava les línies d'intervenció en forma d'un breu llista de criteris i objectius. L'estat de tramitació encara no oferia, doncs, les xifres globals de desenvolupaments ni les perspectives de creixements.

El model d'estudi proposat sí que avançava un reconeixement de la morfologia urbana de la vila i s'hi emmirallava, apostant per mantenir el model tradicional de desenvolupament concèntric però adaptant-se a les singularitats topogràfiques. No s'avançaven ni es quantificaven, encara, la posició ni l'ordenació dels sectors de creixement, per bé que sí que s'apuntava la necessitat de separar convenientment els àmbits de creixement residencial dels industrials.

Pel que fa a l'estructura viària, el POUM identificava tres grans eixos de treball: la pacificació de la xarxa interna de carrers, la creació de dues noves rondes perimetrals (lligat al primer punt) i un replantejament del paper actual de les carreteres C-59 i C-141 en el seu pas pel terme municipal.

L'estratègia establerta per als nous equipaments públics era la concentració, a fi de crear pols urbans i sinergies entre ells, travant-los al mateix temps amb l'estructura d'espais lliures de la vila. Alhora, el document reconeixia la necessitat de potenciar el paper d'aquests espais com a elements estructuradors i aglutinadors dels usos lúdics de Moià.

La síntesi de criteris i objectius també anticipava (tal com preveu la Llei d'urbanisme) la creació d'habitatge públic associat a les cessions obligatòries en sectors de planejament derivat. Pel que feia al patrimoni arquitectònic i paisatgístic de la vila, el POUM es marcava com a objectiu un estudi global individualitzat de tots els elements susceptibles de ser incorporats al catàleg de béns a protegir.

Oposició i perspectives de futur

La finalització del període de presentació de propostes previst per al dia 11 de març de 2009 es va ampliar fins al 16 d'abril, termini que va donar pas a la feina de l'equip redactor i del grup de treball de l'equip de govern perquè hi donessin les respostes oportunes. Els grups de l'oposició es van queixar, però, de falta de transparència i de mala fe en la convocatòria de les reunions informatives i de debat sobre el pla. Un cop finalitzat el període de presentació d'al·legacions i després de les sessions de treball pertinents amb l'equip de govern, els redactors tècnics del POUM es van mostrar satisfets del consens municipal i del ritme mantingut en el procés de treball, i confiaven a entregar la documentació per a l'aprovació inicial abans de l'estiu del 2010.

PPC

Més informació

www.einalba.com
www.map-moia.cat
www.moia.cat

POUM DE PINÓS 124

Pinós, un petit municipi rural del Solsonès sense figures de planejament prèvies, aprova el juny de 2009 el seu Pla d'ordenació urbanística municipal, que ordena el creixement residencial en sòl urbà i preveu un sector per a activitats relacionades amb l'agricultura. Bona part d'aquest desenvolupament es troba concentrat a l'entorn d'Ardèvol, el nucli més dinàmic.

Pinós és un municipi del sud del Solsonès que tenia 320 habitants el 2008 en un terme municipal de 104,3 km² de superfície (amb una densitat de població molt baixa, de 3 habitants/km²). Pinós limita a l'est amb els termes de Cardona i Sant Mateu de Bages (Bages), al sud amb els de Calonge de Segarra (Anoia) i la Molsosa (Solsonès), a l'oest amb Torà (Segarra) i al nord amb els municipis de Riner i Llobera (Solsonès). El terme també disposa d'un enclavament de poc més d'1 km² dins el Bages, anomenat Malagarriga, entre els termes de Cardona i Navàs.

El municipi comprèn els nuclis de Pinós (cap de municipi), Ardèvol, Matamargó, Vallmanya i Sant Just d'Ardèvol. Ardèvol és el nucli més gran i dinàmic i l'únic que supera el centenar d'habitants. Els nuclis tenen una difícil accessibilitat, atès que només hi arriben carreteres locals secundàries sense codificació, com la que va de Torà a Ardèvol i continua fins a Pinós, i les que enllacen aquest nucli cap al nord fins a Su (al terme de Riner), cap al sud en direcció a Calaf (Anoia) i cap a l'est en direcció a Súria (Bages).

El centre geogràfic de Catalunya es troba situat dins el terme, a la vora del santuari de la Mare de Déu de Pinós.

Un municipi sense precedents de planejament urbanístic

El municipi de Pinós no havia disposat fins a la data de cap figura de planejament urbanístic. Únicament es disposava d'informacions derivades del cadastre d'urbana dels nuclis d'Ardèvol i Vallmanya, que delimitaven per a tots dos 2,74 ha de sòl urbà. La resta de nuclis del municipi només disposaven de cadastre de rústega. La Direcció General d'Urbanisme (DGU) delimitava, a data de gener de 2006, una superfície en el conjunt del terme de Pinós de 11,45 ha de sòl urbà en el recull de planejament vigent extret de la gestió d'expedients urbanístics.

El Pla territorial parcial de les Comarques Centrals [2007:132] (PTPCC), aprovat definitivament per la Generalitat el 16 de desembre de 2008, establia estratègies de creixement diferents per als diversos nuclis de població. En el cas d'Ardèvol, es considerava apte per a un creixement moderat, que situava en un màxim del 30% de la superfície urbana existent el límit de creixement previst pel Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM). Per al nuclis de Pinós, Sant Just d'Ardèvol i Vallmanya, el Pla establia una estratègia de millora urbana i compleció, mentre que al de Matamargó i al Santuari de Pinós es prescrivia el manteniment del seu caràcter rural.

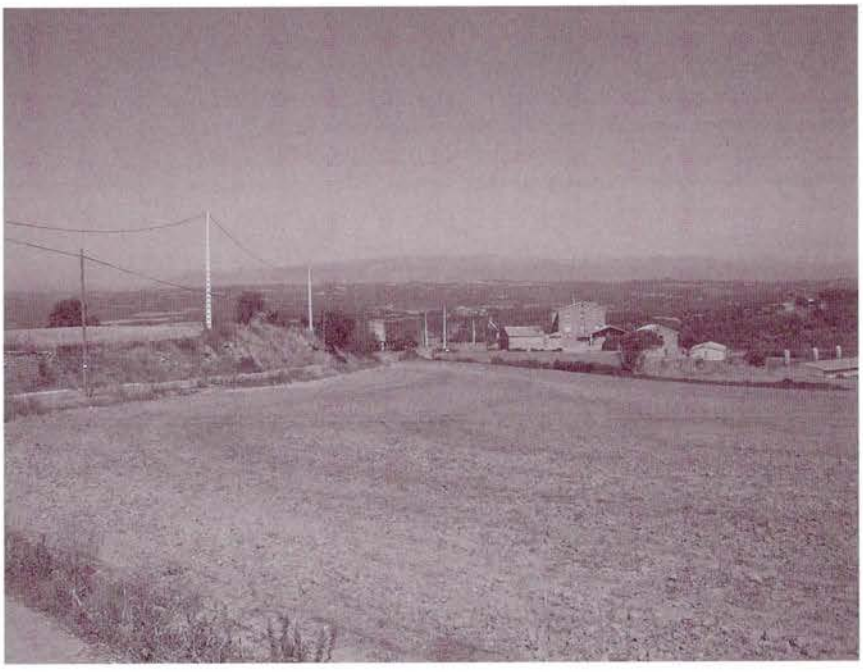
S'inicia la redacció del POUM

A final de novembre de 2003 l'Ajuntament de Pinós va acordar tirar endavant la redacció del POUM. Els treballs previs, de criteris, objectius i prioritats, van ser sotmesos a un procés de participació ciutadana durant els mesos de desembre de 2003 i gener de 2004.

L'aprovació de nova legislació en matèria d'urbanisme (Llei d'urbanisme. Text refós [2005:95] i Decret llei de mesures urgents en matèria urbanística [2007:50]) va retardar el procés de tramitació, atès que va caldre adaptar la redacció del text a la nova normativa. El POUM va rebre l'aprovació inicial el 10 d'octubre de 2007, data a partir de la qual es va obrir un període d'informació pública del Pla.

L'octubre de 2008 l'Ajuntament de Pinós va haver de prorrogar la suspensió de llicències a causa de l'endarreriment en els tràmits d'aprovació del POUM. L'alcalde, Josep Isanta, de Convergència i Unió (CiU), va afirmar que el procés s'havia encallat en la resposta a unes al·legacions que depenien del Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH). Segons Isanta, aquesta situació perjudicava els particulars i promotors que tenien previst iniciar construccions al municipi. En aquest sentit, esperava que els perjudicis fossin mínims, ja que pensava que el planejament seria aprovat abans d'acabar el 2008.

Nucli de Pinós Foto: Moisès Jordi



Nucli d'Ardèvol Foto: Moisès Jordi

Característiques del POUM

Els diferents documents del POUM, que constava de memòria descriptiva i justificativa, memòria social, plànols d'informació i ordenació urbanística, normes urbanístiques, catàleg de béns a protegir, informe de sostenibilitat econòmica, documentació ambiental, estudi d'avaluació de la mobilitat generada i catàleg de masies, van ser redactats directament pels serveis tècnics de la DGU.

Els objectius que fonamentaven el POUM eren la millora de la qualitat de vida dels habitants del municipi a partir de l'equilibri socioeconòmic i el respecte al medi ambient; la compactació dels assentaments urbans, mitjançant la renovació i la rehabilitació dels nuclis; la regulació i ordenació dels espais residencials consolidats amb una millora de la dotació de serveis i espais lliures; la preservació dels recursos naturals, paisatgístics i culturals; la millora de la xarxa viària; l'ordenació dels nous creixements en continuïtat als nuclis preexistents; l'establiment d'un model de mobilitat sostenible, i la compleció de les xarxes bàsiques de serveis.

En el conjunt del municipi, el POUM delimita unes 5,87 ha de sòl urbà consolidat (SUC), 3,17 ha de sòl urbà no consolidat (SUNC) i 2,41 ha de sòl urbanitzable delimitat (SUD). La resta del territori municipal, 10.419 ha (el 99,9% de la superfície municipal) restaven com a sòl no urbanitzable (SNU).

El POUM no preveia actuacions de tipus residencial en SUD, encara que sí que preveia fer-ne dins de sòl urbà, on s'havien delimitat cinc polígons d'actuació urbanística (PAU), amb un total d'1,26 ha de superfície, i dos plans de millora urbana (PMU), que ocupaven 2,16 ha més. La proposta aprovada consistia en la creació de nous solars que absorbissin la demanda d'habitatges nous, amb una tipologia de baixa i mitjana densitat (entre 7 i 50 habitatges per hectàrea).

El nucli d'Ardevòl disposava de dos PAU, el del carrer del Grau i el del castell d'Ardèvol, a més d'un PMU, el del carrer del Cementiri, que ocupaven en conjunt 0,63 ha, i on es preveia construir un màxim de 21 nous habitatges. En el nucli de Vallmanya s'hi preveien dos PAU, el de l'Hort de Cal Sastre i del Camp del Rector, que ocupaven 0,73 ha, i aportaven sòl per a construir 3 habitatges. Al nucli de Pinós es preveia el PAU Turó de Pinós, de 0,23 ha, on es projectaven un màxim de 8 habitatges nous. Finalment, en el Santuari de Pinós es preveia el PMU més gran, de 1,8 ha, on es projectava la construcció de 12 habitatges de tipologia unifamiliar aïllada. En el conjunt del municipi es preveia, doncs, un màxim de 44 habitatges nous, complint amb les prescripcions del PTPCC que calculava un creixement moderat al nucli d'Ardèvol i de compleció o manteniment del caràcter rural a la resta.

El document també va tenir present la creació de nou sòl per a usos d'emmagatzematge i activitats relacionades amb l'agricultura, fet pel qual va delimitar prop del nucli d'Ardèvol un sector de SUD, anomenat Clot d'Ardèvol, de 2,41 ha.

El POUM també delimitava en SNU tres plans especials urbanístics (PEU), entre els quals hi havia el del Castell de Matamargó (1,37 ha), destinat a conservar i recuperar les ruïnes del conjunt arquitectònic; el del circuit Galls Motor (57,5 ha), destinat a delimitar i compatibilitzar les activitats esportives que s'hi desenvolupaven amb el seu valor natural; i el de la Serra de Pinós (764,7 ha), que protegia els valors ecològics i ambientals de la serralada. En aquest darrer cas, el POUM desestimava definitivament la possibilitat d'implantar un parc eòlic, tancant la polèmica iniciada el 2005 quan Endesa va presentar un projecte de parc eòlic de 42 aerogeneradors a la serra de Pinós, que va ser aprovat per la Generalitat el 2006, i posteriorment rebutjat en referèndum el mateix any pels veïns del municipi.

El POUM rep l'aprovació definitiva

El POUM de Pinós va ser aprovat definitivament el 10 de juny de 2009 per la Comissió Territorial d'Urbanisme de les Comarques Centrals (CTUCC), tot i incorporar-hi d'ofici un total de deu prescripcions amb modificacions puntuals del document, principalment canvis en l'ordenació de les zones de creixement residencial (canvis de límits, d'índex d'edificabilitat, eliminació de gàlibs).

El desenvolupament urbanístic previst en el POUM de Pinós preveia un horitzó de fins a 677 habitants per a l'any 2017, xifra d'habitants que es va prendre com a referència per dimensionar els continguts del document.

Josep Isanta va anunciar que tan bon punt es disposés del projecte constructiu de la zona d'activitats prevista a Ardèvol, el presentaria a diferents empreses per veure si s'hi volien instal·lar. Des de l'Ajuntament es cercava una petita empresa que donés feina a una vintena de persones. Isanta també va relativitzar l'increment de població previst en el POUM, afirmant que els veïns volien que el desenvolupament fos lent, i afirmava alhora que esperaven arribar als 400 habitants al llarg dels propers cinc anys. L'alcalde es va mostrar molt satisfet amb el document finalment aprovat, que permetia assegurar la capacitat de decisió de l'Ajuntament respecte a les actuacions que s'havien de dur a terme, i va destacar que era el primer que entrava en vigor dels que s'estaven tramitant al Solsonès.

JRMR

Més informació

pinos.ddl.net

POUM DE PREMIÀ DE MAR 125

El POUM de Premià de Mar aprovat definitivament l'any 2009 és el resultat d'un intens procés de planificació i debat, afavorit per l'esgotament del sòl urbanitzable. Aquest esgotament ha obligat el municipi a iniciar la transformació del teixit urbà (indústries en desús, principalment) per donar resposta a les demandes socials (habitatge, equipament, zones verdes...). Aquest procés no ha estat exempt d'una resposta social per reclamar que aquestes transformacions serveixin per augmentar la dotació d'equipaments i zones verdes i perquè no esdevinguin una excusa per densificar el municipi amb més residències.

Premià de Mar és un municipi del Baix Maresme caracteritzat per la seva alta densitat urbana. Dintre del seu terme municipal de prop de 2 km² concentra una població de 27.399 habitants (2009), per la qual cosa és el segon municipi més poblat de la seva comarca. Aquesta reduïda dimensió del terme municipal té l'origen en la divisió de l'antic municipi de Sant Pere de Premià al 1836 en dos: Premià de Mar i Premià de Dalt. No obstant això, malgrat la gran extensió que té, a Premià de Mar hi són presents una gran varietat de tipologies urbanes: un nucli antic d'origen marítim envoltat d'importants conjunts de patrimoni industrial, un eixample dels anys seixanta i zones de baixa densitat i industrials al voltant. Actualment els únics espais sense urbanitzar del terme municipal se situen a l'est, on encara hi ha algunes explotacions agràries.

El PGOU de 1991. La conflictiva transformació del teixit urbà

El Pla general d'ordenació urbana (PGOU) de Premià de Mar, aprovat definitivament l'any 1991, va ser el primer document que constatava l'esgotament del sòl urbanitzable al municipi i la necessitat d'augmentar les dotacions d'equipaments i d'espais públics.

Aquest pla proposava l'execució del planejament previst provinent del Pla comarcal de 1963 i de les Normes subsidiàries de 1984, com són els plans parcials del Palmar a l'est i Can Pou-Camp de Mar a l'oest, que projectaven prop d'un miler d'habitatges. El municipi també obtenia nou sòl residencial per mitjà de la densificació de teixit urbà, la transformació del sòl industrial i intersticial (Can Boter, Can Salomó i l'Horta Farrerons) i l'obtenció de sòl per a equipaments i espais públics mitjançant plans especials com el Pla especial de reforma interior del nucli antic. Altres elements que plantejava el Pla eren la reconversió de l'N-II en passeig urbà i la construcció d'un nou port esportiu.

L'any 1992 va començar la transformació del teixit urbà amb l'execució de la Unitat d'actuació 5 del PGOU corresponent a la fàbrica de gas. D'aquesta fàbrica en què destaquen elements modernistes de final del segle XIX es pretenia preservar-ne una part com a equipament públic i fer-hi un parc i habitatges a la part nord del sector. L'aspecte més polèmic de la reforma era l'enderroc parcial de les naus laterals per tal d'executar la carretera BV-5024, que havia d'unir Premià de Mar i Premià de Dalt.

El possible enderroc de les naus va generar una important resposta social contra el govern municipal, presidit per l'alcalde Jaume Torrents, de Convergència i Unió (CiU), que es canalitzà a través de la plataforma "Salvem el Gas". Per contra, des de l'Associació de Veïns del Palmar, barri pròxim a la fàbrica, es va defensar públicament l'actuació per tal que el trànsit no s'hi acabés desviant.

Més endavant, l'any 1996, el nou govern municipal sorgit de les eleccions de 1995, format pel Partit del Socialistes de Catalunya (PSC), Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV) i Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), va donar resposta a aquesta demanada ciutadana i va iniciar un pla especial per salvar tot el conjunt de la fàbrica del gas i convertir-la en un museu dedicat a l'estampació tèxtil. La proposta va ser aprovada definitivament per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona l'any 1998, tot i que es mantenia l'afectació parcial d'una nau per la construcció de la carretera BV-5024. Arran de l'aprovació, el president de l'Associació de Veïns del Palmar, Manuel Pizarro, va presentar un recurs davant el Tribunal Superior de Justícia de Catalunya (TSJC) que va desembocar a final de l'any 2002 en una sentència a favor de l'enderroc de les naus laterals. Aquesta sentència d'enderrocament va intentar fer-se efectiva el novembre de 2003, però reiterades manifestacions de la plataforma "Salvem el Gas" ho van impedir. Finalment, l'any 2005, mitjançant una nova modificació del PGOU i considerant les alternatives viàries propo-

Hortes de Ponent on el POUM preveu construir 330 habitatges Foto: Néstor Cabañas

Solar on es preveia construir la mesquita, al carrer Joan Prim Foto: Eila Espriu

sades es van desafectar la totalitat de les naus.

El conflicte de la mesquita

Un altre clar reflex de la complexitat de la conciliació d'usos dintre de la trama urbana de Premià va ser el cas de la mesquita del carrer Joan Prim, que fou un precedent de conflicte urbà que ha tingut lloc arreu de Catalunya (MESQUITA DE BADALONA [2006:89] i MESQUITA DE LLEIDA [2009:75])

La polèmica entorn d'aquesta mesquita va començar l'abril de l'any 2001 quan l'Ajuntament va ordenar el cessament de les activitats religioses de la comunitat musulmana Attauba, per incompliment de la normativa municipal, en un pis del carrer Verge de Núria on aquesta comunitat tenia el seu local des de feia tretze anys Davant d'aquesta situació, la comunitat musulmana va anunciar que iniciarien els tràmits per construir una mesquita en uns terrenys de la seva propietat al carrer Joan Prim.

Aquest anunci va generar un fort moviment opositor entre els veïns del carrer Joan Prim que va conduir l'Ajuntament a negociar amb la comunitat musulmana, a final de l'any 2001, una permuta d'aquest solar per una parcel·la al polígon industrial del camí del mig i a oferir de manera temporal l'antiga escola Voramar.

L'abril de 2002, l'Ajuntament va decidir desallotjar l'antiga escola Voramar perquè s'hi havien de fer les obres de la futura escola d'adults, i la comunitat musulmana va optar per traslladar la seva activitat al seu solar. Arran d'aquest fet, des del moviment opositor, agrupat en la Plataforma per Premià, s'iniciaren un conjunt de manifestacions, la més important de les quals es va produir el 18 de maig amb l'assistència d'unes 1.500 persones. Aquesta, a més, va rebre el suport de la Plataforma per Catalunya de Josep Anglada. Per contra, el 12 de maig de 2002 es va constituir la coordinadora Premià per la convivència que va aplegar trenta entitats en un acte on hi participaren prop d'un miler de persones en contra de les manifestacions racistes.

Davant el risc evident de fractura social del municipi, es va decidir establir una comissió negociadora entre totes les parts que va donar com a fruit un acord a començament de setembre de 2002 per cedir l'escola Voramar a la comunitat musulmana durant quinze anys a canvi d'un lloguer i de la renúncia definitiva a fer la mesquita al carrer Joan Prim.

Can Sampere i el començament de la revisió del PGOU

A mitjan any 2001 l'alcaldessa de Premià, Maria Jesús Fanego (PSC), va presentar un projecte de transformació de la fàbrica de Can Sampere, un recinte industrial situat a tocar del centre de Premià, propietat de la immobiliària Núñez y Navarro. El projecte de l'Ajuntament consistia en la construcció de 55 habitatges i la creació d'un parc. Aquest projecte va generar, com en el cas de fàbrica de gas, una important resposta social i política per part de tota la resta de partits polítics que consideraven innecessària la construcció d'habitatges en un indret tan densificat. També, en aquest cas, la societat civil s'organitzà a través de la plataforma Veïns pel 100% que reclamava la preservació de la integritat de l'espai com a públic i que va realitzar diversos actes en contra del projecte. L'octubre de 2002 com a conseqüència de les fortes discrepàncies internes per qüestions com la mesquita o Can Sampere, ICV va abandonar l'equip de govern deixant PSC i ERC en minoria.

Malgrat aquesta situació, a final de febrer del 2003 es va presentar en públic un primer esborrany del nou pla urbanístic d'ordenació municipal (POUM) de Premià que reduïa a 35 els habitatges de Can Sampere i projectava un important desenvolupament industrial cap a l'est a través del perllongament de la gran via fins al torrent Malet. Aquest pla també preveia un important desenvolupament industrial a les hortes de Ponent, últim espai agrícola del municipi, així com el trasllat en aquest àmbit del camp de futbol que passaria a ser zona verda. Per tal d'obtenir sòl residencial, es proposaven operacions a la fàbrica de la Metalogenia, a l'est del municipi, a Can Batlle, a l'oest, i a la Fàbrica Escoda, al centre. La intenció de l'alcaldessa Maria Jesús Fanego era aprovar inicialment el pla al març, però l'oposició de tota la resta de grups municipals ho va fer inviable.

Canvi de govern municipal i nou pla urbanístic

Les eleccions municipals del maig del 2003 van afavorir un nou canvi de govern liderat per Jaume Batlle (CiU) que va formar una coalició amb ERC i el suport extern d'Iniciativa per Catalunya-Verds-Esquerra Unida i Alternativa (ICV-EUiA). El nou govern municipal mostrà la seva voluntat de renovar completament la proposta inicial del POUM per tal de convertir Can Sampere en sòl exclusivament públic.

No va ser fins a l'abril de 2006 que es va presentar oficialment la nova proposta de POUM de Premià que incloïa en bona mesura algunes actuacions de l'anterior proposta com la creació de la zona industrial al voltant del torrent Malet, que es cobriria i passaria a convertir-se en la via de comunicació amb Premià de Dalt, o el perllongament de la Gran via fins a la fàbrica Metalogenia al límit municipal amb el Masnou on hi ha projectada una important zona verda. El canvi més significatiu d'aquesta nova proposta és la creació a l'àmbit de Can Sampere d'una gran zona verda i equipaments (com el nou ajuntament o un mercat municipal) que traslladaria l'edificabilitat d'aquest àmbit a les hortes de Ponent. En aquest àmbit, a més, es projecta gairebé la totalitat del crei-

xement residencial amb 441 habitatges previstos (132 d'habitatges protegits) del potencial de 500 habitatges que estableix el POUM i s'ubica el futur del camp de futbol per alliberar espai per a equipaments a l'actual emplaçament.

Altres actuacions previstes al POUM són la reforma de la plaça dels Països Catalans i la reconversió en equipaments de la fàbrica Escoda a la mateixa plaça, així com una nova proposta per Can Batlle que amplia la zona verda prevista i redueix el nombre d'habitatges o la creació a la finca de Can Burra d'una zona verda d'uns 3000 m^2

El fet que s'inclogués al POUM la urbanització de les hortes de Ponent va generar certa resposta social al voltant de la Plataforma "Aturem el pla urbanístic, conservem les hortes de Ponent", que va arribar a recollir unes 500 signatures en contra del pla. Aquesta plataforma va convocar el 19 de maig de 2006 una manifestació de protesta al centre de la vila, organitzada conjuntament amb SOS Vilassar de Dalt i la xarxa Maresme, a la qual van assistir prop d'un centenar de persones.

El 26 de maig de 2006, el POUM de Premià es va aprovar inicialment amb els vots favorables de CiU, ERC i ICV-EUIA i els contraris de PSC, PP i de Veïns Independents de Premià (VIP), partit independent que tenia com a únic regidor a l'Ajuntament Manuel Pizarro, que va capitalitzar el rebuig a la mesquita. La plataforma "Aturem el pla urbanístic" va irrompre al ple generant moments de certa tensió.

L'N-II eclipsa el debat sobre el pla urbanístic

El projecte del POUM va coincidir en el temps amb el debat ciutadà sobre la reconversió de l'N-II –CARRETERA N-II [2009:36] – que va incrementar la seva importància a partir de l'any 2003, amb la constitució de la plataforma Camí Ral a favor de la pacificació de la via i l'eliminació del peatge de la C-32. Aquesta lluita iniciada en el marc de debat general sobre la mobilitat del PLA DIRECTOR DE MOBILITAT I D'ORDENACIÓ DE SÒLS AL MARESME [2003:94] va anar creixent en importància, fins a arribar a convocar actes multitudinaris de suport amb el recolzament de tots els grups municipals arran dels incompliments reiterats del Ministeri de Foment (MIFO) pel que feia a la via, el qual no va concretar una proposta fins al gener de 2006.

Nous habitatges a can Boter Foto: Néstor Cabañas

Posteriorment, la desgraciada mort del alcalde, Jaume Batlle, el dia 7 de febrer de 2007 en un accident de trànsit en aquesta mateixa via va generalitzar la indignació per la manca d'actuacions, i des de la plataforma, conjuntament amb tots els grups polítics i entitats, es decidí practicar talls mensuals d'aquesta via cada dia 7 en memòria de l'alcalde. També es va iniciar una recollida de signatures que va a arribar a comptar més d'11.000 adhesions.

Jaume Batlle va ser substituït per Miquel Buch al capdavant de l'alcaldia que va guanyar les eleccions del maig d'aquell mateix any ampliant la majoria de l'equip de govern (CiU- ERC) respecte a la resta de grups.

Aprovació definitiva del POUM de Premià de Mar

Amb la nova legislatura iniciada el maig de 2007, a Premià es van continuar diversos debats ciutadans importants, com l'N-II o la reobertura per part de RENFE del baixador de Can Pou. Però, sens dubte, el debat més important va girar entorn de la proposta presentada el setembre d'aquell mateix any per l'Ajuntament per construir un aparcament subterrani a la plaça Nova. Aquest projecte, davant l'oposició de part de la societat civil vinculada a la plataforma "Salvem la Plaça Nova" que s'oposava a qualsevol modificació de la plaça, va ser finalment retirat a començaments de 2008.

Paral·lelament, i sense tenir tant ressò, dintre de la tramitació del POUM de Premià, es va obrir un nou període d'exposició pública on conjuntament amb l'anterior de 2006 van arribar a sumar 59 al·legacions.

El 8 d'octubre de 2008 el POUM de Premià de Mar es va aprovar provisionalment amb els únics vots contraris del PSC. La versió del POUM aprovada no va patir cap modificació substancial respecte a l'aprovació inicial on es van estimar totalment o parcialment 17 de les 59 al·legacions, la majoria sobre aspectes puntuals.

L'any següent, el 3 d'abril de 2009 la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona (CTUB) va fer l'aprovació definitiva del POUM de Premià de Mar, condicionada a la redacció d'un nou text refós on s'incloguessin modificacions com l'ampliació del nombre d'habitatges protegits a les hortes de Ponent o la creació de 14.000 m^2 més de zona verda.

NCL

Més informació

www.premiademar.cat
www.pccamiral.cat

126 POUM DE SANT MARTÍ VELL

El mes de juliol s'aprova inicialment el POUM de Sant Martí Vell que aposta per un creixement concentrat únicament als voltants dels dos principals nuclis, Sant Martí Vell i el barri de l'Estació. En total es preveu un màxim de 97 habitatges nous, que se sumarien als 107 existents al municipi. Així mateix, es protegeix específicament l'Espai d'Interès Natural de les Gavarres i el mosaic agroforestal. La plataforma Salvem Sant Martí Vell considera que el creixement proposat és excessiu.

El municipi de Sant Martí Vell (Gironès) se situa al nord-oest del massís de les Gavarres, a uns 15 km de Girona. Amb una superfície de 17,5 km^2 s'estén des dels estreps de les Gavarres fins a la plana del riu Ter. El municipi (242 habitants el 2008) té un nucli urbà principal i diversos veïnats o agrupacions de cases, com els nuclis aïllats de la Vilosa i de Can Terrers, el barri del Mercadal (molt proper a Sant Martí Vell) o el barri de l'Estació (situat al sector nord en continuïtat amb el nucli urbà de Bordils). A l'extrem nord del municipi creua el ferrocarril Girona-Figueres, la CARRETERA C-66 [2008:14] i, en un futur, la variant de Bordils d'aquesta mateixa via.

El municipi de Sant Martí Vell no disposava de cap figura de planejament urbanístic municipal a causa de l'escassa dinàmica urbana. No obstant això, cal remarcar que a començament dels vuitanta es van iniciar els treballs per redactar un pla general plurimunicipal que comprenia els municipis de Bordils, Flaçà, Juià, Sant Joan de Mollet i Sant Martí Vell. Se'n va redactar un avanç però només es va acabar concretant a Bordils i Flaçà. D'altra banda, a final dels noranta, es van iniciar els treballs per establir unes normes subsidiàries pròpies, però el document, que de nou va arribar únicament a la fase d'avanç (1998), no va tenir continuïtat.

Tot i no disposar de cap figura de planejament es concedien llicències d'edificació –per a ús residencial o agroramader– en sòl urbà i també en sòl no urbanitzable. La forta pressió urbanística per a segona residència, l'aparició d'àrees d'activitat econòmica als municipis propers i la futura variant de la C-66 feien necessari, segons l'Ajuntament, la regulació dels possibles creixements i transformacions.

El maig de 2006 l'Ajuntament de Sant Martí Vell –governat per Convergència i Unió, CiU– va aprovar l'Avanç del pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) i el va sotmetre a informació pública. Posteriorment, el mes de desembre del mateix any en va fer l'aprovació inicial. El document preveia un creixement residencial a l'entorn del nucli de Sant Martí Vell, creava sòl residencial i sòl per a activitats econòmiques comercials i agroindustrials al barri de l'Estació i ordenava sòl urbà al nucli de la Vilosa i al de Can Terrers. En total es classificaven 19,52 ha com a sòl urbà i 3,56 com a urbanitzable, és a dir, un total de 23,09 (l'1,34% del terme municipal).

El juny de 2007 el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) va emetre un informe en el qual reclamava que es millorés l'Informe de sostenibilitat ambiental inclòs en el POUM, en concret en els aspectes referents a connectivitat ecològica i paisatgística, ordenació del sòl no urbanitzable i normativa. Poc abans de l'emissió d'aquest informe havien tingut lloc les eleccions municipals, en les quals CiU va perdre l'alcaldia, que va passar a mans d'Independents per Sant Martí Vell-Acord Municipal (ISMV-AM).

Solar classificat com a sòl urbà, al costat del nucli, on es permet edificar Foto: Moisès Jordi

El nou equip de govern va començar llavors a redefinir el POUM. L'abril de 2008 el ple municipal va aprovar de nou l'Avanç del planejament que incorporava petits canvis respecte de l'anterior. Així, es reduïa la superfície classificada com a sòl urbà o urbanitzable en prop de 3 ha, especialment al barri de l'Estació (on es descartava la possibilitat de crear sòl per a activitats econòmiques i s'allunyava el sòl urbà de la riera de Sant Martí Vell) i a Can Terrers (on es desestimava la delimitació de sòl urbà i quedava com a nucli rural).

Els objectius del POUM

El POUM de Sant Martí Vell va ser redactat per un equip dirigit per l'arquitecte Amador Ferrer. Tot i que la comarca del Gironès no disposava encara de cap eina de planejament territorial, l'equip redactor prenia com a referència el PLA DIRECTOR TERRITORIAL DE L'EMPORDÀ [2006:120] i considerava que, per analogia, l'estratègia

de creixement més adequada era la de "creixement de reequilibri", és a dir, un creixement que s'adeqüés a les dinàmiques endògenes del municipi o que permetés equilibrar els llocs de treball i els habitatges però que no acollís creixements exògens. En aquests casos, es calculava un creixement aproximat del 30% respecte del sòl urbà consolidat actual.

D'aquesta manera el model urbanístic prioritzava la consolidació i rehabilitació del nucli històric de Sant Martí Vell i de la resta del sòl urbà existent, adequant els creixements previstos d'acord amb les necessitats de creixement vegetatiu i amb les previsions de sòl per a habitatges protegits. Els creixements residencials es concentraven en els nuclis urbans (Sant Martí Vell i barri de l'Estació) i se salvaguardava el perfil del nucli històric de Sant Martí Vell.

En total, el nombre d'hectàrees classificades com a urbanes (15,30) o urbanitzables (5,04) era de 20,34. D'aquesta manera es podrien construir un màxim de 97 habitatges –dels quals es preveien uns 31 protegits o assequibles– que se sumarien als 107 habitatges ja existents al municipi. El sòl urbanitzable es localitzava en dos sectors concrets: al nord de Sant Martí Vell –21 habitatges– i al sud del barri de l'Estació –22–. El veïnat de la Vilosa, per la seva banda, es classificava com a sòl urbà i s'hi podien edificar sis nous habitatges. La resta d'habitatges es podrien construir, en sòl urbà, al nucli de Sant Martí Vell i al barri de l'Estació. El POUM també reservava àrees per a equipaments comunitaris en tres sectors principals: al barri de l'Estació (equipaments esportius), al camí del santuari dels Àngels (de lleure) i entre Sant Martí Vell i el Puig (espais per a gent gran, assistència social, sales de reunions...).

Pel que fa a les propostes d'ordenació i regulació del sòl no urbanitzable s'incorporaven les determinacions de l'Espai d'Interès Natural de les Gavarres; es reconeixen els usos agrícola i forestal majoritaris al territori municipal; i es definien i regulaven les

Al costat de l'estació de Bordils-Juià el POUM marca un sòl urbanitzable residencial Foto: Moisès Jordi

àrees de protecció específica en relació amb el paisatge, les hortes, la hidrografia o el patrimoni. A més es definien diversos àmbits territorials de protecció específica –protecció paisatgística, hidrogràfica, patrimonial i PEIN Gavarres– on es redactaria un projecte específic de protecció que concretés les mesures que calia adoptar i la gestió que s'havia d'exercir. No obstant això, en algunes àrees concretes es delimitaven les activitats ja presents al territori, amb l'objectiu de regular-les i fer-les compatibles amb els valors que es volia mantenir. En concret, això afectava les explotacions vitivinícoles, els hotels rurals, l'hípica, la restauració, la residència temporal, els serveis vinculats a la producció agrària i el santuari dels Àngels.

Aprovació inicial

El 2 de juliol de 2009 l'Ajuntament de Sant Martí Vell va aprovar inicialment per unanimitat el POUM. El primer tinent d'alcalde del municipi, Robert Vilà, va qualificar el document d'"aposta de futur del municipi" i va destacar que es basava en "criteris de sostenibilitat i d'integració del planejament en la recerca de la preservació del paisatge i de la fisonomia tan pròpia i característica del nostre municipi".

El termini d'al·legacions va finalitzar el 23 d'octubre. Durant aquest període es va formar la plataforma Salvem Sant Martí Vell que va presentar una seixantena d'al·legacions, que van ser firmades per 90 veïns de Sant Martí Vell i per unes 500 persones de fora del municipi. Consideraven que el creixement proposat era excessiu i aniria en contra dels valors paisatgístics i històrics del poble. L'equip de govern es va comprometre a estudiar les al·legacions.

MJP

Més informació

www.ddgi.cat/santmartivell

127 POUM DE SANTA MARIA DE PALAUTORDERA

A final de juliol, l'Ajuntament aprova inicialment el POUM de Santa Maria de Palautordera. El nou pla preveu un sostre demogràfic d'11.500 habitants, redueix considerablement el sòl urbanitzable del municipi i el localitza a les vores del nucli principal. Es descarta ampliar el sòl industrial i es proposa la dinamització econòmica del municipi a partir de dues polaritats: el nucli antic i el pla de Can Sala. El projecte del Parc del Reguissol serveix per vertebrar diferents nuclis i habilitar una gran zona d'oci i lleure. Una part dels veïns critiquen alguns aspectes del Pla i s'organitzen per presentar-hi al·legacions.

Santa Maria de Palautordera és un municipi de la comarca del Vallès Oriental situat a la subcomarca natural del Baix Montseny. Limita al nord amb Sant Esteve de Palautordera i Fogars de Montclús (Selva), a l'oest amb Sant Pere de Vilamajor i Llinars del Vallès, al sud amb Vilalba Sasserra i Vallgorguina i a l'est amb Sant Celoni. Té una extensió de 16,94 km^2 i és travessat de nord a sud per la Tordera, tributària de les aigües dels contraforts meridionals del Montseny, que solquen el municipi.

L'any 2009 tenia 8.823 habitants repartits entre dotze nuclis urbans, dels quals el de Santa Maria de Palautordera és el més antic, extens i consolidat, i el que concentra la major part de la població.[1] La resta són nuclis de cases unifamiliars de baixa densitat edificatòria, alguns dels quals, com els Bruguers o Can Pagà, amb una important presència d'habitatges de segona residència i les característiques habituals de les urbanitzacions residencials. La indústria es troba, també, distribuïda en diversos polígons, tot i que majoritàriament es localitza al llarg de la carretera de Santa Maria a Sant Celoni (carretera nova de Sant Celoni). Al nord del terme municipal hi ha el dipòsit controlat de residus de les Valls, en funcionament des l'any 1993.

L'any 1981 el municipi es va dotar d'un pla general d'ordenació urbana (PGOU) que classificava com a urbanitzables més de 50 ha de sòl. Tot i que a començaments de segle XXI aquesta superfície no s'havia esgotat, factors com el creixement demogràfic, les transformacions urbanístiques i el desenvolupament del planejament territorial (Pla territorial general de Catalunya de 1995, Pla director d'infraestructures 2001-2010, EL PLA D'INFRAESTRUCTURES DEL TRANSPORT DE CATALUNYA 2006-2026 [2005:21], i el PLA TERRITORIAL DE LA REGIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA, (PTPRMB) [101], recomanaven l'elaboració d'un pla urbanístic d'ordenació municipal (POUM).

Entrada sud a Santa Maria de Palautordera Foto: Moisès Jordi

L'Ajuntament va començar a elaborar el POUM a final de 2005 i, paral·lelament, va engegar un procés participatiu que, durant el 2006, va suposar la realització de diverses sessions informatives i d'una enquesta per recollir les opinions dels ciutadans sobre la revisió del planejament. Entre gener i març de 2008 es van organitzar tallers de participació que, segons va explicar la regidora de política urbanística i habitatge, Teresa Sabé (Iniciativa per Catalunya-Verds, ICV), van servir, entre altres coses, per descartar el creixement per la Tordera, pel límit amb Sant Esteve i per la zona nord-est de Can Sala. Aquestes demandes dels participants es van incloure a l'avanç del pla, que l'Ajuntament va aprovar l'abril d'aquell mateix any.

El 20 de juliol de 2009, el ple de l'ajuntament va aprovar inicialment el nou POUM amb els vots favorables dels grups de l'equip de govern (Partit dels Socialistes de Catalunya, ICV i Gent de Palau Independent) i Esquerra Republicana de Catalunya, i l'abstenció de Convergència i Unió i el Partit Popular.

El POUM redueix i compacta el creixement previst

El PTPRMB, en aprovació inicial, assignava al municipi la característica de polaritat comarcal complementària[2] i establia que havia de tenir un creixement moderat, la qual cosa significava que no podia planificar ampliacions del sòl urbanitzable que incrementessin en més d'un 30% el sòl urbà existent. El POUM, però, anava més enllà, i limitava el creixement al 8%, la qual cosa, en relació amb el PGOU, suposava una reducció a la meitat de la previsió de sòl urbanitzable, que passava de 50 a 25 ha. Aquesta reducció responia principalment a la dels sectors de la zona de contacte amb Sant Esteve i al sud del nucli urbà, al pla de Can Sala.

El Pla apostava, a més, perquè el nou creixement fos compacte i evités l'ocupació extensiva de sòl. Pel que fa sòl residencial,

que amb 270 ha representava prop del 16% de la superfície municipal, es preveia una ampliació de fins a 76 ha i la construcció de 2.088 nous habitatges, 1.365 habitatges dels quals proposats pel nou pla i la resta heretats del PGOU. A més dels 2.088 nous habitatges, 1252 se situaven en sòl urbà i 836 en sòl urbanitzable. Aquestes previsions d'habitatge responien a la projecció demogràfica, que era d'11.500 habitants per l'any 2.022, una rebaixa considerable respecte dels 23.000 previstos al PGOU per a final del segle XX. Excepte una "petita ampliació" del nucli antic de Pont Trencat i Moixerigues, la resta de creixements es localitzaven al nord i al sud del nucli de Santa Maria i en continuïtat amb aquest: al nord, a la franja del pla del Remei entre el torrent del Reguissol i l'ermita del Remei; al sud-est, al triangle entre el passeig de l'Estatut, la ronda sud i el torrent del Reguissol (extrem nord del pla de Can Sala) i a l'espai romanent entre el nucli principal i el barri de la Serra.

Una imatge del passeig Vitamènia Foto: Moisès Jordi

D'altra banda, el sòl industrial existent, 62,76 ha (3,7% de la superfície municipal) es considerava suficient, de manera que el Pla no n'incorporava de nou.

Acostar-se als municipis veïns, allunyar el trànsit pesat

Amb el nou pla, l'Ajuntament volia millorar la comunicació entre els seus diferents nuclis i els municipis veïns. Per això es proposava la construcció d'una variant d'accés a Sant Esteve i al Montseny pel pla de Can Sala, i un nou accés a Sant Celoni i al Montseny per un nou vial que connectaria la carretera nova de Sant Celoni amb la de Campins (BV-5114).

D'altra banda, el Pla també recollia dues possibles alternatives per millorar l'accés als polígons industrials i evitar el trànsit de vehicles pesants pel nucli urbà: una connectava la carretera nova de Sant Celoni directament amb l'AP7 i l'altra el polígon Can Vernedes - Ca n'Auleda amb la carretera d'accés al municipi (BV-5301).

El POUM contenia, a més, diverses propostes relacionades amb la mobilitat, com ara la construcció d'una xarxa de carril bici per connectar les diferents àrees amb els equipaments i l'estació de tren, la creació d'aparcaments públics dissuasius vora la carretera nova de Sant Esteve i al pla de Can Sala i l'especialització de part de la circulació del nucli antic com a circulació rodada local i per a vianants i bicicletes.

Fomentar el comerç i les activitats productives

En matèria econòmica, l'objectiu del Pla era crear dues centralitats: el nucli antic i el pla de Can Sala. Aquestes s'articulaven entorn d'uns eixos comercials (passeig de l'Estatut, passeig Vitamènia, ronda Sud i rambla dels Països Catalans) que es projectaven com a espais de passeig i de relació entre els ciutadans, motiu pel qual es proposava afavorir la instal·lació de locals comercials i de restauració en les plantes baixes dels edificis.

En relació amb l'activitat industrial i logística, el Pla apostava per consolidar els polígons existents completant el de Can Vernedes–Ca n'Auleda. En aquest, es volia potenciar l'establiment d'empreses productives més que no pas el de les empreses logístiques, freqüent durant els anys precedents al sòl industrial del municipi. Així mateix, el Pla suggeria la transformació de la zona industrial de la serra en zona d'activitats de serveis, comercial i recreatives, per considera-les activitats més compatibles amb les zones residencials amb què limita aquest polígon.

Es descarta el contínuum urbà amb Sant Esteve

Alguns dels nuclis del municipi, com Can Pagà, els Bruguers o Can Bosc, van néixer com a urbanitzacions privades i arrossegaven importants dèficits d'equipaments. Per tal d'esmenar aquesta situació, el Pla distribuïa solars estratègicament per tot el terme municipal, la major part dels casos en proximitat a zones verdes. Entre aquestes, la peça central del projecte era la creació del Parc del Reguissol, al llarg del torrent homònim. A partir de l'arranjament de camins i els espais propers al curs fluvial, que permetrien el trànsit a peu i en bicicleta i afavoririen la realització d'activitats d'oci i lleure, aquest parc es projectava com un connector entre els nuclis de Can Barceló, Can Portell, Santa Maria de Palautordera, Can Sala i la Serra.

El parc també serviria com a espai tampó entre les zones urbanitzades i les zones no

	PGOU 1981		POUM 2009	
Classes de sòl	**Superfície (ha)**	**%**	**Superfície (ha)**	**%**
Urbà	333,05	19,66%	339,1	20,02
Urbanitzable	50,41	2,98%	25,65	1,51%
delimitat	11	0,65%	25,65	1,51%
no delimitat	39,41	2,33%	0,00	0,00%
No urbanitzable	1.310,54	77,36%	1.329,24	78,47%
Terme municipal	1694,00	100%	1.694,00	100,00%

Quadre comparatiu de les classes de sòl.

Font: POUM de Santa Maria de Palautordera (2009).

urbanitzables. En aquestes últimes, s'establia la preservació dels espais agrícoles i es mantenia una franja no urbanitzada entre Santa Maria i Sant Esteve per tal d'evitar el continuum urbà entre els dos municipis. Igualment, es definia una estructura bàsica de camins rurals a partir de criteris paisatgístics i d'accessibilitat a punts d'interès com equipaments, fonts, elements de valor històric i masies, i, al sud del terme, seguint les disposicions del PTPRMB, s'establia l'existència de dos connectors ecològics, un entre els nuclis de Can Bosc i Pont Trencat i l'altre entre els nuclis de Can Pagà i Can Bosc. També es definia la Tordera com a connector fluvial.

A l'últim, es qualificava l'abocador com a sistema de serveis tècnics per tal de controlar-ne la restauració després del tancament de l'activitat, previst per a final de 2010.

El POUM no agrada a tothom

Després de l'aprovació inicial, el Pla va passar a informació pública. Durant aquest període alguns veïns van formar el Grup de Revisió del POUM (GPR) que, entre altres coses, denunciava que el Pla no recollia prou bé les aportacions de les jornades de participació ciutadana en matèria de limitació del creixement i política d'habitatge. Aquests veïns alertaven, a més, que el "petit creixement" de 124 habitatges del barri de Moixerigues significava per a aquest nucli un creixement del 160%, i opinaven que la construcció prevista a Can Sala (316 habitatges en blocs de planta més 3 pisos) donaria al municipi una façana d'entrada més pròpia d'un municipi de l'entorn de Barcelona que del peu del Montseny.

Durant el mes d'octubre, el GPR va elaborar una vintena d'al·legacions, per a les quals van recollir 625 signatures de suport. A la fi de l'exposició pública s'havien presentat una seixantena d'al·legacions. A començament de novembre, més d'un centenar de persones van assistir a la sessió informativa del POUM en la qual el govern es va comprometre a respondre per escrit totes les al·legacions presentades.

De cara al primer semestre de 2010, es preveia que el consistori donés resposta a les al·legacions i fes l'aprovació provisional del POUM per transmetre'l a la Comissió d'Urbanisme de Barcelona.

MSM

Més informació

poumpalau.wordpress.com
www.salvaguardamontseny.cat/drupal/node/390
www.smpalautordera.cat

1 Completen la llista de nuclis del municipi Can Portell i Can Barceló, nuclis de petites dimensions que pengen de l'estructura viària del nucli central i se situen a ponent; Can Pagà, Can Sala i els Bruguers, urbanitzacions residencials que se situen en l'eix de la carretera d'accés al nucli BV-5301; Can Bosc, que s'estructura a base de la seva connexió amb la carretera de Granollers a Girona C-35; el Virgili, Ca l'Abril i el Temple que es troben a llevant del terme i que es configuren com a eixample de Sant Celoni; i Pont Trencat i Moixerigues que són nuclis petits a llevant del terme i al peu de la carretera C-35.

2 És a dir, la pròpia de poblacions externes als continus urbans intermunicipals que articulen territoris de l'entorn, normalment de caràcter rural o amb elevada presència d'àrees residencials especialitzades.

POUM DE VIC 128

A mitjan juliol l'Ajuntament aprova inicialment el POUM de Vic. El pla estableix un sostre demogràfic de 61.000 habitants per a l'any 2021 i, tot i que redueix la superfície urbanitzable en relació amb el PGOU vigent, preveu importants desenvolupaments urbans residencials i industrials, els primers a la zona sud-oest, als àmbits de la Bòbila i el Graell, i els segons a la nord-est del nucli urbà. També preveu la creació d'un parc tecnològic i de nous equipaments sanitaris, educatius i de l'àmbit de la justícia. Els límits dels creixements urbanístics queden establerts per un sistema de rondes i parcs.

Vic, capital de la comarca d'Osona, té un terme municipal de 31 km² i el 2009 tenia una població de 38.844 habitants. Les explotacions ramaderes i les indústries de transformació del sector primari conviuen amb un teixit industrial molt diversificat que fa de coixí a un sector comercial i de serveis creixent.

El creixement registrat des de mitjan anys noranta va incrementar la demanda de sòl urbanitzable, per la qual cosa, l'any 2004 es VA APROVAR UN PLA D'ACTUACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL (PAUM) [2004:131][1] que va permetre programar una àmplia superfície de sòl dins els sectors que encara mancaven per desenvolupar del Pla general d'ordenació urbanística (PGOU) aprovat l'any 1981. El PAUM va establir noves reserves de sòl industrial als sectors del Bruguer i del camí vell de Taradell i de sòl residencial a les zones del Graell i la Bòbila.[2] L'any 2005 es va aprovar una àmplia modificació del Pla general d'ordenació urbanística (PGOU) per incorporar-hi aquestes modificacions, així com un gran nombre de petites modificacions del sòl urbà. Tanmateix, dues sentències dels tribunals del 2008 i 2009 van qüestionar els índexs addicionals del PAUM de 2004 i el tràmit de la modificació del PGOU de 2005.

D'altra banda, a final d'octubre de 2008 el Govern de la Generalitat va aprovar definitivament el PLA TERRITORIAL PARCIAL DE LES COMARQUES CENTRALS [2007:132] (PTPCC), que incloïa Vic en el nivell més alt de creixement dels sis previstos (creixement potenciat) per als sistemes urbans d'aquest àmbit, juntament amb Manresa, Vic i Igualada, i recollia un seguit de criteris de desenvolupament urbanístic i de projectes d'infraestructures que el planejament municipal havia de reflectir.

Per tal d'unificar les modificacions efectuades al planejament municipal, d'harmonitzar-lo amb el planejament territorial i de dotar el municipi d'una eina de planejament adequada per afrontar el creixement previst, a començament de 2007 l'Ajuntament de Vic va decidir elaborar un pla d'ordenació urbanística municipal (POUM), i en va encarregar la redacció a un equip d'arquitectes dirigit per Sebastià Jornet i Carles Llop. Complementàriament als treballs d'aquest equip tècnic, durant els darrers mesos de l'any, es va portar a terme un ampli procés de participació ciutadana que va servir per recollir les impressions dels ciutadans i incorporar-les al projecte[3].

A mitjan febrer de 2008, l'Ajuntament va aprovar l'avanç del POUM resultant dels treballs i el procés participatiu. Pocs dies després, però, Jornet i Llop i el seu equip van abandonar el projecte com a conseqüència del seu desacord amb la substitució de Pep Cullell per Mauro Mas al capdavant de l'oficina del POUM. Aquesta substitució es va produir per les discrepàncies entre Cullell i el govern municipal (CiU-PSC-ERC) entorn del paper dels polítics en l'elaboració del pla, ja que alguns representants dels grups municipals de Convergència i Unió (CiU) i Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) es van queixar que no se'ls tenia prou en compte. A començament d'octubre el consistori va decidir que fossin finalment els tècnics municipals els qui acabessin la redacció del pla, si bé va encarregar a l'arquitecte Joaquim Sabaté l'estudi del sòl no urbanitzable i al també arquitecte, Joan Corominas, la supervisió i revisió de la totalitat dels treballs de la resta de l'equip.

Aprovació inicial i presentació del POUM

A mitjan febrer de 2009 el ple de l'Ajuntament de Vic va fer una primera aprovació inicial del nou POUM. Després d'aquest pas, va obrir el període d'al·legacions, que es va allargar fins a mitjan maig, i durant qual se'n van recollir un total de 807. Per tal de donar-los resposta, a mitjan juliol es va aprovar una nova versió del Pla en la qual, segons el tinent d'alcalde d'Urbanisme, Xavier Solà (CiU), es van resoldre el 60% de les al·legacions presentades. Les modificacions introduïdes a la nova versió –aprovada amb els vots de CiU, PSC, Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i la Candidatura d'Unitat Popular (CUP), l'abstenció de Plataforma per Catalunya (PxC) i el vot en contra d'Iniciativa per Catalunya - els Verds - Esquerra Unida i Alternativa (ICV-EUiA)– van consistir principalment en la rectificació de paràmetres relacionats amb en la realització d'obres a la zona del nucli antic i a l'Eixample Morató.

Després de la primera aprovació, es va fer una exposició pública i informativa del pla a la Llotja del Blat que va durar un mes, i al llarg de l'any, l'Ajuntament va continuar informant de les característiques del pla i de les modificacions introduïdes, per mitjà de l'atenció personalitzada a l'oficina del POUM, la presentació del projecte als municipis confrontats, la realització de sessions temàtiques informatives durant el període d'informació pública i cinc rodes de premsa per àmbits temàtics, realitzades durant el darrer trimestre.

Límits al creixement urbanístic

El nou POUM rebaixava el sostre demogràfic dels 76.000 habitants establert al PGOU fins a 61.000 habitants en l'horitzó temporal del 2021. Aquesta reducció es traduïa en una previsió de menor ocupació del sòl, ja que el sòl urbà i urbanitzable passava a ser de 1.018 ha, 8 ha menys que al planejament vigent i amb l'afegit que 17 ha eren sòl urbanitzable no delimitat.

Pel que fa al creixement residencial, el pla preveia la construcció de 14.000 nous habitatges, dels quals 6.000 serien protegits. La voluntat de limitar el creixement es palesava en la nova programació d'alguns dels creixements previstos, com el del barri de la Font de Sant Pere. Els creixe-

Tipus de sòl en funció de la seva denominació en cada moment

	PGOU 1981-PAUM 2004		POUM	
Sòl urbà consolidat	7.180.653 m2	23%	7.162.278 m2	26%
Sòl urbà no consolidat			825.683 m2	
Sòl urbanitzable delimitat	3.079.793 m2	10%	2.024.405 m2	7%
Sòl urbanitzable no delimitat			171.832 m2	
Sòl no urbanitzable	20.482.279 m2	67%	20.562.088 m2	67%
Terme municipal	30.742.715 m2		30.742.715 m2	

Font: POUM de Vic. Memòria d'ordenació

ments proposats es localitzaven principalment entorn de les ARE del Graell i la Bòbila (al sud-oest del nucli urbà consolidat), i al llarg de l'avinguda de l'Onze de Setembre, l'antiga N-152 que vertebra la meitat oest del nucli urbà i en la qual es preveia substituir algunes activitats industrials per habitatges i construir-hi blocs d'entre 8 i 12 pisos –els més alts que contemplava el pla– i una zona amb edificis més baixos però amb espais verds i grans espais comercials.

Quant al sòl industrial, el Pla apostava per mantenir-ne el caràcter especialitzat per usos productius, però reajustant-ne les condicions d'ordenació i regulació: s'incrementaven els índex d'edificabilitat per maximitzar l'aprofitament del sòl i es revisaven algunes disposicions reguladores de la volumetria per tal de permetre l'optimització de les condicions d'implantació de les edificacions en relació amb les seves necessitats funcionals, alhora que es proposava una reconversió dels espais vacants. Al límit oriental del terme municipal, en continuïtat amb el polígon industrial de les Malloles, s'establia la creació del nou polígon industrial del Bruguer, amb 433.804 m² de nou sostre d'ús industrial, en el qual es preveia una especialització sectorial en el sector de la indústria càrnia.

D'altra banda, el pla feia una reserva de sòl de 20 ha destinada a activitats econòmiques de recerca i tecnologia, situada estratègicament al sud-oest del municipi, a tocar de la C-17 i a prop del nou parc tecnològic, previst a la zona de la Bòbila. A més, el pla també incloïa l'ampliació del sector firal del Sucre i la creació d'un nou recinte firal a la zona de Sant Sixt, i reservava 118 ha per a equipaments. En aquest àmbit, destacava la creació d'un nou campus de la Universitat de Vic –el de Ciències de la Salut a l'edifici Can Baumann–, la construcció d'un nou centre d'atenció primària al sud-oest de la ciutat vinculat als nous creixements residencials, la reconversió de l'antiga caserna de la Guàrdia Civil en la nova biblioteca municipal de Vic, la ubicació del nou mercat municipal al costat del Sucre i la construcció d'un mercat nou al barri de Santa Anna. Així mateix, es feia una previsió de creixement en equipaments educatius i es planificaven sis noves escoles bressol, quatre centres d'educació infantil i primària i un institut.

Millores en la vialitat i l'accessibilitat

Un altre dels objectius del pla era incidir sobre la vialitat i l'accés a la ciutat. Per això es preveia, d'una banda, ampliar la ronda interior i l'illa de vianants que aquesta ronda tancava al nucli antic, i instal·lar aparcaments de dissuasió perifèrics al centre històrics per la demanda forana.;De l'altra, es definia una ronda urbana exterior, concèntrica a la que envolta el centre històric, que connectaria amb les principals portes d'entrada a la ciutat, per tal de distribuir el trànsit i evitar-ne la concentració al centre. Aquesta ronda aprofitaria, bàsicament, carrers existents, si bé es proposaven algunes actuacions per acabar de tancar-la.[4] A més, el pla optava per estructurar els nous creixements urbanístics entorn de tres grans eixos viaris, dos dels quals eren part d'aquesta ronda exterior –ronda de Llevant i ronda Sud– i un altre, l'eix de l'avinguda Onze de Setembre (N-152), integrat al teixit urbà. De fet, aquest últim es projectava com un dels nous centres de Vic, eix vertebrador de tot el nou creixement de la zona de la Bòbila i el Graell, al sud-oest de la ciutat, i que, en paraules del primer tinent d'alcalde i regidor d'Urbanisme, Xavier Solà (CiU), aspirava a ser "similar a l'eix Macià de Sabadell'. En aquest eix, a més de les activitats terciàries del tram central prop del Sucre, es proposava l'emplaçament de nous equipaments com el complex esportiu de Can Garrofa i els nous jutjats, que se situarien a la cruïlla amb la carretera de la Guixa

El POUM també tenia en compte les infraestructures viàries previstes al Pla d'infraestructures i transports de Catalunya i al PTPCC, en particular el tancament sud de l'eix Transversal, el DESDOBLAMENT DEL TRAÇAT NORD [32] i el FERROCARRIL TRANSVERSAL DE CATALUNYA [2008:50], pel nord del municipi. A més, el POUM també preveia la construcció d'una nova estació de tren a Vic sud, al barri del Remei, pensada per millorar l'accessibilitat al transport públic del sud de la ciutat, permetre l'accés als nous sectors productius i al parc tecnològic sobre l'avinguda Onze de Setembre i descarregar pressió de l'altra estació, molt especialment pel que fa a l'aparcament.

Cinyell verd i protecció del món rural

Amb l'objectiu d'establir una bona relació entre l'espai públic de la ciutat i l'espai agrari del municipi, el pla proposava la creació de quatre grans parcs territorials ubicats a les vores de la ciutat consolidada: el dels Turons (90 ha) situat al nord, entre el puig dels Jueus i el parc de l'Ausoneta; el del Mèder (11ha) al mig de la ciutat i pensat per actuar com a un pas verd interior i connector; el

1 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 tall d'informe. Això els dota d'un gran potencial per a la gestió.

2 Aquestes dues àrees s'acabarien incloent a la llista de LES ÀREES RESIDENCIALS ESTRATÈGIQUES (ARE) DE LA CATALUNYA CENTRAL [8], promogudes per la Generalitat de Catalunya. La seva execució, aprovada definitivament pel Govern el març de 2009, suposava la construcció de 2.828 nous habitatges i l'ocupació d'una àrea de 41 ha.

3 Aquest procés va consistir en una enquesta ciutadana, que entre final de 2007 i començament de 2008 va recollir més de 500 opinions; la realització d'enquestes, xerrades informatives, taules de debat sectorial amb entitats i associacions de professionals, un seminari taller de presentació i discussió de diversos projectes inclosos al Pla i una campanya de recollida d'opinió d'infants i joves. També, coincidint amb l'aprovació de l'avanç del pla, a mitjan febrer de 2008 es va inaugurar una exposició a la llotja del Blat, en la qual s'explicava als ciutadans les propostes del projecte.

4 Concretament, es tractava de retirar-la una mica més cap a l'est a l'extrem sud, completar-ne l'estructura a ponent amb noves vies tangents i afegir-hi un nou tram a la zona nord.

del Gurri (42 ha), límit de llevant del nucli urbà, i el de Ponent (68 ha). En total, segons l'Ajuntament, això suposaria una ràtio de 42 m de zona verda per habitant. En l'ordenació d'aquests espais, pensats per fer la doble funció de connector ecològic i límit urbà, es proposava la ubicació d'equipaments vinculats al lleure i l'oci i aquesta xarxa es complementava amb la creació de recorreguts per a vianants amb els quals es volia apropar l'espai a la ciutat.

Finalment, el pla duia a terme una ordenació del sòl no urbanitzable (SNU) que procurava la compatibilitat de la funció productiva del sòl amb els valors ambientals i paisatgístics. Es distingien sis categories diferents d'aquest sòl: sòl de valor agrícola, sòl de valor agrícola i paisatgístic, sòl de valor agroforestal i ecològic, sòl de valor geològic i paisatgístic, sòl d'influència del sistema hídric i sòl d'influència del sistema viari, una franja de 250 m a banda i banda de les principals infraestructures viàries que solquen el terme (C-25 i C-17). El pla efectuava, a més, la catalogació de les més de 250 cases de pagès en SNU.

De cara al primer trimestre de 2010, hi havia prevista l'aprovació provisional del pla, l'últim tràmit d'àmbit municipal previ abans de trametre el projecte a la Comissió Territorial d'Urbanisme de la Catalunya Central de la Generalitat, perquè en fes l'aprovació definitiva, que es preveia per a final de l'any.

MSM

Més informació

www.vic.cat/poum

129 POUM DEL CATLLAR

La Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona (CTUT) dóna el vistiplau al nou Pla d'ordenació urbanística (POUM) aprovat inicialment per l'Ajuntament del Catllar el 22 de febrer de 2007. El Pla, que revisa les Normes subsidiàries de planejament de 1991, preveu un creixement de 1.256 habitatges respecte al planejament anterior al voltant del nucli històric, relliga les urbanitzacions del terme amb nous accessos i evita la urbanització de les zones intermèdies entre urbanitzacions.

El municipi del Catllar se situa a la vall baixa del riu Gaià, a la comarca del Tarragonès. Es troba territorialment i administrativament separat en dos unitats administratives. La primera engloba el nucli i les urbanitzacions municipals. Aquesta gran peça del municipi limita al nord amb Renau i la Secuita, a l'est amb Vespella de Gaià i la Riera de Gaià, al sud amb Tarragona i a l'oest amb els Pallaresos i la Secuita. Pel que fa al segon bloc, correspon a una petita taca de territori de 41,7 ha de superfície situada a l'est del nucli del Catllar, sense cap nucli de població, que es troba inserida entre els termes municipals de Vespella de Gaià, la Nou de Gaià i la Riera de Gaià; és l'anomenada Quadra del Catllar o de Vespella.

El municipi té un terme de considerable extensió amb 2.639 ha i és el tercer més gran del Tarragonès després de la capital i de Constantí. Sobre aquesta extensió, el territori no conreat, on predominen les garrigues i pinedes, suposa més del 60% de la superfície del terme, mentre que la superfície agrària, predominantment de secà, ocupa una extensió de 768 ha i la de regadiu es limita a 133 ha.

El terme, que no toca a la costa però de la qual està separat per només 6,5 km, està lleugerament accidentat pels darrers contraforts de la Serralada Prelitoral, i assoleix una alçada màxima de 187 m. El poble se situa a 59 m d'altitud.

El Catllar sempre queda en una posició tangencial respecte de les principals infraestructures de transport i comunicació. El terme està travessat en sentit llevant-ponent per la via fèrria de Barcelona a Reus, mentre que pel que fa al sistema de carreteres el travessen la carretera TP-2039, el camí habitual de connexió amb Tarragona; la carretera TP-2031, que va de la ciutat deTarragona fins al Pont d'Armentera; i la carretera T-2030, que uneix les dues carreteres anteriors.

Les Normes subsidiàries de planejament, aprovades el gener de l'any 1991 i redactades per l'arquitecte municipal i l'arquitecte tarragoní Miquel Ripoll López, suposaven una reducció dràstica del sòl urbà i urbanitzable que passava del 45,92% del total del municipi, proposat a les Normes subsidiàries de l'any 1984, al 16,36% del nou document. El sòl classificat com a urbanitzable responia als àmbits amb iniciatives de planejament i als que fos necessari per completar el sistema general viari. La vocació d'aquests sectors era clarament residencial, amb la previsió de teixits de ciutat jardí amb habitatges unifamiliars, exceptuant únicament l'ampliació del sector industrial.

El 29 de setembre de 2005, en compliment de l'acord adoptat pel ple de l'Ajuntament, s'iniciava el tràmit de revisió de les Normes subsidiàries que deriva de les determinacions de la legislació urbanística i, en particular, de la dinàmica pròpia del municipi, el qusl assoleix uns nivells de població i d'activitat que fan imprescindible l'establiment d'un marc adequat que reguli el seu desenvolupament urbanístic.

Els objectius del Pla

La redacció del POUM va ser realitzada per un equip multidisciplinari encapçalat per l'arquitecte municipal Josep Llop Tous, director i coordinador de l'equip.

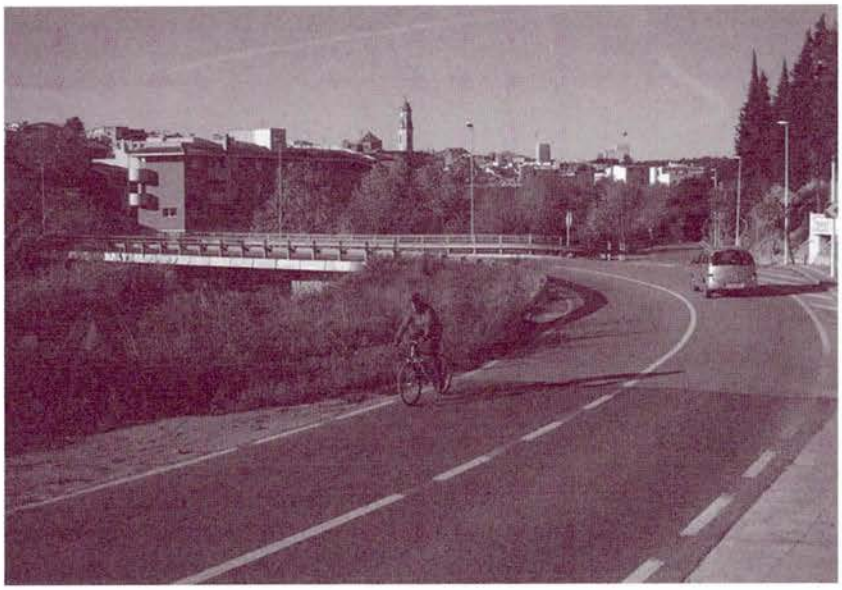
Com a punt de partida el POUM estableix els objectius que guien les determinacions generals de la proposta:

Regulació i ordenació dels teixits urbans de caràcter residencial ja consolidats històricament, amb propostes per a una millor estructuració i dotació de serveis i espais lliures

Creació de nou sòl urbanitzable a la vora del poble per tal d'organitzar el seu creixement de forma ordenada i aconseguir sòl per a nous equipaments. Previsió de connexions fins a la zona de Cocons, amb futura extensió del teixit urbà

Densificació puntual a la zona dels Manous amb la finalitat de facilitar la cessió de sòls, millorar els accessos, crear nous centres i facilitar la prestació dels serveis.

Definició de nous models de mobilitat mitjançant la previsió d'una circumval·lació que permeti evitar el pas pel nucli poblacional i, a la zona dels Manous, que millori la



Vista del Catllar des del pont del Gaià Foto: Moisès Jordi

connectivitat, sempre racionalitzant els desplaçaments.

Escenaris de creixement i projeccions de població i habitatge

En el moment de començar el nou POUM l'any 2005 la població del Catllar era de 3.221 habitants. Segons les projeccions de població, l'escenari projectat situa el municipi del Catllar en un potencial de 15.088 persones l'any 2017.

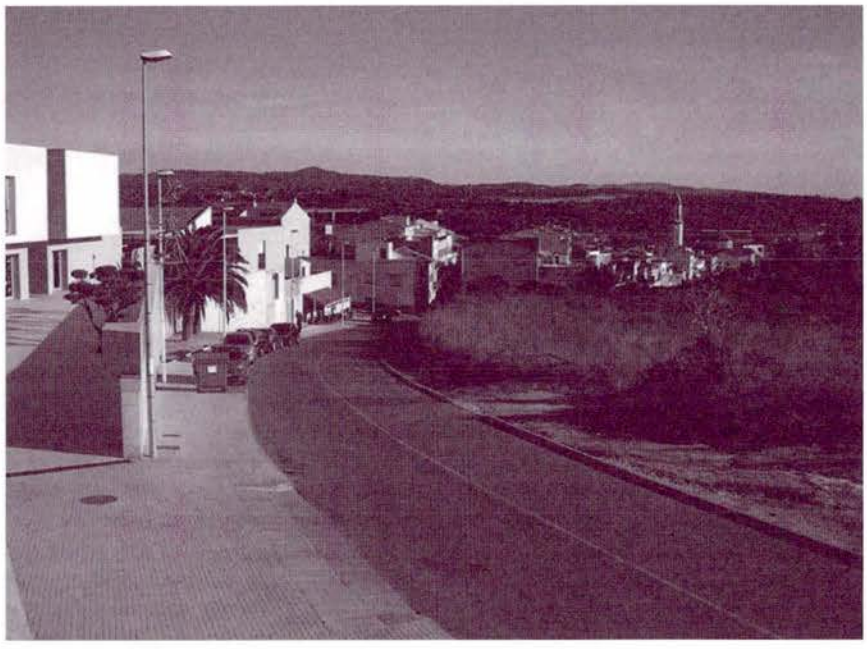
En relació amb les Normes subsidiàries, el nou POUM considera una disminució del sòl no urbanitzable del 3%, un increment del 14% del sòl urbà i urbanitzable i un increment del 19% del parc d'habitatges. El sòl urbà o bé subjecte a processos urbans passa de 432 ha a 492 ha.

En síntesi, el POUM qualifica 361,12 ha com a sòl urbà (SU), 115,79 ha com a sòl urbanitzable delimitat (SUD) i 21.620,09 ha com a sòl no urbanitzable (SNU). Aquests nombres absoluts corresponen als percentatges següents sobre el total del terme municipal: 1,6% sòl urbà, 0,5% sòl urbanitzable i 97,9 % sòl no urbanitzable

Pel que fa als habitatges, el potencial d'habitatges previst a les Normes subsidiàries suposava un total de 4.547 habitatges. Respecte d'aquest planejament, la proposta d'habitatges de nova creació del nou POUM és de 1.256 habitatges, fetl que suposa un potencial total de 5.803 habitatges, amb un creixement del 27,6%.

El nou POUM preveu en sòl urbà consolidat (SUC) un total d'onze polígons d'actuació urbanística (PAU), tots ells corresponents a parcel·lacions antigues consolidades però que encara no han formalitzat les cessions previstes o no han executat la seva urbanització. Així mateix es delimiten dinou polígons (PAU) en sòl urbà no consolidat (SUNC) amb una casuística similar però amb manca de la urbanització completa. Per altra banda, també es delimiten en sòl urbà quatre plans de millora urbana (PMU)

En sòl urbanitzable es preveuen catorze àmbits de desenvolupament, vuit provinents de l'antic planejament i sis del nou. Els àmbits de desenvolupament se situen majoritàriament al voltant o entre urbanitzacions ja existents. Les noves àrees de creixement, de caràcter residencial, preveuen un total de 782 habitatges plurifamiliars i 338 unifamiliars, mentre que les vuit àrees preexistents suposen un total de 652 habitatges. Així doncs, el total dels sectors de sòl urbanitzable delimitat (SUD) suposen 1.772 nous habitatges.



Vista del Catllar Foto: Moisès Jordi

Usos i reserves de sòl per a habitatge protegit

El POUM no reserva sòl per a la construcció de protecció pública en els sectors i polígons on s'estableix una ordenació de cases unifamiliars amb densitats inferiors a 25 per hectàrea.

La reserva de sòl per a habitatge de protecció correspon a dos sectors de PMU, amb un total de 26 habitatges, i a quatre sectors de SUD, amb un total de 224 habitatges. Així doncs, el total d'habitatges protegits previstos és de 250.

Pel que fa als usos, cal destacar que la majoria dels sectors proposats tenen una clara vocació residencial. Així, exceptuant el SUD 47 Indústria, tota la resta dels sectors tant en sòl urbà com urbanitzable són d'ús residencial. L'objectiu d'aquest sòl urbanitzable industrial és permetre l'expansió natural del polígon ja existent amb l'activitat principal de petits magatzems i naus entre mitgeres.

En relació amb les densitats el ventall és força variat, però destaquen les baixes densitats de la majoria dels seus sectors que se situen entre els 10 i 15 habitatges per hectàrea. Amb aquestes densitats trobem deu dels sectors de SUD i un PMU. Les densitats més altes les trobem en quatre sectors urbanitzables i dos sectors de PMU que se situen entre 30 i 39 hab./ha.

El sòl no urbanitzable

L'espai no urbanitzat del municipi del Catllar suposa pràcticament el 82% del sòl. El POUM considera que el sòl no urbanitzable del Catllar disposa d'una extensió de terrenys de característiques singulars que mereixen una especial atenció, atès que se'n pretén la conservació com a sòls d'alt valor agrícola i paisatgístic.

Per tal de conservar aquests sòls d'alt valor agrícola, el POUM planteja tres mesures:

- Controlar els usos periurbans i compactar els creixements urbans per tal que no es dispersin sense ordre per tot el territori.
- Prevenir i defensar els danys que poden provocar els riscos naturals, que en el cas del Catllar es refereixen a la millora dels camins per evitar els processos erosius; prevenir els danys ocasionats per les avingudes; regenerar els espais degradats i conservar la capacitat productiva dels sòls.
- Millorar i reordenar la xarxa de camins, a fi de facilitar un accés correcte als camps i el conjunt d'edificacions que en depenen.

La tramitació del POUM

El POUM va ser aprovat inicialment el 22 de febrer de 2007. A començament de setembre de 2009 la Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona (CTUT) va aprovar definitivament el document i va retornar a l'Ajuntament l'expedient del Pla per tal que l'Ajuntament elaborés un text refós amb petites modificacions. Amb aquesta aprovació el document preserva les zones d'horta que hi ha a prop de la carretera d'accés al municipi i es desautoritza la possibilitat de relligar les urbanitzacions existents amb un continu urbà.

130 PROGRAMA VILES AMB PROJECTES

El Programa de millora de barris i àrees urbanes d'atenció especial pren un nou rumb en la seva sisena convocatòria, obrint una nova línia d'ajuts específica per als municipis de menys de 10.000 habitants, el Programa Viles amb projectes. Dels 41 projectes presentats, el DPTOP n'escull 15, la majoria dels quals basats en actuacions d'intervenció integral en centres històrics. La dotació de la subvenció en aquest apartat puja a 43,1 MEUR.

Després de cinc convocatòries i 92 barris amb projectes d'intervenció integral en marxa, el Programa de MILLORA DE BARRIS I ÀREES URBANES D'ATENCIÓ ESPECIAL. SISENA CONVOCATÒRIA [77] suposava un pas endavant en les polítiques d'intervenció sobre la dinàmica social i la morfologia urbana de les ciutats catalanes, amb l'ampliació de les línies d'ajuts. Així, tal com es preveia en la LLEI DE MILLORA DE BARRIS [2004:103], es creaven dues noves vies de subvenció, una per a les viles amb projectes de menys de 10.000 habitants, i una altra destinada a donar suport als plans integrals ja finalitzats del programa i que precisaven de noves inversions per consolidar els resultats obtinguts en el procés de transformació urbana. En aquesta nova convocatòria el Govern va establir un límit al nombre de projectes nous, per evitar que la continuïtat del programa es veiés compromesa per la inestabilitat econòmica, que havia provocat un descens en la dotació econòmica, i per tal que les actuacions endegades no perdessin la capacitat de reformar de forma integral els barris seleccionats.

Sisena convocatòria

El 27 de març de 2009 el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va aprovar la sisena convocatòria d'ajuts de millora de barris, així com les bases reguladores que regien la concessió d'ajuts als barris que ja havien rebut subvencions d'aquest programa en anteriors convocatòries. La convocatòria es va fer pública mitjançant la seva publicació al *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya* (DOGC) el 2 d'abril, establint un termini de trenta dies hàbils per a la presentació de candidatures per part dels ajuntaments interessats.

En el cas del Programa Viles amb projectes, en tractar-se d'una línia d'ajuts destinada a petits municipis, amb una escassa capacitat pressupostària per part dels ajuntaments, el percentatge de finançament dels projectes arribava fins a un màxim del 75% del pressupost total. Els projectes havien de tenir un pressupost mínim d'1 MEUR, per garantir la realització de la varietat d'actuacions, tant en l'àmbit urbanístic com en el social, que exigia la Llei. En un principi la intenció del DPTOP era dotar el programa amb uns 30 MEUR dels 99 previstos en el conjunt del programa de la Llei de barris.

Una gran demanda repartida per tot el territori

Aquesta nova línia d'ajuts va tenir des d'un principi una gran demanda, atès que un cop finalitzat el termini de presentació de sol·licituds, el 16 de maig de 2009, 41 dels 73 projectes que demanaven ajuts ho feien dins el Programa Viles amb projectes. D'aquests, el DPTOP preveia escollir una quinzena de projectes.

El nou programa permetia ampliar l'impacte del programa cap a territoris que, per causa de la dimensió reduïda dels nuclis urbans, fins ara havien estat poc atesos.

Així, van presentar projectes 4 municipis de l'àmbit de l'Alt Pirineu i Aran, 6 de l'Àmbit de Ponent, 7 de l'Àmbit Metropolità, 1 del Camp de Tarragona, 12 de les Comarques Centrals, 9 de les Comarques Gironines, i 2 de les Terres de l'Ebre. Bona part dels projectes pretenien millorar els centres històrics de les respectives viles, mentre que altres cercaven una actuació sobre el conjunt del nucli urbà. Les actuacions en zones de creixement recent eren escasses i concentrades en la regió metropolitana barcelonina.

A l'Alt Pirineu i Aran van presentar projectes els municipis de Salàs de Pallars (Pallars Jussà), el Pont de Suert (Alta Ribagorça), Alp (Cerdanya) i Sort (Pallars Sobirà), tots quatre centrats en actuacions sobre els respectius centres històrics.

A Ponent es van presentar els projectes de la plaça del Mercadal d'Agramunt (Urgell), el conjunt del nucli de Sant Guim de Freixenet (Segarra), el nucli antic de les Borges Blanques i la Vila Closa de Juneda (ambdós de les Garrigues), el nucli antic d'Almacelles (Segrià) i el nucli antic de Ponts (Noguera).

En l'àmbit metropolità, les propostes incloïen la zona de la Coma a Sant Esteve Sesrovires (Baix Llobregat), l'espai de Santa Anna-Tió de Premià de Dalt (Maresme), el Nou Centre de Polinyà (Vallès Occidental), la zona de Can Sunyer a Martorelles, el barri de l'Estació de Llinars del Vallès i els nuclis antics de Figaró-Montmany i l'Ametlla del Vallès (tots quatre municipis del Vallès Oriental).

Des del Camp de Tarragona només va arribar una proposta, la del nucli històric de Falset (Priorat).

De les Comarques Centrals, destacava la presència de 5 projectes de la comarca d'Osona, on Roda de Ter, Sant Bartomeu del Grau, Sant Pere de Torelló i Centelles volien endegar actuacions en els seus centres històrics, mentre que el municipi de les Masies de Voltregà volia actuar sobre la zona de la Serreta. Des de la comarca de l'Anoia es presentaven els nuclis antics de les viles de Sant Martí de Tous, Calaf i Pujalt. En el cas del Bages es van presentar sol·licituds d'ajuts per al barri de la riba del riu Llobregat, a Sallent, i per al Parc de Moià. També es van presentar projectes per al barri la Ribera de Castellar de n'Hug (Berguedà) i per a la rehabilitació del monestir de Sant Llorenç de Morunys (Solsonès).

A les comarques gironines es van presentar projectes principalment centrats en la remodelació de centres històrics, com en els casos d'Anglès, Arbúcies i Santa Coloma de Farners (tots tres municipis de la Selva), la Jonquera (Alt Empordà) i Llagostera (Gironès). A Ullà (Baix Empordà) i Campdevànol (Ripollès) l'actuació afectava el conjunt del nucli urbà. Llançà (Alt

Municipi	Barri	Import total (MEUR)	Subvenció (MEUR)	Població del barri	Població del municipi	% població afectada
Anglès	Barri antic	2,60	1,95	1.576	5.446	28,94
Arbúcies	Centre antic	5,00	3,75	5.311	6.526	81,38
Les Borges Blanques	Nucli antic i entorn urbà històric	4,99	3,74	973	5.942	16,37
Calaf	Nucli antic	4,01	3,01	796	3.561	22,35
Centelles	Nucli antic	5,00	3,75	1.589	7.133	22,28
Falset	Nucli històric	3,23	2,42	1.252	2.807	44,60
Figaró-Montmany	Nucli antic	2,57	1,93	242	1.045	23,16
Juneda	Vila closa	2,87	2,15	823	3.342	24,63
Llagostera	Centre històric	5,00	3,75	2.168	7.614	28,47
Martorelles	Can Sunyer	4,96	3,72	776	4.905	15,82
Pont de Suert	Barri antic	1,22	0,91	229	2.553	8,97
Roda de Ter	Nucli antic	5,00	3,75	1.581	5.863	26,97
Sant Bartomeu del Grau	Nucli antic	3,44	2,58	411	961	42,77
Sant Martí de Tous	Nucli antic	2,98	2,24	428	1.150	37,22
Ulldecona	Planejament del s.XIX	4,66	3,49	6.224	6.987	89,08
Total	**15 projectes**	**57,53**	**43,14**	**24.379**	**65.835**	**37,03**

Empordà) presentava un projecte per als barris de Puigpinyers i l'Argilar, i a Ribes de Freser (Ripollès) se centrava el projecte en el polígon d'habitatges del Pavelló.

Finalment, a les Terres de l'Ebre, es presentaven projectes d'actuació sobre el nucli antic de l'Ametlla de Mar (Baix Ebre) i sobre el centre històric d'Ulldecona (Montsià), sota el nom de Planejament del segle XIX.

S'anuncien les primeres viles amb projectes

La Comissió de Gestió del Fons de Foment del Programa de barris i àrees urbanes va valorar els diferents projectes presentats i va trametre la seva proposta al conseller del DPTOP, Joaquim Nadal, que va dictar la resolució definitiva de la sisena convocatòria el 23 de juliol, en la qual es van escollir dins el Programa de Viles amb projectes quinze municipis: Anglès, Arbúcies, les Borges del Camp, Calaf, Centelles, Falset, Figaró-Montmany, Juneda, Llagostera, Martorelles, el Pont de Suert, Roda de Ter, Sant Bartomeu del Grau, Sant Martí de Tous i Ulldecona. D'aquests quinze projectes, tots menys el de Martorelles centraven les seves actuacions en centres històrics.

El repartiment final del pressupost del conjunt del Programa de millora de barris va suposar un increment de la dotació per a les viles amb projectes respecte de la previsió inicial, ja que s'hi van destinar, finalment, 43,14 MEUR de subvenció per part de la Generalitat (un 44% més respecte a les previsions del DPTOP), en detriment de la dotació dels projectes d'intervenció integral, que van passar dels 65 MEUR previstos a 53,86.

La mesura afectava en el conjunt de municipis gairebé 25.000 residents en les diverses zones d'actuació, que representaven el 37% de la població conjunta dels quinze municipis seleccionats.

Viles amb projectes: actuacions previstes

A Anglès, l'Ajuntament preveia la rehabilitació dels antics safareigs i l'accés al dipòsit d'aigua, la creació d'un hotel d'entitats, d'un centre cívic i d'un parc infantil a la plaça Vella.

En el cas d'Arbúcies, es proposava la creació de dos grans equipaments a cada punta del carrer Camprodon per revitalitzar el barri, amb la rehabilitació de l'edifici de Can Delfí com a complex d'equipaments lligats al coneixement, la innovació i la promoció econòmica i turística de la vila, i de les naus Ayats com a centre d'arts escèniques i culturals. També es preveia recuperar l'eix fluvial de la riera d'Arbúcies.

A les Borges Blanques, les principals obres se centraven en la construcció del Centre Auditori i en l'Escola de Música, en la urbanització del carrer Castell Alt i en la instal·lació de xarxes diferenciades per a aigües pluvials i residuals. També es preveia la implementació d'un programa de dinamització comercial.

A Calaf el projecte preveia la recuperació del castell i els entorns, amb l'obertura d'un camí d'accés, el condicionament d'un solar destinat a aparcament gratuït, la creació d'un local per al desenvolupament de programes socials i l'impuls d'un pla de dinamització turística del nucli històric.

El projecte del consistori de Centelles preveia la compra i rehabilitació del Palau dels Comtes per tal de transformar-lo en equipament, la reurbanització de les places i carrers principals, així com del torrent i la font de la Cira, la restauració de l'antic edifici de Correus per transformar-lo en un espai per al jovent i l'impuls d'un projecte de diversificació i promoció del comerç urbà al nucli antic.

A Falset les principals actuacions previstes eren la creació del Parc de la Muralla, la reforma de les façanes dels edificis residencials, l'habilitació d'un casal cívic i hotel d'entitats, i la realització de programes de renovació i creixement comercial, d'acollida i ciutadania i de dinamització de la gent gran.

En el nucli antic de Figaró-Montmany, orogràficament molt complicat, el projecte preveia l'obertura del carrer del Mig, la pavimentació de carrers i places, la construcció d'un centre cívic i d'un viver d'empreses, la recuperació del Molí de Ca l'Antic, la instal·lació d'una caldera de biomassa al Nou Casino, i l'impuls de programes d'acollida i de dinamització comercial.

A Sant Martí de Tous es preveia tirar endavant la urbanització del carrer Major, la rehabilitació de l'edifici de Cal Frarès, que s'havia de transformar en equipament, així com la de l'edifici Ateneu, la implementa-

ció del Programa "Coneix el nucli antic" i la col·locació de plaques fotovoltaiques en els dos edificis rehabilitats.

A la Vila Closa de Juneda el programa preveia la urbanització del passeig de la Banqueta, la millora dels elements comuns dels edificis residencials, l'habilitació d'un casal infantil i juvenil, i el desenvolupament dels programes de dinamització econòmica i de recuperació de la memòria històrica.

El projecte de l'Ajuntament de Llagostera proposava l'arranjament del parc del Fred i Lacustària i dels carrers del nucli antic, la millora de façanes i de les instal·lacions comunes del habitatges, la rehabilitació de la casa de les Vídues com a escola de belles arts i oficina tècnica del pla de barris, i l'impuls d'actuacions de sostenibilitat i sensibilització ambiental, programes socials i culturals, i programes de dinamització comercial i turística.

A la vila de Martorelles el projecte secentrava a Can Sunyer, una àrea d'urbanització marginal, formada bàsicament per habitatges unifamiliars d'autoconstrucció i geogràficament diferenciada del nucli urbà, del qual es trobava separada pel torrent del mateix nom, i que s'estenia més enllà del límit del terme de Sant Fost de Campsentelles (de fet, la major part de la urbanització es troba dins aquest terme). L'Ajuntament apostava per actuacions de pavimentació de carrers, de millora de les xarxes de subministrament, de construcció d'un equipament cultural i de creació d'espais segurs i amigables.

Les actuacions previstes al Pont de Suert incloïen la rehabilitació de façanes, cobertes i baixants, el soterrament de les xarxes aèries de serveis, la dotació d'espais verds al passeig del Riu i l'elaboració de programes de dinamització comercial i de participació ciutadana.

A Roda de Ter es preveia ubicar un nou equipament municipal a la fàbrica la Blava, la rehabilitació de Can Planoles com a equipament de barri, la dotació d'un fons per a la rehabilitació dels elements col·lectius dels edificis, la urbanització de l'eix format pels carrers Pere Almeda, Ramon Martí i Plaça Major, i l'impuls del programa Roda Jove.

Les principals actuacions a Sant Bartomeu del Grau es concentraven en l'arranjament de la plaça Nova i el vial Transversal, en la remodelació integral del carrer Vell, la creació d'un centre cívic i d'un centre de dia, l'adaptació d'una nau industrial com a pista poliesportiva coberta, i l'impuls de programes de recuperació de locals inactius, de foment del comerç sostenible i de gestió d'horts ecològics.

Finalment, a Ulldecona, l'actuació més emblemàtica era la rehabilitació de l'antic convent com a nou arxiu municipal i hotel d'entitats, encara que també es preveien la reurbanització de carrers, l'arranjament de zones verdes l'adquisició d'un edifici per traslladar la biblioteca municipal.

Abans d'acabar el 2009, municipis com Sant Quintí de Mediona (Alt Penedès) o Arenys de Munt (Maresme) ja havien manifestat la seva intenció de presentar-se a la següent convocatòria del Programa Viles amb projectes, que es preveia que s'obriria durant l'abril de 2010.

Abans, en el transcurs del primer trimestre de 2010, es preveia que Joaquim Nadal signaria amb els alcaldes dels municipis esmentats el convenis per al desenvolupament del programa, que abraçaria quatre anualitats.

JRMR

Més informació

www10.gencat.cat/ptop

RESERVA MARINA PALAMÓS-ILLES FORMIGUES (COSTA BRAVA) 131

El Ministeri de Medi Ambient i Medi Rural i Marí presenta l'octubre de 2009 un esborrany d'ordre ministerial per crear la reserva marina d'interès pesquer de les illes Formigues, que abraçaria més de 3.000 ha davant la costa de Platja d'Aro, Palamós i Palafrugell, al Baix Empordà. La reserva hauria de permetre la recuperació d'uns recursos pesquers sobreexplotats i d'una biodiversitat marina en perill, i regular alhora les activitats impactants per al medi. Els ajuntaments involucrats, els pescadors i alguns grups ecologistes es mostren favorables a la reserva, mentre que els sectors nàutic i de la pesca recreativa s'hi oposen frontalment.

Les illes Formigues són un conjunt d'una quinzena d'esculls i illots, el més gran dels quals no arriba a 80 m de llargada, 20 d'amplada i 10 d'alçada, i en què la majoria fan prop de 5 m de diàmetre, per la qual cosa en un dia de mala mar queden coberts. Aquestes illes es troben al bell mig de la Costa Brava, a 800 m de la costa entre Palafrugell i Palamós (Baix Empordà), dues poblacions enfrontades per un llarg litigi sobre la propietat dels illots.

L'entorn d'aquestes illes es caracteritza per la riquesa d'espècies del fons marí i per la presència d'una praderia de posidònia. Alhora, com tota la costa propera, són objecte d'una important freqüentació per part d'embarcacions turístiques (que sovint hi fondegen), submarinistes, pescadors professionals i aficionats. Aquestes activitats han comportat beneficis econòmics per a les poblacions veïnes, però a la vegada han degradat el medi natural d'una manera alarmant, segons alguns grups ecologistes i pescadors que han constatat com el volum de captures ha disminuït notòriament els darrers anys.

Per afrontar aquesta problemàtica, a final de 2006, la Confraria de Pescadors de Palamós va proposar al Ministeri Agricultura, Pesca i Alimentació que es creés una reserva marina d'unes 350 ha al voltant de les illes Formigues per recuperar el nivell de captures.

Informació confusa sobre els límits i l'extensió de la reserva

A partir de l'abril de 2008, les competències sobre les reserves marines van recaure en el nou Ministeri de Medi Ambient i Medi Rural i Marí (MARM). La proposta que elaborava el MARM pretenia ampliar la reserva marina més enllà de la demanda dels pescadors, per contribuir així a recuperar la biodiversitat marina d'una extensió important del litoral.

A principi de 2009, el sector dedicat a les activitats nàutiques i turístiques estava preocupat perquè el MARM no els havia fet arribar informació sobre l'extensió de la reserva ni els usos que s'hi permetrien.

En la mateixa línia, qui aleshores era primer tinent d'alcalde de l'Ajuntament de Palafrugell, Sergi Sabrià, va acusar el MARM d'ocultar informació. De la mateixa manera, l'Ajuntament de Calonge va reclamar més informació a la Direcció General de Recursos Pesquers (DGRP). Mentre aquest consistori disposava d'informació segons la qual la reserva tindria una extensió d'unes mil hectàrees, el patró major de Palamós deia que eren més de 2.000.

A final de febrer, el MARM va reclamar la implicació de tots els sectors relacionats amb el mar i de la Generalitat per tal de crear la reserva marina. En aquells moments, el Ministeri estava enllestint un estudi científic del fons marí i un estudi de l'impacte socioeconòmic.

L'estudi del MARM i primeres informacions oficials

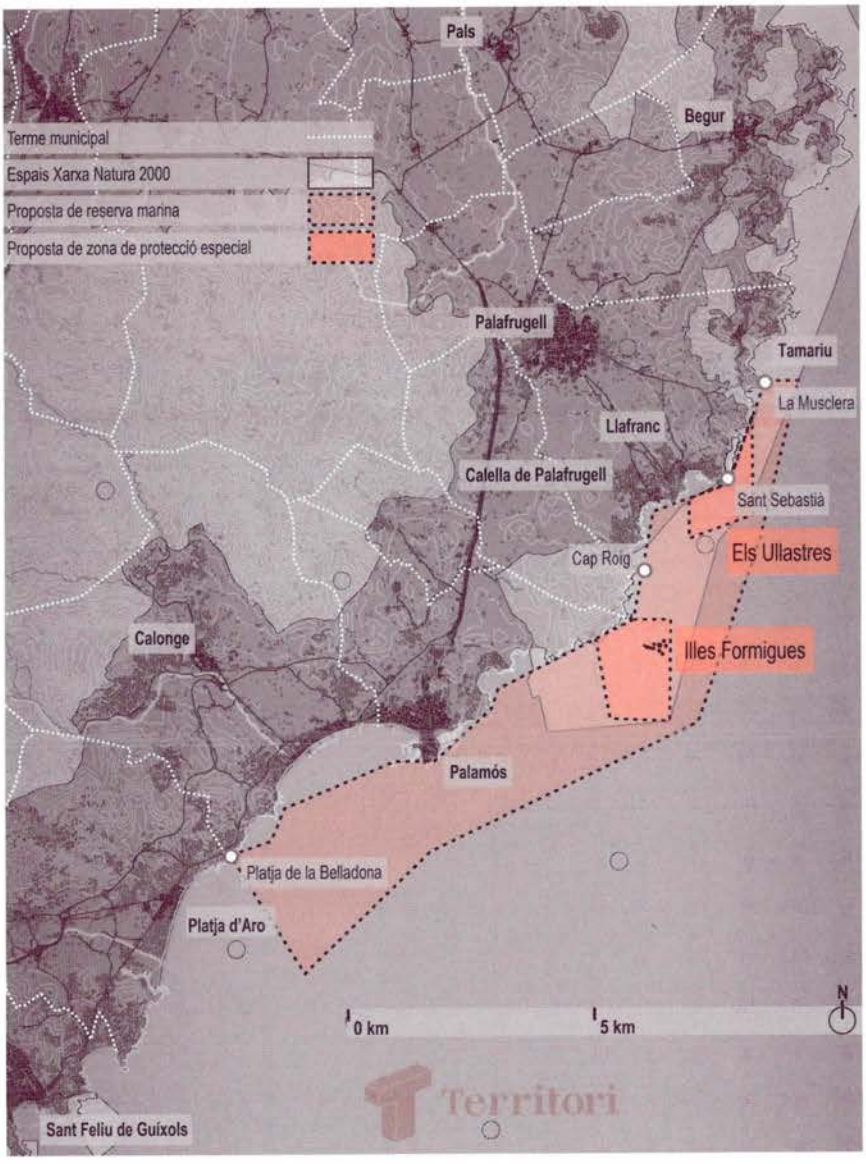
El mes d'abril, la DGRP va mostrar als representants d'ajuntaments i sectors involucrats un avanç de l'estudi que s'estava fent en aquells espais "adequats per a la regeneració dels recursos pesquers". L'estudi abraçava una àrea de més de 6.000 ha, però, segons els mapes amb els quals treballaven aleshores, la reserva marina tindria una extensió de 3.612 ha, amb un límit septentrional al cap de Sant Sebastià (a Palafrugell) i un de meridional a la platja de la Belladona (entre Platja d'Aro i Calonge). La intenció del Ministeri era que en un parell d'anys els límits de la reserva arribessin més al sud, fins a Sant Feliu de Guíxols; de fet, l'Ajuntament d'aquest municipi havia mostrat interès per incorporar el seu litoral a la reserva. De la mateixa manera, al nord, l'Ajuntament de Palafrugell reclamava que tot el seu litoral (i no només la part meridional) s'inclogués a la reserva, cosa que en simplificaria la gestió.

L'estudi del MARM concloïa que aquella àrea patia un deteriorament greu de l'ecosistema marí degut a una "sobreexplotació pesquera evident" (tant professional com recreativa) que provocava una escassetat alarmant d'animals marins. A més, l'estudi constatava que el fons marí acollia moltes deixalles, sobretot plàstics, ampolles i llaunes. Els representants del MARM també van explicar que la creació de la reserva comportaria restriccions a algunes activitats impactants per al medi, però que, com a regla general, no es pretenia "prohibir activitats indiscriminadament, sinó regular-les".

A mitjan setembre el MARM es va reunir amb els actors implicats en la reserva: representants municipals, pescadors i empresaris turístics. El Ministeri els va comunicar que el pla de gestió prohibiria la pesca submarina a tota la reserva; es reservaria una franja a prop de la costa per a fondejar les embarcacions; l'extensió seria de 3.580 ha i la línia de la costa aniria entre la cala de Belladona i Tamariu (Palafrugell). També va confirmar que, finalment, no hi hauria cap àrea de reserva integral, atès el gran interès turístic que tenia per als submarinistes, però que es regularia la pràctica del submarinisme, especialment al voltant de les Formigues i dels Ullastres (unes muntanyes submergides davant la costa de Llafranc), on només es permetria fer-hi immersió lúdica i circular-hi a baixa velocitat.

Partits polítics, ajuntaments i sectors afectats discrepen sobre la reserva

Pocs dies després, les cambres de comerç de Palamós i Sant Feliu Guíxols van reclamar al MARM que es garantissin les zones existents per fondejar embarcacions d'esbarjo i que la reserva fos fruit d'un ampli consens amb tots els sectors implicats. Per contra, els ecologistes de Salvem el Crit-Arítjol reclamaven "limitar i ordenar molt millor la navegació i l'ancoratge", ja que fins llavors era insos-



tenible i incompatible amb la preservació de la biodiversitat.

A final d'octubre, el director general de Recursos Pesquers, Alejandro Polanco, va presentar un esborrany de l'ordre ministerial que crearia la reserva marina d'interès pesquer. Segons aquest esborrany, el límit septentrional de la reserva s'endarreria una mica fins a la punta de la Musclera, al sud de Tamariu (Palafrugell), i l'extensió total es reduïa a 3.421 ha. L'esborrany afegia que, a més de prohibir la pesca submarina, també es prohibia la d'arrossegament i la d'encerclament.

Els quatre ajuntaments implicats (Palafrugell, Mont-ras, Palamós i Calonge) i els pescadors es van mostrar satisfets amb la proposta, que havia recollit bona part de les seves demandes. Per contra, els sectors nàutic i de la pesca recreativa eren més crítics i algun representant alertava que la reserva només afavoriria la pesca professional. Per la seva part, els clubs de busseig s'hi oposaven frontalment com a conseqüència, entre altres raons, de les poques boies que hi hauria.

A mitjan novembre, el conseller d'Agricultura, Alimentació i Acció Rural de la Generalitat, Joaquim Llena, va manifestar que els estudis que havia vist sobre la reserva no eren suficients ni concloents, que entenia el neguit d'alguns sectors i que considerava necessari que la reserva fos gestionada per un consorci en el qual, a més del MARM, hi participessin els ajuntaments implicats i la Generalitat. Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV) compartia aquesta reclamació, però apostava per ampliar la delimitació fins al cap de Begur (5 km més al nord, davant de la població homònima).

Per la seva banda, la ministra de Medi Ambient, Elena Espinosa, anunciava al Congrés dels Diputats que l'Estat invertiria 500.000 € anuals per mantenir la reserva marina d'interès pesquer, que es diria oficialment "Palamós-Illes Formigues". La ministra afirmava que la proposta disposava d'un ampli consens.

El 25 de novembre, el Congrés dels Diputats, a proposta de Convergència i Unió (CiU), va aprovar una instància per demanar que es busqués el consens amb els sectors implicats, que s'ampliessin els estudis sobre la reserva per tal de fer-la compatible amb l'activitat econòmica de la zona i els seus usos, i que s'establís una comissió de seguiment formada per l'Estat, la Generalitat i els ajuntaments. El text va rebre el suport de tots els partits, excepte ICV i Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), que es van abstenir.

Manifestacions i campanyes a favor i en contra de la reserva

A final de novembre, la Federació Catalana d'Activitats Subaquàtiques i el Fòrum Social del Litoral Gironí (amb més de cent entitats adherides) van liderar una manifestació a Palamós en contra de la reserva. Els més de mil assistents criticaven que s'hi prohibissin les activitats recreatives però que, per contra, s'hi permetés la pesca professional. L'alcaldessa de Palamós, Maria Teresa Ferrés (del Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), va contestar les crítiques assegurant que només es prohibia la pesca submarina i que les activitats recreatives no es prohibirien, sinó que es regularien, com a les altres deu reserves marines de l'Estat. Paral·lelament, en pocs dies, un miler de persones s'adherien a un manifest a favor de la reserva, que defensava el valor natural d'aquest indret i la necessitat de regular-hi l'accés i les activitats per tal d'aturar-ne la degradació.

A principi de desembre, la publicació de l'ordre ministerial que havia de crear la reserva, prevista per a final d'octubre, continuava pendent.

JRL i PHE-X3EA

Més informació

www.mapa.es/gabinete/nota.asp?codi=28092_AH291009
www.reservamarinaformigues.org

SECTOR D'ACTIVITAT ECONÒMICA CATALUNYA SUD. SIDERÚRGICA BALBOA (TORTOSA I L'ALDEA) 132

L'abril de 2009 l'INCASÒL i els ajuntaments afectats anuncien que l'ampliació del polígon Catalunya Sud tindrà unes 290 ha, triplicant la superfície anteriorment prevista. Tot i que es van solucionant els problemes d'abastament d'aigua i energia que presentava el polígon, el grup metal·lúrgic Alfonso Gallardo, que havia mostrat el seu interès a ubicar-s'hi sota la denominació de Siderúrgica Balboa, anuncia el novembre de 2009 que posposa aquest projecte per la situació de crisi econòmica. Des del Govern s'assegura que es treballa per tenir a punt el sector d'activitat econòmica per al 2012, tant si és per a Gallardo com per a altres empreses que s'hi vulguin instal·lar.

El polígon industrial Catalunya Sud està situat a cavall dels municipis de Tortosa i l'Aldea (ambdós al Baix Ebre), entre la carretera C-42, el camí del Ranxero i el barranc dels Pixadors. La part del sector corresponent al municipi de l'Aldea (4.063 habitants el 2009) ocupa l'espai comprès entre la carretera i el límit del terme municipal. Pel que fa als terrenys que afecten el municipi de Tortosa (35.143 habitants), es troben entre el camí del Ranxero i el límit del terme municipal amb l'Aldea.

El polígon preveu dues fases. La primera fase, que es troba pràcticament exhaurida, té una superfície total de 136 ha. D'aquestes, 82,6 ha corresponen al municipi de Tortosa i 53,4 a l'Aldea. L'Institut Català del Sòl (INCASÒL) hi està projectant una segona fase, amb el pla parcial en procés de tramitació des del 2007, de 39 ha aproximadament, al terme municipal de l'Aldea.

El sector, situat a prop d'una sortida de l'autopista AP-7 que connecta amb la carretera C-42 (Tortosa-l'Aldea), presenta unes condicions d'accessibilitat excel·lents.

El febrer del 2003, el president de la Generalitat de Catalunya, Jordi Pujol, i el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Felip Puig, van presidir l'acte de posada de la primera pedra de la primera fase de les obres d'urbanització del nou polígon. Les obres es van acabar el febrer de 2005 i suposaven una inversió de 9,15 MEUR.

El setembre del 2007, el senador de l'Entesa Catalana de Progrés i exalcalde socialista de Tortosa, Joan Sabaté, va proposar al ministre d'Indústria, Joan Clos, ambdós del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), traslladar la polèmica planta de tractament de gas que Escal UGS projectava entre Vinaròs i Alcanar al polígon industrial Catalunya Sud. Sabaté va afirmar que aquesta mesura tindria un impacte medioambiental menor i s'evitaria el rebuig veïnal que tenia el projecte de DIPÒSIT SUBMARÍ DE GAS I PLANTA DE TRACTAMENT A ALCANAR I VINARÒS [2008:34]. La proposta no va agradar ni a l'empresa, que adduïa que li caldria modificar el seu projecte, ni als consistoris de Tortosa i l'Aldea, que van lamentar que no se'ls hagués informat i van apuntar que era contrària a la voluntat popular, que s'oposava a aquesta implantació.

Problemes d'abastament d'aigua

L'Ajuntament de Tortosa, a través de l'Empresa Municipal de Serveis Públics (EMSP), va iniciar el gener del 2008 obres de sondeig per construir pous a prop del polígon industrial Catalunya Sud, amb l'objectiu de pal·liar la manca d'aigua de la dotació actual, procedent del Consorci d'Aigües de Tarragona (CAT), que ja donava servei a les empreses instal·lades, però que era insuficient per atendre futures implantacions.

A començament del mes de novembre, el delegat del Govern a les Terres de l'Ebre, Lluís Salvadó, apostava per garantir l'abastament d'aigua al Catalunya Sud amb els pous projectats a Vinallop com a mesura d'emergència durant el procés de DESCONTAMINACIÓ DE L'EMBASSAMENT DE FLIX [2008:30]. La proposta es basava en la idea d'evitar que la Confederació Hidrogràfica de l'Ebre (CHE) segellés els pous un cop finalitzada la descontaminació, tal com demanaven la Plataforma en Defensa de l'Ebre (PDE) i el sindicat Unió de Pagesos (UP), i aprofitar la inversió estatal de 200 MEUR per dotar d'aigua el polígon, atès que les aportacions actuals per part del CAT eren insuficients. L'Ajuntament de Tortosa també era favorable a aquesta mesura. Per la seva banda, Manolo Tomàs, portaveu de la PDE, va afirmar que no s'oposava a dotar d'aigua el polígon, però que temia que els pous servissin per reforçar les dotacions del CAT, atès que s'empraria la seva conducció. Al final del novembre, el Ministeri de Medi Ambient i Medi Rural i Marí (MARM) i la Generalitat van anunciar que quedava finalment descartada la possibilitat que els pous de Vinallop es destinessin a abastir d'aigua el polígon Catalunya Sud.

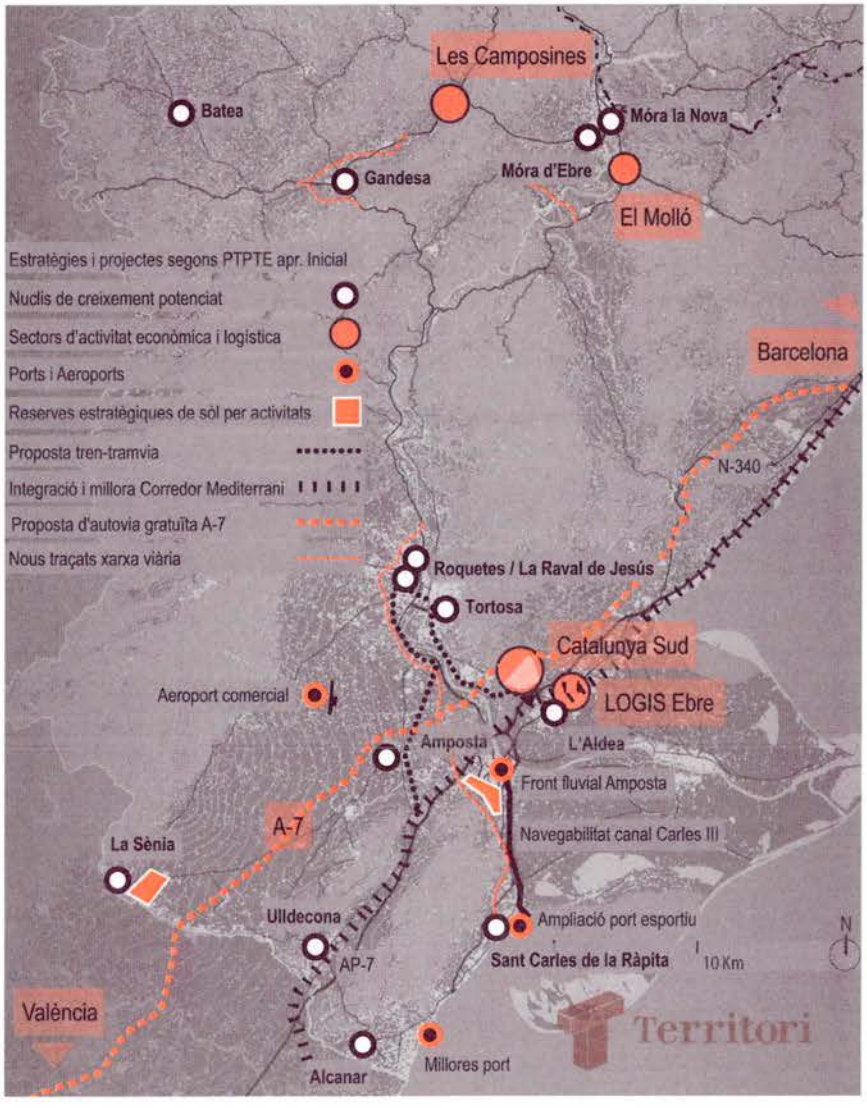
El mateix dia, el grup del PSC a Tortosa va presentar una moció que instava l'Ajuntament a constituir una mancomunitat de municipis amb l'Aldea per demanar una concessió d'aigua a la CHE, però la iniciativa fou rebutjada pel consistori l'1 de desembre. Des de l'Ajuntament es recordava que ja hi havia contactes per establir un sistema de cooperació amb l'Aldea, i es va anunciar que l'EMSP havia enllestit un pou a Campredó, amb un cost de 500.000 €, que només necessitava una xarxa de subministrament per ser operatiu.

Es garanteix l'abastament d'energia

Al final d'agost, l'INCASÒL va adjudicar les obres de construcció de la línia de 25 kW per dotar de subministrament elèctric el polígon industrial Catalunya Sud a l'empresa ISTEM SL, amb un termini d'execució de cinc mesos i un pressupost aproximat de 900.000 €. La instal·lació projectada anava des de la subestació receptora de l'Ampolla fins al polígon, i tenia una longitud aproximada de 8 km.

Diverses empreses volen ubicar-se al nou polígon

A final de maig de 2008 es va fer pública la intenció del grup metal·lúrgic extremeny Alfonso Gallardo d'obrir una planta de producció d'acer al polígon Catalunya Sud, que es preveia que donaria feina a 500 treballadors de forma directa, i que crearia entre 200 i 300 llocs de treball indirectes. La iniciativa es plantejava a mitjà termini (quatre o cinc anys), ja que prèviament calia esperar que es concretés l'ampliació del polígon en 40 ha més, atès que les parcel·les de la primera fase ja s'havien esgotat. El grup Alfonso Gallardo tenia la seu social a Jerez de los Caballeros



(Badajoz) i era un dels principals productors estatals en el sector de la fabricació de productes d'acer per a la construcció.

L'alcalde de Tortosa, Ferran Bel, de Convergència i Unió (CiU), va lamentar que l'interès d'aquesta empresa a instal·lar-se al polígon Catalunya Sud s'hagués filtrat a la premsa, ja que hi havia un pacte de confidencialitat amb l'empresa i encara no s'havia signat res.

Poc després, a començament de juny, el grup extremeny va firmar una opció de compra amb l'INCASÒL, per uns terrenys a la zona d'ampliació del polígon. L'INCASÒL ja havia inclòs una partida per a l'ampliació del Catalunya Sud en els pressupostos del 2008, encara que restaven sense resoldre els problemes de subministrament energètic i d'aigua. El grup Alfons Gallardo condicionava també la seva implantació a la disponibilitat d'una nova connexió ferroviària per al transport de matèries primeres i productes derivats.

Al final d'octubre semblava que la implantació del grup Gallardo, sota la denominació de Siderúrgica Balboa, anava per bon camí. L'empresa, conjuntament amb la Generalitat, havia establert contactes amb Red Eléctrica de España (REE) i amb la CHE per garantir-se el subministrament d'energia i aigua. Antoni Soy, secretari general d'Indústria, va afirmar que el Govern havia arribat a una solució tècnica que garantia la connexió ferroviària del polígon, modificant la ubicació de la parcel·la prevista fins a situar-la a tocar de la línia del ferrocarril de Barcelona a València.

Durant el desembre del 2008, es va saber que el Departament d'Universitats, Recerca i Societat de la Informació estava negociant la implantació de l'empresa d'energies renovables Siliken i de la multinacional química Dow Chemical al polígon Catalunya Sud, desvinculant les gestions de la difícil situació que passava l'empresa Lear, que ocupava llavors uns 500 treballadors a la fàbrica de cablejat de Roquetes.

Propostes del planejament territorial

El secretari per a la Planificació Territorial del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), Oriol Nel·lo, va presentar a final de setembre al consell rector de l'Institut per al Desenvolupament de les Comarques de l'Ebre (IDECE) l'avantprojecte del PLA TERRITORIAL DE LES TERRES DE L'EBRE [2008:98], que proposava la millora de la connexió viària i ferroviària del port d'Alcanar amb el polígon industrial Catalunya Sud i la PLATAFORMA LOGÍSTICA INTERMODAL LOGIS EBRE [2006:151], encara pendent d'execució. El Pla també preveia una reserva de sòl d'interès estratègic potencial, amb una extensió de 735 ha, a tocar del polígon industrial Catalunya Sud, a banda i banda dels límits dels termes municipals de l'Aldea i Camarles.

Es triplica la superfície del Catalunya Sud

A mitjan abril de 2009, l'INCASÒL i els Ajuntaments de l'Aldea i Tortosa van anunciar que estaven redactant un pla parcial amb la intenció d'ampliar el polígon en unes 290 ha més, fet que suposava una superfície total per al complex de 425 ha. Es preveia qualificar terrenys per una superfície de 190 ha a Tortosa i per un centenar més a l'Aldea, espai aquest darrer que quedava reservat per a la instal·lació de la foneria del grup Gallardo.

Lluís Salvadó va afirmar que es tractava d'una aposta a mitjà i llarg termini, i valorava els avantatges competitius de les Terres de l'Ebre, amb abundància de sòl disponible i una posició logística estratègica, davant de l'esgotament de sòl industrial a l'àrea metropolitana de Barcelona.

Salvadó també va sortir al pas de les crítiques formulades pels empresaris que ja estaven instal·lats al Catalunya Sud sobre la falta de serveis bàsics (enllumenat, aigua, telefonia), afirmant que es preveia tenir construïda una subestació elèctrica el 2012 en el terrenys de la futura ampliació, per on passava una línia de molt alta tensió. La subestació es pensava ubicar al costat dels terrenys de la foneria Gallardo, que havia variat de localització, atès que els terrenys anteriors entre els termes de Tortosa i l'Aldea no tenien l'orografia adient.

Salvadó també va valorar molt positivament el fet que el Pla parcial es trametés de forma coordinada pels dos consistoris, i va explicar que les negociacions amb el grup Gallardo per tal que situessin la seva única planta a Catalunya a les Terres de l'Ebre continuaven avançant, de la mateixa mane-

ra que ho feien els contactes de l'Agència Catalana d'Inversions (ACI) amb altres multinacionals amb la finalitat que s'instal·lessin al Catalunya Sud.

Davant la situació de dificultat econòmica del sector industrial a les Terres de l'Ebre, amb expedients de regulació d'ocupació com els que havien afectat Lear a Roquetes, Ercros a Flix o les fàbriques de mobles del Montsià, i l'oposició d'ecologistes i entitats ciutadanes al projecte del Catalunya Sud, la Cambra de Comerç de Tortosa va organitzar a final de juny, amb representants de patronals i sindicats, una reunió per deixar clar el seu recolzament al projecte i per tractar a fons el MODEL ECONÒMIC A LES TERRES DE L'EBRE [83].

Els assistents a l'acte –en què van assistir representants del Consell Econòmic i Social de les Terres de l'Ebre, els sindicats Comissions Obreres (CCOO), Unió General de Treballadors (UGT) i Unió Sindical Obrera de Catalunya (USOC), l'Associació d'Empresaris de les Comarques de l'Ebre (AECE) i Petita i Mitjana Empresa de Catalunya (PIMEC) del Montsià– van emetre un comunicat on afirmaven que el projecte del Catalunya Sud havia de ser considerat d'interès general, perquè podia comportar la reactivació econòmica del territori. També van reclamar un pla de reindustrialització per a les Terres de l'Ebre amb inversions importants, a la vegada que preveien dur a terme un calendari d'activitats reivindicatives.

Creix l'oposició

El setembre de 2009 un grup de veïns de l'Aldea va crear la Plataforma Ciutadana de l'Aldea Foneria No, per oposar-se a la implantació del grup Gallardo al polígon Catalunya Sud. Des de la plataforma es denunciava que aquesta empresa era una de les empreses més contaminants de l'estat i la tercera d'Europa en contaminació ambiental, i es recordava que havia estat condemnada per diversos delictes ambientals i laborals relacionats amb les seves activitats. La Plataforma criticava, també, els moviments fets per l'Administració a favor de la implantació de la foneria, des de la compra dels terrenys per part d'INCASÒL, fins a l'adequació del planejament municipal i territorial, i es mostrava temorosa dels impactes ambientals (despesa energètica, emissió de partícules metàl·liques, contaminació d'aqüífers, contaminació sonora i lumínica) d'una indústria que s'ubicaria a un quilòmetre de l'Aldea.

Es va garantint el subministrament

A mitjan octubre de 2009 el Govern anunciava que la nova subestació elèctrica prevista per al 2012 permetria disposar d'una potència de 250 MW, tot i que si finalment no s'implantava la foneria es limitaria a 124 MW.

A principi de novembre, el president del CAT, Daniel Pi, assegurava que si feia falta disposaven d'una canonada amb capacitat per portar 6 hm^3 anuals al polígon, tot i que considerava lògic que l'Ajuntament de Tortosa i l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA) cerquessin un sistema d'abastament propi, com ara un pou en el marge esquerre de l'Ebre.

Gallardo atura el projecte

Pocs dies després, el conseller delegat del grup Gallardo, Juan Sillero, anunciava que la foneria aparcava momentàniament el projecte d'instal·larse al polígon Catalunya Sud, a causa del context de crisi econòmica. El grup Gallardo no descartava replantejar el projecte un cop superada la crisi.

El delegat del Govern a les Terres de l'Ebre, Lluís Salvadó, va afirmar que des de l'Administració feia mesos que es coneixia aquesta situació, que va qualificar de lògica, atesa la conjuntura econòmica, i va reiterar que no es descartava el projecte sinó que es posposava fins que no hi hagués una recuperació de l'economia. Salvadó va recordar que la inversió de Gallardo ja s'esperava que fos per a més enllà del 2012, i que la seva tasca, ara, era preparar el polígon per si finalment s'instal·lava la foneria o qualsevol altra empresa.

Per la seva part, Joan Sabaté es va mostrar preocupat per l'anunci de Gallardo i va criticar l'oposició veïnal per la perillositat de l'empresa i també l'actitud de Ferran Bel en relació amb el subministrament d'aigua del polígon, que, segons creia, podien foragitar l'arribada d'inversions. Sabaté va fer una crida a la unitat del territori, de les institucions i dels agents socioeconòmics per garantir que tiressin endavant les infraestructures i els equipaments previstos a les Terres de l'Ebre.

A final de novembre, l'empresa Olis Faiges va anunciar la seva previsió de traslladar la planta que tenia al nucli urbà de Tortosa, al barri de Ferreries, al polígon Catalunya Sud. La nova planta, amb una inversió prevista de 25 MEUR, donaria feina a uns 150 treballadors, encara que l'empresa supeditava el projecte a l'obtenció de subvencions econòmiques del Govern de la Generalitat.

A final de 2009 encara no havia rebut aprovació definitiva el Pla parcial de la segona fase del polígon Catalunya Sud, pas previ a la redacció del projecte d'urbanització.

JRMR

133 SECTOR D'ACTIVITAT ECONÒMICA D'ALMACELLES

L'octubre de 2009 s'aprova el Pla parcial SUD-14 Mas del Lleó, el primer dels sectors industrials que formen part del Parc Industrial de Suport Aeroportuari d'Almacelles promogut per l'Incasòl, en una aposta decidida per crear nou sòl per a activitat al voltant del futur aeroport de Lleida-Alguaire.

Almacelles és un municipi del Segrià de 6.295 habitants (2008) situat al nord-oest de la ciutat de Lleida i molt pròxim al futur AEROPORT DE LLEIDA-ALGUAIRE [5]. Vil·la il·lustrada, repoblada a final del segle XVIII, disposa d'una trama urbana dissenyada per Josep Mas Dordal, declarada recentment bé cultural d'interès nacional.

Antecedents

Un cop satisfetes les recomanacions de la Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida (CTUL) al POUM D'ALMACELLES [2006:156], l'Ajuntament d'aquesta localitat va aprovar en ple el 22 de març de 2007 el text refós del document, que fou aprovat definitivament per la CTUL el 7 de juny de 2007.

El Pla d'ordenació municipal (POUM) preveia una gran zona industrial en sòl urbanitzable delimitat (SUD), de 119,38 ha, dividida en quatre sectors, dels quals l'Institut Català del Sòl (Incasòl) en desenvolupava tres, amb una superfície conjunta de 114,15 ha. Aquesta actuació, anomenada Parc Industrial de Suport Aeroportuari (PISA), tenia la voluntat de convertir-se en el referent català en logística aeroportuària i constituïa una de les icones del planejament aprovat, a la vegada que formava part d'una potent aposta de l'Incasòl en sòl per a activitat econòmica en municipis propers al futur aeroport. Els usos previstos al PISA incloïen, a part de l'industrial, el comercial relacionat amb la indústria, emmagatzematge, oficines, serveis, restauració i usos recreatius, entre altres.

El 8 de novembre de 2007 el consistori va aprovar inicialment una modificació puntual del POUM que afectava els sectors industrials promoguts per l'Incasòl amb la finalitat d'ajustar-ne els límits, atès que tenia previst desenvolupar a curt termini el SUD-14.

Les al·legacions fetes per alguns propietaris afectats per la modificació i pel Pla parcial (PP) del SUD-14, així com les recomanacions fetes pels organismes públics afectats, van motivar que l'Incasòl retirés aquest procediment i optés per iniciar una nova tramitació tant de la modificació puntual com del PP del sector.

El 30 d'octubre de 2008, l'Ajuntament va aprovar altre cop de forma inicial la modificació puntual del POUM, i en paral·lel, la del nou PP SUD-14. La nova proposta de modificació tenia com a objecte adaptar l'estructura viària bàsica prevista al projecte d'obres de l'autovia A-22 que estava executant el Ministeri de Fomento (MIFO); identificar els terrenys necessaris per executar els sistemes generals comuns d'accés als sectors afectats, així com la connexió del vial d'accés des de l'autovia prevista a l'aeroport; repartir equitativament les càrregues d'urbanització corresponents a l'execució dels sistemes esmentats; incorporar al planejament general d'Almacelles la modificació del traçat ferroviari que preveu el PLA TERRITORIAL PARCIAL DE PONENT-TERRES DE LLEIDA [2007:133]; i adaptar l'articulat de les normes urbanístiques.

Continua la tramitació conjunta de la modificació del POUM i del PP SUD-14

El 26 de març de 2009, el ple municipal va aprovar provisionalment el PP del SUD-14, presentat per l'Incasòl a començament del mateix mes, amb el vots favorables de l'equip de govern de Convergència i Unió (CiU) i l'abstenció dels grups del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) i d'Iniciativa per Catalunya Verds-Iniciativa per Almacelles (ICV-IPA). En el mateix ple es va aprovar, també, provisionalment la modificació puntual que afectava els sectors de SUD industrial 11, 12, 13 i 14. La superfície global del PISA es va incrementar de 119,34 a 125,11 ha respecte de les disposicions del POUM. Fruit d'aquesta reestructuració, els sectors 11 i 14 van reduir lleugerament la seva superfície (el primer passava de 5,2 a 5 ha, i el segon de 55,2 a 53,8); mentre que el sector 12 (que passava de 31,2 a 32,65 ha) i sobretot el 13 (que pujava de 27,7 a 33,7) van incrementar de dimensions.

A final de juny, la CTUL va demanar informació complementària del projecte de PP a l'Incasòl. Poc després, el 9 de juliol, la CTUL va aprovar definitivament la modificació del POUM.

L'Incasòl va presentar a començament d'octubre de 2009 al consistori el requerit Annex documental del PP, el qual va procedir a ratificar l'aprovació provisional del pla (amb el vot a favor dels set regidors de CiU, l'abstenció dels tres regidors del PSC i el vot contrari dels regidors d'ICV-IPA), i va trametre la documentació a la CTUL per a la seva aprovació definitiva.

S'aprova el Pla parcial SUD-14

La CTUL va aprovar definitivament a final d'octubre el PP industrial SUD-14, també anomenat Mas del Lleó, que suposava tirar endavant les primeres 53,86 ha del PISA. El sector aprovat estava situat al sud-est del nucli urbà, entre la carretera N-240, i el vial que havia de connectar l'autovia A-22 amb l'aeroport, i preveia destinar fins a 29,12 ha a la construcció de naus industrials de promoció privada, en bona part en parcel·les de més de 4.000 m², mentre que la superfície restant es destinava a sistemes (10,9 ha, un 20,2%), espais lliures (10,6 ha, un 19,7%) i equipaments (3,2 ha, un 6%). Es preveia, també, que l'actuació es podia desenvolupar per etapes, atès que el PP se subdividia en dos polígons d'actuació urbanística (PAU), de 42,6 i 14,3 ha, respectivament. Tot i així, el PP restava pendent de publicació, i per tant, d'aprovació efectiva, fins que no s'hagués aprovat el projecte d'urbanització. L'alcalde d'Almacelles, Josep Ibarz (CiU), va valorar-ho positivament i va recordar que el POUM preveia una reserva d'unes 200 ha més per a possibles ampliacions del PISA.

Amb aquest tràmit s'iniciava el desenvolupament per part de l'Incasòl d'una gran àrea industrial lligada al nou aeroport que incloïa, en primer lloc, les prop de 120 ha de terreny que formaven el PISA al terme d'Almacelles. En segon lloc, l'ens públic preveia unes 100 ha més a Almenar, on havia firmat opcions de compra sobre els terrenys afectats, actuació que es trobava pendent de l'aprovació del POUM per part de la CTUL, prevista segons l'alcalde, Pasqual Izquierdo (PSC), per a final de 2009 o començament de 2010. Finalment, l'Incasòl també havia adquirit l'any 2006 213 ha a la zona de Tabac a Alguaire, on hi havia previst un polígon d'unes 100 ha ja qualificades com a sòl industrial al POUM, però encara sense desenvolupar.

L'Ajuntament desenvolupa el seu propi sector industrial

El consistori també promovia directament un petit sector industrial contigu als de l'Incasòl, el SUD-11, també anomenat Pla de les Vinyes, aprovat inicialment el 22 de març de 2007, però que restava pendent de la delimitació definitiva del vial d'accés des de l'A-22 fins a l'aeroport, per part del MIFO, per poder confeccionar la documentació per a l'aprovació provisional del seu corresponent PP. El SUD-11 disposava de 5,23 ha, 2,8 de les quals per a aprofitaments industrials en el PP aprovat inicialment.

Les previsions situaven l'inici de les obres al SUD-14 per a la segona meitat del 2010, mentre que la resta de sectors es pensaven desenvolupar en funció de la demanda.

JRMR

Més informació

almacelles.ddl.net/cat/economia/parc

134 SECTOR D'ACTIVITAT ECONÒMICA D'ANGLESOLA I VILAGRASSA

Els ajuntaments d'Anglesola i Vilagrassa acullen favorablement la proposta d'un empresari urgellenc de situar un parc logístic de 42 ha entre totes dues localitats, atesa la situació estratègica dels municipis en un nus de comunicacions viàries i ferroviàries que la Generalitat preveu completar amb la realització d'una estació intermodal del futur ferrocarril transversal.

Anglesola i Vilagrassa són dos municipis petits de la comarca de l'Urgell (1.351 i 455 habitants respectivament el 2009), situats a l'oest de la capital comarcal, Tàrrega, i amb una excel·lent accessibilitat fruit de la seva ubicació propera a eixos importants, com l'autovia A-2 o la línia de FERROCARRIL LLEIDA-MANRESA [2007:71], a més de la previsió de comptar a mitjà termini amb el FERROCARRIL TRANSVERSAL DE CATALUNYA [2008:50] (FTC), que passaria entre totes dues poblacions.

Projecten un parc logístic

A principi de setembre de 2008, el ple de l'Ajuntament de Vilagrassa va aprovar inicialment el Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM), que preveia ampliar en 15 ha la zona del polígon industrial.

L'alcalde de la localitat, Jordi Serés, de Convergència i Unió (CiU), va explicar que aquesta mesura formava part d'un projecte comú amb l'Ajuntament d'Anglesola, que aportaria unes 30 ha més, per a la creació d'una plataforma logística a cavall d'ambdós termes municipals, a la zona del pla d'Anglesola i al nord de l'autovia A-2 i del ferrocarril Lleida-Manresa. La plataforma havia d'actuar com un port sec, on s'emmagatzemarien, canalitzarien i distribuirien productes aprofitant les bones connexions viàries i ferroviàries, i la intenció era que esdevingués un punt de referència per als ports de Barcelona i Tarragona.

Serés va assegurar que un promotor privat d'Agramunt (Urgell) ja havia comprat les 45 ha amb la intenció d'impulsar un parc logístic similar al previst a la localitat de Fraga (Osca), d'unes 80 ha. L'alcalde destacava també que la zona disposaria d'una estació de mercaderies del futur FTC, a més de la de passatgers ja prevista i per a la qual el consistori havia reservat 22 ha.

Serés va afirmar que els dos ajuntaments implicats pensaven desenvolupar un pla parcial conjunt per a l'actuació, mentre recordava que el Govern havia anunciat a final de 2007 la intenció d'ubicar a Vilagrassa una estació intermodal on tindrien parada tant el trens de l'FTC com els de la línia de Manresa. L'alcalde va informar que en el POUM també es preveia un creixement residencial en sòl urbanitzable delimitat (SUD) de 19 ha i aproximadament 1.100 habitatges nous.

Per la seva banda, l'alcaldessa d'Anglesola, Rosa Maria Mora (CiU), va anunciar que es reuniria amb els diferents grups municipals per discutir el projecte. El ple de l'Ajuntament d'Anglesola va aprovar a principi de desembre de 2008 iniciar la tramitació de l'expedient de la plataforma logística, que preveia en aquells moments en el municipi 25 ha de les 42 del conjunt del projecte. Des del consistori es va voler apuntar que la iniciativa podia retardar-se, atès que el POUM d'Anglesola es trobava en un estadi molt inicial de preparació, fet que podia incidir en el dibuix definitiu del projecte.

La plataforma logística va rebre el vistiplau de la Direcció General d'Urbanisme (DGU) de la Generalitat el 19 de desembre de 2008 i va ser declarat d'interès estratègic.

El projecte es presenta als consistoris

El projecte de parc logístic va ser presentat a mitjan març de 2009 als dos ajuntaments implicats per part de l'empresa promotora, Sió Logística SL, que ja havia adquirit 26 ha del polígon d'Anglesola, i 17 del de Vilagrassa, amb una inversió pròxima als 10 MEUR, per fer possible aquest projecte. Es preveia que l'actuació s'executaria per fases i comptaria amb la construcció de diversos pavellons de magatzem i càrrega, la instal·lació d'infraestructures hoteleres i un edifici per a administració i oficines. Les previsions de l'empresa eren que a ple rendiment la plataforma generaria al voltant d'un miler de llocs de treball, a la vegada que informaven que el projecte havia tingut bona acollida per part de la Generalitat.

Cartell de promoció del polígon al sector on s'ubicarà Foto: Moisès Jordi

L'empresa va anunciar també que disposava de l'autorització de l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries (ADIF) per dissenyar sis vies de càrrega que connectarien la línia ferria Lleida-Manresa amb el parc logístic, dos en direcció al port de Barcelona i quatre més en direcció a Madrid. A l'espera de tirar endavant el projecte de l'FTC, aquestes connexions permetrien recuperar la línia Lleida-Manresa per a transport de mercaderies, deu anys després de quedar exclusivament per a ús de viatgers.

Jordi Serés va afirmar que el parc logístic constituiria un eix de creació de noves empreses, i que la zona es convertiria en un punt logístic neuràlgic a Catalunya si finalment es tiraven endavant els projectes de l'FTC i de la prolongació de l'AUTOVIA A-27 TARRAGONA-MONTBLANC [2008:9] fins a Tàrrega.

Per la seva banda, el promotor, Alejandro Silvestre, va explicar que seria el primer centre integral de mercaderies (CIM) de Catalunya amb accés directe a la xarxa ferroviària.

L'enginyer del projecte, Álvaro Nicolás, va explicar que el complex comptaria amb set pavellons d'uns 12.000 m² i que a ple rendiment hi hauria un moviment previst de 1.500 a 3.000 camions diaris.

Rosa Maria Mora va valorar positivament el fet que la iniciativa obria la possibilitat de nous establiments d'activitat a la zona i de creació de llocs de treball en temps de crisi.

Al ple de final de juny de 2009, l'equip de govern de l'Ajuntament d'Anglesola (CiU) va aprovar, amb els vots en contra dels dos regidors d'Iniciativa per Catalunya Verds (ICV) i del regidor d'Independents per Anglesola-Acord Municipal, l'avanç de modificació puntual de les normes subsidiàries per tal de poder tirar endavant la plataforma logística. Els grups de l'oposició municipal van mostrar el seu desacord per la manera com s'havia dut a terme tot el procés, des de la compra de terrenys a baix preu abans de tenir coneixement del projecte de desenvolupament industrial, fins a la manca d'informació rebuda per part de l'equip de govern, passant pel fet que els ens públics no participessin en el projecte, i el desacord en l'abastament de serveis previstos.

Es tramita la primera fase: la terminal ferroviària

El 13 d'octubre de 2009, la Secretaria de Planificació Territorial del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DTPOP) va informar favorablement sobre la proposta de modificació de les Normes subsidiàries de planejament d'Anglesola per al desenvolupament del sector logístic Port Sec les Coves.

El 13 de novembre el promotor del projecte va presentar davant la Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida (CTUL) el Pla especial urbanístic (PEU) de la terminal ferroviària del port sec les Coves, la primera fase que entrava en estadi de tramitació del conjunt del projecte. El conjunt de l'actuació requeria, a més, la tramitació de dos plans parcials per a la zona logística, un per a cada municipi implicat.

L'àmbit destinat a la terminal ferroviària de mercaderies es trobava situat de forma paral·lela, al llarg d'uns 1.300 m, a la línia de ferrocarril existent Lleida-Manresa, i deixava un espai entre aquesta i la futura terminal del FTC. La zona de sistema ferroviari i sistemes generals associats ocupava una àrea de 8,8 ha del municipi d'Anglesola i 4 ha del de Vilagrassa.

L'objecte del PEU era desenvolupar una terminal de ferrocarril i els serveis generals necessaris per al futur centre logístic, que es portaria a terme en fases posteriors. La terminal es construiria de forma paral·lela a la via actual de RENFE, amb dues connexions amb aquesta via a través d'una via de connexió, dues vies de maniobres i dues de càrrega i descàrrega. La terminal es preveia de completar amb dues platges de càrrega i descàrrega.

En l'àmbit dels sistemes generals es plantejava ubicar una depuradora d'aigües residuals compacta, que es pensava construir soterrada, i una bassa de laminació d'aigües pluvials, per resoldre el problema de l'augment del cabal punta generat per la impermeabilització de la superfície derivada de la construcció del centre logístic.

El director general d'Urbanisme, Pere Solà, es va mostrar satisfet que la iniciativa tirés endavant, atès que suposaria una dinamització econòmica del territori.

S'esperava que la CTUL sotmetés a aprovació inicial el PEU durant la sessió de gener de 2010. El promotor pensava redactar, simultàniament a la tramitació del PEU i dels plans urbanístics que calia desenvolupar per a cada municipi, el projecte executiu de la terminal ferroviària i el projecte d'urbanització del centre logístic.

JRMR

Més informació

anglesola.ddl.net
vilagrassa.ddl.net

135 SECTOR D'ACTIVITAT ECONÒMICA DE CAN BOADA (LLAGOSTERA)

El març de 2009 transcendeix la voluntat de l'INCASÒL de desenvolupar una àrea d'activitats econòmiques al sector de can Boada de Llagostera, que havia adquirit quatre anys abans. En aquest sentit, planteja a l'Ajuntament la signatura d'un conveni per requalificar els terrenys a la categoria d'urbanitzables i dur a terme un estudi de viabilitat econòmica del projecte. L'equip de govern encapçalat per CiU ho veu amb bons ulls, però en canvi s'hi oposen ERC i ICV que demanen acabar els altres polígon en desenvolupament i celebrar una consulta popular. També s'hi mostren contraris col·lectius com Salvem Llagostera i Joves per la Terra. El mes de juliol s'aprova definitivament el conveni.

L'any 2005 l'Institut Català del Sòl (INCASÒL) va adquirir 66,5 ha de sòl no urbanitzable del paratge de can Boada, situat a 2 km al sud del nucli urbà de Llagostera (la Selva) i a tocar de la carretera de Vidreres a la costa de l'Alou (C-35) i de la carretera de Tossa (C-253a). L'adquisició es va fer mentre Lluís Postigo (Iniciativa per Catalunya, ICV) era alcalde de la població encapçalant la llista de l'Entesa per Llagostera. Segons Postigo en aquell moment el director general d'Urbanisme, Joan Llort, va comunicar que la compra es realitzava en clau de previsió o com a reserva "per a futurs creixements residencials". Aquest planejament a llarg termini només s'executaria, segons la versió de Postigo, si el desenvolupament urbanístic del municipi arribés fins a la zona de can Boada, de tal manera que suposés un "creixement compacte".

L'agost de 2008 el grup municipal d'Iniciativa per Catalunya Verds (ICV) va presentar una moció per rebutjar qualsevol tipus d'urbanització de la finca "fos quin fos el seu ús". Postigo va explicar que just després de l'adquisició de part dels terrenys, el copropietari de Can Boada, Jordi Viñas, va explicar que les intencions de l'INCASÒL eren tirar endavant un projecte que combinés habitatges amb àrees comercials i industrials, una voluntat que no es corresponia amb el compromís d'Urbanisme.

Per la seva banda, l'equip de govern actual encapçalat per Fermí Santamaria (Convergència i Unió, CiU), amb el suport del regidor d'Independents per Llagostera (IxLl), van rebutjar la moció i van afirmar que no es pronunciarien fins a conèixer el projecte de l'INCASÒL.

Pren forma el polígon d'activitats econòmiques de can Boada

A final de març de 2009 va transcendir que la voluntat de l'INCASÒL de promoure un sector d'activitats econòmiques a can Boada tirava endavant. En aquest sentit, l'organisme públic havia enviat al consistori un document tècnic que no s'havia fet públic. Per al regidor d'Urbanisme, Eduard Golobardes (IxLl), es tractava tan sols d'un tràmit per iniciar el procés. Segons diverses informacions, les peticions de la Generalitat passarien per demanar una requalificació dels terrenys, descartar els usos residencials i proposar que l'Ajuntament actués com a administració actuant, fet que li permetria disposar del 10% de l'aprofitament mitjà.

L'oposició s'hi mostrava en contra tot i que amb matisos diferents. Des d'ICV, Lluís Postigo afirmava sentir-se "traït i menyspreat" per l'INCASÒL. En aquest sentit, va revelar que quan era alcalde havia demanat a aquest organisme ajuda per desenvolupar el sector industrial SUD-12 (Mas Roig), però que van optar per adquirir can Boada. "Cal finalitzar primer les zones industrials iniciades", va afegir l'ecosocialista. Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) es va manifestar en contra el projecte i demanava un referèndum. Per la seva banda, el Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) afirmava que era contrari "a tants polígons inacabats" però que calia més informació per acabar de definir la posició.

Finalment, el 2 d'abril l'alcalde de Llagostera, Fermí Santamaria, va admetre que l'Ajuntament i l'INCASÒL havien signat un conveni per fer un estudi de viabilitat sobre la possible implementació d'un polígon a can Boada. Santamaria va advertir que primer s'hauria d'aprovar per ple i que en cap cas suposava el compromís d'executar el projecte. Tanmateix, ERC tornava a exigir una consulta popular per a un projecte que suposaria "canviar el model de poble" i que afectaria les altres zones industrials en desenvolupament.

El ple ratifica el conveni

El 29 d'abril Llagostera va celebrar el seu ple municipal, en el qual després d'una discussió de dues hores es va debatre la ratificació del conveni entre l'Ajuntament, l'INCASÒL i la societat mercantil Agríco-

El polígon es localitzaria al sud de la C-35, al fons de la imatge Foto: Moisès Jordi

la Mas Boada. En una sala plena a vessar, els vots de l'equip de govern van servir per ratificar un document en el qual el consistori es comprometia a promoure la modificació puntual del Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) a can Boada. CiU i IxLl van defensar que el conveni "no obligava a res", ja que abans de modificar el planejament caldria presentar un estudi de viabilitat. Per la seva banda, l'oposició va demanar ajornar la votació i van denunciar que no se'ls havia informat del conveni. El PSC, que es va abstenir, va considerar més lògic fer primer l'estudi i després signar el document. ERC i ICV s'hi van manifestar en contra i els republicans van tornar a reclamar una consulta popular.

Al ple hi van assistir membres de la plataforma Salvem Llagostera –que havia iniciat una recollida de signatures contra el projecte– i del col·lectiu juvenil independentista Joves per la Terra. Salvem Llagostera va afirmar que no hi havia dades que demostressin la manca de zones industrials al municipi i que la proposta de can Boada tenia una superfície equivalent a la meitat del nucli urbà. Així mateix, va exigir que els grups municipals i la ciutadania tinguessin tota la informació abans de procedir a la signatura de cap tipus de conveni. Finalment, amb els vots de l'equip de govern, es va aprovar crear una comissió de seguiment del projecte amb la presència de tots els partits amb representació municipal, agents econòmics, Salvem Llagostera, Joves per la Terra i mitjans de comunicació locals.

La comissió es va constituir a final de maig coincidint amb l'anunci per part d'ICV que havien tingut accés a un estudi previ del projecte de can Boada. Segons el document, encarregat a l'arquitecte Josep Comas, exportaveu de CiU al consistori, la zona d'activitats econòmiques disposaria de 24,5 ha de sòl net industrial i de 1,9 de comercial. A més, 4,6 ha serien per a serveis viaris; 4 ha per a equipaments i 22,5 per a espais lliures i zones verdes. La Unió de Botiguers va expressar el seu desacord però va recordar el compromís del consistori de "protegir" la seva activitat. Per la seva banda, l'INCASÒL va sortir al pas i va recordar que era tan sols un estudi "orientatiu", mentre que l'alcalde va anunciar que el document fet públic per ICV era "d'ordre intern" i que no es faria servir. "El projecte partirà de zero", va afirma gràficament.

En el ple del mes de juny ERC va presentar una moció per demanar una consultar popular sobre el projecte, que va quedar sobre la taula amb el compromís de l'alcalde, Fermí Santamaria, d'aportar més informació. Al cap d'un mes el col·lectiu Joves per la Terra va anunciar que abandonava la comissió de seguiment després de la primera trobada. "Les reunions només serveixen per explicar i debatre allò que l'equip de govern creu convenient", van afirmar. Així mateix, discrepaven que el consistori no estigués disposat a fer una consulta sobre el projecte, una demanda a la qual s'hi va sumar també ICV. Precisament es tractava d'un dels punts inclosos a les al·legacions al conveni. A més, els ecosocialistes consideraven que el projecte "ignorava" les previsions del POUM de 2003 i apostaven per esperar l'aprovació del Pla territorial parcial (PTP) de les comarques gironines.

Finalment, el 30 de juliol es va aprovar definitivament el conveni de can Boada en un ple maratonià de quasi sis hores. Govern i oposició van reiterar el desacord. Mentrestant, CiU i IxLl van recordar que el conveni no obligava a construir el polígon sinó tan sols a estudiar-ne la viabilitat. ERC i ICV van assenyalar que entre els SUD-10, 11 i 12 hi havia 39 ha industrials en desenvolupament al municipi. L'aprovació del conveni esdevenia el punt de partida per a la tramitació del projecte a l'espera de la redacció del pla de viabilitat i la possible requalificació urbanística.

AUV

Més informació

www.elpoll.com
www.llagostera.cat
www20.gencat.cat/portal/site/incasol

136 SECTOR D'ACTIVITAT ECONÒMICA DE TORREBLANCA-QUATRE PILANS (LLEIDA)

El febrer de 2007, l'Ajuntament de Lleida i l'Institut Català del Sòl convoquen un concurs d'idees per desenvolupar el sector industrial Torreblanca-Quatre Pilans, en un àmbit aproximat de 700 ha i en un emplaçament estratègic a les Terres de Lleida. L'octubre de 2008 el ple de la Paeria aprova l'avanç de planejament de la modificació puntual del pla general per tal de tirar endavant la primera fase del sector d'activitat econòmica, complementat per un segon document aprovat l'abril de 2009. El desembre de 2009 se signa un conveni pioner per a la gestió del polígon entre l'INCASÒL, la Paeria, i l'Associació d'Empresaris del Polígon Industrial Camí dels Frares.

L'Ajuntament de Lleida i l'Institut Català del Sòl (INCASÒL) van convocar el febrer de 2007 el concurs d'idees per desenvolupar el sector Torreblanca-Quatre Pilans. Es definia un àmbit indicatiu d'actuació de 700 ha de superfície situat al sud-est del nucli urbà de Lleida entre la carretera N-240 i la línia ferroviària Lleida-Tarragona, on les dues administracions ja disposaven de sòls en propietat.

L'àmbit, per la seva localització en contacte amb eixos de comunicació territorial ferroviaris i viaris, existents i planificats, defineix un enclavament que el situa en una posició estratègica respecte dels sistemes urbans de Catalunya, Aragó i respecte del sistema territorial peninsular, en relació amb la geografia de les activitats productives, comercials, logístiques i de serveis a nivell europeu. D'aquesta manera, la necessitat de disposar de més sòl industrial a Lleida es desplegava conjuntament amb la conveniència de desenvolupar un nou sector estratègic d'activitat econòmica.

Tot aquest procés coincidia amb la nova estratègia que l'INCASÒL havia adoptat respecte de la programació de sòl industrial, amb l'objectiu d'intervenir a partir de grans unitats, localitzades estratègicament, eficients, innovadores i competitives. En aquest sentit, el nou sector d'activitat econòmica (SAE) Torreblanca-Quatre Pilans es formulava com un referent en l'aplicació dels objectius especificats i, per tant, en la voluntat de renovar el concepte i el caràcter dels nous sectors d'activitats econòmiques.

Concurs

En data 16 de novembre de 2007, la Comissió de Selecció valorava les quatre propostes presentades i, basant-se en els criteris i objectius establerts prèviament, donava com a guanyadora la proposta presentada per l'equip Jornet-Llop-Pastor, arquitectes.

La proposta guanyadora es fonamentava en el nou concepte de SAE amb l'objecte de donar servei a les noves demandes empresarials privades i públiques, caracteritzades per programes diversificats i multisectorials d'indústria, terciari, comerç i logística, tot aprofitant els vectors forts de desenvolupament econòmic i social, i les bones condicions d'accessibilitat, ambientals i paisatgístiques del territori de Lleida.

Tanmateix i respecte de la localització, el nou sector es plantejava com una actuació d'interès territorial, en xarxa amb l'àrea metropolitana de Lleida pel seu emplaçament, les activitats potencials i la bona accessibilitat, i per això es vigilava la necessitat de generar les màximes sinergies amb les futures INFRAESTRUCTURES (XARXA FERROVIÀRIA EUROPEA, FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT MADRID-BARCELONA [2008:46], FERROCARRIL TRANSVERSAL DE CATALUNYA [2008:50], AEROPORT D'ALGUAIRE-LLEIDA [5] i eixos territorials viaris) en el context de la xarxa de cooperació dels municipis de l'àrea metropolitana de Lleida. Per tant, el nou SAE es concebia com un clúster d'activitats econòmiques, i es definia com un sector de concentració industrial que atreia noves empreses, amb altíssima accessibilitat, vinculat amb sinergies funcionals i articulat amb els polígons preexistents.

L'ordenació urbanística proposada organitzava el sòl com un mosaic territorial integrat en la matriu ambiental i preveia satisfer els objectius específics següents:

1. Establir els criteris d'implantació que permetin integrar el nou sector en coherència amb la voluntat d'integrar ambientalment i paisatgísticament la nova ordenació.

2. Estructurar un nou sistema de mobilitat entre els sectors industrials i els punts neuràlgics de l'àrea metropolitana de Lleida, amb una eficient gestió de la mobilitat a través del servei públic i optimitzant les xarxes convencionals així com les de vianants i bicicletes.

3. Definir els criteris d'ordenació a partir d'un model de ciutat compacte per millorar l'eficiència de la xarxa de transport públic, optimitzant la quantitat de sòl a disposició amb l'augment de la diversitat i en la proximitat i incrementant la interrelació de programes i d'agents implicats.

4. Definir les condicions i determinacions urbanístiques que han de permetre el desenvolupament del sector i que s'hauran d'ajustar a les condicions i determinacions establertes en el planejament territorial i municipal vigents.

5. Establir els paràmetres de l'edificació que permetin millorar la qualitat arquitectònica del sector com a imatge i com a valor afegit i estratègic.

6. Establir els criteris i paràmetres d'ecoeficiència que han de permetre millorar la qualitat ambiental del sector.

L'organització urbanística del sector es projectava a partir d'una malla infraestructural bàsica hipodàmica estructurada per un sistema d'accés doble des de la carretera N-240 i dos eixos perpendiculars entre si, ubicats en relació amb dos elements de referència visual i territorial: la seu vella i el tossal de la Moradilla, amb illes de 400 x 400 m subdivisibles, de manera que permetessin tant l'especialització monofuncional com la diversificació amb la definició inicial de quatre tipus de zona: estores, parc industrial, campus terciari tecnològic, indústria paisatge i illes logístiques, amb la possibilitat de desenvolupar el sector en diferents fases.

Tanmateix, el sector es plantejava de bon començament des d'un concepte de gestió integral que preveu el manteniment, la seguretat i també la generació de recursos econòmics per tal de disposar de diners per invertir en la conservació del SAE i la seva rehabilitació permanent, tractant alhora de minorar les aportacions de les empreses privades ubicades en el sector,

de manera que es facilita la inversió en recursos R+D i la competitivitat econòmica.

Primera fase del sector

El ple de l'Ajuntament de Lleida aprovà per unanimitat el document d'avanç de planejament de la modificació puntual del Pla general en l'àmbit de Torreblanca-Quatre Pilans el 31 d'octubre de 2008, amb l'objecte de definir el model urbanístic que permeti el desenvolupament d'un primer àmbit del futur sector d'activitats econòmiques (SAE).

L'àmbit objecte d'aquesta modificació, amb una superfície total de 2.408.150 m², ocupava la posició central de l'àmbit total del sector delimitada pels dos eixos d'accés, a nord per la carretera N-240 i els sòls corresponents a l'àmbit de xarxa natura 2000, de Torre Ribera, i a sud per l'eix ferroviari Lleida-Tarragona. La proposta d'ordenació es fonamentava en els criteris i objectius establerts en el document del concurs i en tot cas, el document concretava algunes de les propostes.

Integració ambiental i paisatgística

En aquest sentit, el document identificava un conjunt de mesures ambientals vinculades al seu integrament en el mosaic territorial i al tractament dels límits d'aquesta primera fase.

Respecte del límit amb les zones d'especial protecció de les aus (ZEPA), es proposava definir un nou traçat i una nova secció de l'eix de l'N-240 que ha de permetre la redefinició i l'execució de la seva secció desdoblada, així com la definició d'una franja de protecció per tal de minimitzar al màxim les afeccions sobre l'àmbit protegit.

Respecte de la proposta i del tractament dels espais lliures dins el sector es definien tres tipus d'espais: espais lliures ambientals, corresponents als sòls de contacte amb la ZEPA i els límits de la modificació; espais lliures de connexió i valoració natural, que corresponen als sòls que han de garantir la continuïtat del rec de la Femosa i els sòls de valor natural associats; i finalment els espais lliures del SAE, ubicats a la zona central, que tenen una vocació complementària als usos d'activitat i que es proposen amb criteri de continuïtat amb la resta d'espais lliures definits. Tanmateix, se'n planteja el manteniment del traçat de manera vinculada al sistema d'espais lliures allà on és possible. On no és possible se'n proposa la continuïtat a través de la definició d'itineraris i per mitjà del sistema d'espais lliures i de la vialitat.

Nou sistema de mobilitat

Pel que fa a la planificació de la mobilitat i amb els objectius fonamentals de generar una bona accessibilitat, minimitzar els desplaçaments i evitar els seus impactes negatius, el document proposava una sèrie d'actuacions que es preveien de concretar en el document de l'aprovació inicial.

Vinculades al foment de l'ús del transport públic, es proposava la ubicació d'una estació de ferrocarril per a passatgers, la implantació del servei tren tramvia i l'establiment dels recorreguts i els espais necessaris per a l'ampliació del serveis de bus urbà en l'àmbit del SAE. Respecte de la distribució eficient de mercaderies, es preveia una nova estació ferroviària de mercaderies i una primera fase de la plataforma logística. Respecte de la racionalització de l'ús del vehicle privat, es proposava la reserva dels espais necessaris per a les instal·lacions de sistemes de vehicle privat compartit i l'organització i gestió de l'aparcament, i finalment, pel que fa a fomentar els desplaçaments amb mitjans no mecànics, s'empenyia l'ordenació de la xarxa de recorreguts amb bicicleta, connectada a la resta de sistemes de transport i intercanviadors, amb criteris de seguretat i ben connectada amb la xarxa de camins territorials.

Condicions d'ordenació

Tot i que haurà de ser el document de l'aprovació inicial el que concretarà les condicions i els paràmetres d'ordenació, l'avanç de pla establia un coeficient d'edificabilitat brut de referència i proposava regular i ajustar les edificabilitats mitjançant coeficients d'edificabilitat neta variables basats en les diferents zones d'activitats definides: illes terciàries comercials, parc industrial, indústria paisatge i plataforma logística. També es preveia fomentar el principi bàsic de la diversitat tipològica i permetre una ocupació raonable de sòl i una gestió i funcionament sostenibles de l'àmbit a desenvolupar.

Finalment, s'identificaven els paràmetres d'ecoeficiència urbanística que un cop es redacti la normativa hauran de garantir les condicions de qualitat urbana, edificatòria i ambiental: conservació i tractament dels espais lliures públics i privats, cicle de l'aigua, estalvi i eficiència energètica, tractament i gestió de materials i residus i qualitat atmosfèrica.

Document complementari

En data 24 d'abril de 2009 el ple de l'Ajuntament aprovava un document complementari a l'avanç de pla amb l'objecte de justificar l'elevat interès de la modificació per al desenvolupament del territori i la seva coherència amb els objectius del PLA TERRITORIAL PARCIAL DE PONENT (PTPP) [2007:133]. Conjuntament s'incorporava un nou document ambiental, redactat per l'equip IGREMAP, que permetia completar el document ambiental de l'avanç ampliant l'àmbit d'estudi, identificant els hàbitats existents o potencials de la "trenca", els possibles àmbits de connexió entre les àrees ZEPA i aportant les dades que hauran de permetre, en el seu moment, diagnosticar i correlacionar les actuacions urbanístiques plantejades amb la recuperació de l'espècie. Tanmateix s'adjuntava un nou document que avaluava les possibles repercussions ambientals de la mobilitat vinculada al sector.

D'aquesta manera es traslladava el nou document a la Comissió d'Urbanisme de Catalunya i a la Secretaria de Planificació Territorial per tal que acordessin i informessin sobre l'elevat interès territorial de la proposta, d'acord amb el PTPP, i se sol·licitava a l'administració ambiental competent el document de referència amb la previsió de poder aprovar inicialment durant l'any 2009 el document de modificació puntual que delimiti el nou sector i el de planejament derivat corresponent.

S'aproven els estatuts del consorci

El juny de 2009 el Departament de Medi Ambient de la Generalitat va emetre un informe favorable a la modificació puntual del planejament en l'àmbit del polígon Torreblanca-Quatre Pilans.

A final de juliol de 2009, el ple de l'Ajuntament de Lleida va acordar per unanimitat l'aprovació inicial dels estatuts del consorci urbanístic signat amb l'INCASÒL per al desenvolupament de la SAE de Torreblanca-Quatre Pilans, i va obrir un període de trenta dies hàbils d'informació pública perquè es poguessin formular les reclamacions i les al·legacions que es consideraven pertinents. El consorci establia que s'oferirien a les empreses que s'instal·lessin al SAE la possibilitat de concertar unes condicions de col·laboració preferents per a la ubicació de la seva activitat de recerca i desenvolupament al PARC CIENTÍFIC, TECNOLÒGIC I AGROALIMENTARI DE GARDENY (LLEIDA) [2006:107] (PCiTAL).

Un conveni pioner

El 15 de desembre l'INCASÒL, la Paeria, i l'Associació d'Empresaris del Polígon Industrial Camí dels Frares, situat al sud-est del nucli urbà, a banda i banda de la carretera C-13, tocant al barri dels Magraners, van signar un conveni per aplicar un model

de gestió innovador al parc empresarial del Camí dels Frares en el futur SAE de Torreblanca-Quatre Pilans. Aquest nou model de gestió era el resultat de l'aplicació del llibre d'estil dels SAE d'INCASÒL i de la participació de l'empresa pública en el projecte europeu Managing the Industrial Territories in the Knowledge Era (MITKE), format per onze organitzacions de deu regions europees, amb la intenció de crear una plataforma per a l'intercanvi i transferència d'experiències i coneixements en el sector.

Amb l'acord, els SAE lleidatans esdevenien pioners en la implantació de noves pràctiques dirigides a assolir una gestió integral d'aquests àmbits per millorar qüestions com la seguretat, la neteja, l'ús de les energies renovables, la gestió dels espais verds, l'aprofitament de les aigües residuals, la millora de la mobilitat, l'ús del transport col·lectiu i la implantació de serveis com ara restaurants, guarderies i biblioteques, dirigits a millorar la qualitat de vida dels treballadors. El model que es volia aplicar havia de permetre la gestió integral de serveis a les empreses, els havia de portar valor afegit i ajudar a créixer en competitivitat i qualitat, amb criteris d'eficiència energètica, sostenibilitat i integració paisatgística.

El polígon del Camí dels Frares esdevenia, així, la prova pilot catalana en el marc de l'aplicació de bones pràctiques en polígons industrials en el context de la iniciativa MITKE. La intenció d'INCASÒL era aplicar els resultats i experiències de MITKE en la gestió integral del polígon de Torreblanca-Quatre Pilans, en la qual la seva intenció forma part activa de la gestió en les fases posteriors a la construcció, etapes en les quals fins ara havia delegat generalment en els ajuntaments.

A final de 2009, l'alcalde de Lleida, Àngel Ros, fixava com a data d'inici de les obres de la primera fase de la SAE Torreblanca-Quatre Pilans començament de l'any 2011.

XMA i JRMR

Més informació

www.paeria.cat
www.incasol.cat

SECTOR D'ACTIVITAT ECONÒMICA DE VIC, FOLGUEROLES I TAVÈRNOLES 137

Els ajuntaments de Vic i Folgueroles promouen un gran polígon d'activitat econòmica a Osona i esperen que s'hi afegeixi, també, el municipi de Tavèrnoles. El consistori d'aquest terme reflexiona sobre les diferents propostes sorgides els darrers temps sobre els terrenys que estan en joc, de titularitat de l'INCASÒL, mentre en tramita el POUM. La proposta preveu ubicar en el municipi de Tavèrnoles la zona verda i els equipaments que la llei obliga a tot polígon i això permet poder fer unes parcel·les més grans a la resta de sòl industrial.

La comarca d'Osona, amb 152.411 habitants el 2009, es caracteritza per un poblament disseminat o de petits nuclis, a excepció de Vic, Manlleu i Torelló que concentren el 49% de la població comarcal. Els sectors econòmics predominants, des d'antic, són l'agrari i l'industrial, amb un fort pes de la ramaderia –especialment porcina– i de la indústria agroalimentària –càrnia, sobretot– però també dels subsectors de productes metàl·lics i del de construccions mecàniques. Els darrers temps, la Universitat de Vic, el creixement de la segona residència i la realització d'infraestructures de mobilitat[1] han redefinit el perfil socioeconòmic de la comarca, dinamitzant el sector serveis, tot i que encara està per sota de la mitjana catalana.

Antecedents

Entre els anys 1991 i 1995 l'INCASÒL, juntament amb alguns ajuntaments van proposar de construir un polígon industrial de grans dimensions a la plana de Vic, amb la participació dels municipis de Vic, Folgueroles, Tavèrnoles, Roda de Ter i Masies de Roda. La idea va generar un intens debat en els municipis de Tavèrnoles i de les Masies i finalment, el 2000, es va acabar descartant perquè no hi va haver unanimitat. En concret, a Tavèrnoles, el polígon va ser una arma electoral que va desbancar de l'alcaldia a CiU, que hi estava a favor, per donar-la a ERC, que s'hi havia posicionat en contra a les eleccions de 1999.

Alguns municipis, però, van continuar treballant en aquesta direcció. Folgueroles va aprovar el 22 de febrer de 2007 el seu Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) on classificava 58 ha de sòl industrial contigües al polígon Malloles de Vic i declarava com a objectiu la realització d'actuacions industrials de caire supramunicipal per optimitzar recursos i infraestructures i així evitar-ne la dispersió en el nucli urbà. Vic també inicià la tramitació del seu POUM [128] el febrer de 2008, que va aprovar inicialment el juliol de 2009, on plantejava com a objectiu facilitar el desenvolupament del sector d'activitats econòmiques que limita amb el terme municipal de Folgueroles, i preveia actuacions per facilitar-ne l'execució[2]. El 2009, els alcaldes de Vic i de Folgueroles van reprendre la iniciativa i van plantejar de nou la realització d'un sector d'activitat comarcal per aprofitar les potencialitats del desdoblament de la CARRETERA C25 EIX TRANSVERSAL [32]. Pretenien que s'hi afegís, també, el municipi de Tavèrnoles, aportant-hi els terrenys del seu polígon industrial, propietat de l' INCASÒL.

El projecte del polígon industrial supramunicipal

La idea era projectar un polígon al mig de la plana de Vic, de prop de 100 ha (sumant les 58 de Folgueroles, les 28 de Tavèrnoles i la resta de Vic), molt ben dotat en servei i pensat per encabir-hi empreses de grans dimensions, ja que la parcel·la més petita es preveia d'1ha. L'objectiu era atraure grans empreses i indústries del sector productiu i no magatzems ni instal·lacions del sector de la logística; per a això calia disposar dels terrenys de Tavèrnoles, on no s'hi construiria cap nau ja que era un sector discontinu, sinó que es va pensar ubicar-hi la zona verda i els equipaments preceptius en la normativa urbanística. Les comunicacions també es van veure com un punt a favor, ja que s'urbanitzaria a tocar de l'eix Transversal i, en un futur, fins i tot podria tenir xarxa ferroviària dins del polígon.

El projecte d'aquest sector d'activitat seguia ELS CRITERIS DE PLANEJAMENT TERRITORIAL [2004:177] quant a la racionalització de la implantació dels polígons industrials, i la seva concreció era coherent amb l'ordenació que fa el PLA TERRITORIAL PARCIAL DE LES COMARQUES CENTRALS [2007:132] de la zona, ja que la zona verda de Tavèrnoles seria annexa a un sector de sòl de protecció especial i reforçaria la funció connectora en el territori.

Es van fer diferents reunions entre tots dos alcaldes i representants de la Direcció General d'Urbanisme, que també van voler donar suport a la iniciativa, i amb els membres del consistori de Tavèrnoles per exposar-los la idea detalladament i mirar de convèncer-los d'afegir-s'hi.

Posició de l'Ajuntament de Tavèrnoles

L'alcalde de Tavèrnoles, tot i que no va prendre cap decisió sobre la proposta que li van presentar els altres dos alcaldes i els representants de la Generalitat, va afirmar que les circumstàncies que envoltaven aquest nou projecte eren diferents de les de fa deu anys perquè en aquest cas, no hi hauria cap nau industrial al seu municipi.

Mentre reflexionava la seva posició, el 5 d'octubre de 2009, el ple de l'Ajuntament de Tavèrnoles va aprovar l'avanç de planejament del seu Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) que plantejava, com a objectiu urbanístic, la desclassificació del polígon industrial i el classificava com a sòl no urbanitzable de protecció agrícola, ja que no responia a les necessitats de la dinàmica municipal i malmetia la imatge de l'entrada del poble des de la carretera de Vic a Roda. La filosofia de l'avanç de POUM era considerar que no tots els municipis han de tenir un polígon en el seu terme i, en aquest cas, es valorava l'existència de polígons industrials importants en els municipis veïns i molt ben comunicats amb Tavèrnoles.

A les dues opcions existents per als terrenys del polígon industrial de Tavèrnoles, posteriorment, s'hi va afegir una tercera: la proposta d'unes famílies de la comarca interessades a adquirir-los per construir-hi una escola vinculada a l'Opus Dei. L'Ajuntament de Tavèrnoles va reconèixer haver mantingut contactes amb aquestes famílies, però aquesta iniciativa va tenir el recel d'una part del consistori. Tavèrnoles va continuar el procés de reflexió tot

mantenint una porta oberta a qualsevol decisió.

Reacció dels grups ecologistes del territori

El Grup de Defensa del Ter (GDT) i altres col·lectius ecologistes d'Osona es van pronunciar en contra de la realització del polígon industrial de grans parcel·les promogut pels ajuntaments de Vic i Folgueroles, perquè ho van veure com una manera de reproduir el model productiu metropolità, que sacrificava el sòl agrícola de la comarca i no corresponia a les dinàmiques locals. El GDT va calcular que els polígons industrials existents a Osona serien suficients per ubicar-hi les empreses que demanessin sòl, ja que hi ha molts metres quadrats en desús. Van considerar que no calia crear-ne de nous i menys en un context de crisi, ja que en la seva opinió l'associació entre polígons i llocs de treball era errònia. A més, aquesta entitat va qüestionar el tipus d'empresa que s'hi volia atreure, ja que va argumentar que les grans empreses foranes no beneficiaven el territori, ja que no hi estaven arrelades i només buscaven el màxim benefici immediat, menyspreant els recursos naturals i no dubtant de deslocalitzar-se si ho consideraven oportú. Els ecologistes van proposar que la solució passaria per models econòmics alternatius més sostenibles i basats en l'aprofitament dels polígons i zones industrials ja existents a la comarca.

En el centre del debat, hi havia les diferents opcions de model productiu i la seva implantació en el territori. Mentre els alcaldes de Vic i Folgueroles esperaven la resposta de Tavèrnoles per iniciar la tramitació del pla parcial corresponent per tal de materialitzar el projecte, les plataformes ecologistes preparaven mobilitzacions per oposar-s'hi.

VCM

Més informació

www.gencat.cat/ptop
www.tavernoles.cat
www.gdter.org

1 Eix Transversal i, més recentment, el túnel de Bracons

2 Es va preveure la reclassificació com a sòl d'ús industrial d'una franja agrícola que separa el polígon Malloles, a Vic, del polígon de Folgueroles, a canvi de desclassificar uns terrenys, actualment classificats com a industrials, propers al meandre del Gurri, que passarien a tenir una protecció especial com a espai natural, tot delimitant un sector de sòl urbanitzable discontinu.

SERVEI DE BICICLETA PÚBLICA A GIRONA 138

El 25 de setembre entra en funcionament a la ciutat de Girona el nou servei de bicicleta pública, anomenat Girocleta. El servei s'inicia amb 160 vehicles i 200 aparcaments distribuïts en 8 estacions, al nucli de la ciutat, amb l'objectiu d'apropar al ciutadà un servei sostenible per moure's de manera ràpida. L'Ajuntament acompanya el projecte amb una campanya de sensibilització adreçada als usuaris. El nou servei rep alhora la felicitació i també les crítiques de diverses entitats, que es mostren en desacord amb alguns aspectes de la implantació.

L'Ajuntament de Girona va estrenar, el 25 de setembre, un nou servei de transport públic en bicicleta, anomenat Girocleta, per votació popular. Va prendre exemple del BICING [2007:22], implantat a Barcelona el 2007, però agafant com a model els sistemes establers en ciutats més petites com Sant Sebastià o Lió, amb poques estacions i més bicicletes. Es tracta d'un servei adreçat a gironins i ciutadans de les poblacions veïnes que necessiten moure's per la ciutat de manera ràpida i per poca estona, excloent-hi l'ús turístic i de lleure.

El servei va entrar en funcionament amb 175 abonats, 160 bicicletes i 200 aparcaments repartits en 8 estacions (centre cívic Pla de Palau, avinguda Ramon Folch, plaça de Catalunya, Renfe estació d'autobusos, pont del Dimoni, Emili Grahit amb Migdia, plaça Pere Calders i centre cívic del Ter, a Taialà). La ubicació de les estacions es va triar amb criteris de mobilitat per tal de facilitar la intermodalitat, de manera que se'n van situar alguna a les parades d'autobús i tren o als aparcament de vehicle privat, conservant una distància màxima entre elles de 800 a 1.000 m. Segons la regidora de mobilitat, Isabel Salamaña, es planteja com un servei complementari a la resta de transport públic, per bé que no es pretén substituir la bicicleta privada.

La Girocleta funciona 365 dies a l'any, de dilluns a divendres de 6.30 a 22.30 h (posteriorment l'horari s'ha ampliat fins a les 23.30 h) i els caps de setmana de 8 a 23,30 h. El vehicle és una bicicleta de passeig amb rodes grans, canvi de marxes, manillar ergonòmic i cistell, seient regulable a l'alçada personal, llums i protecció a les rodes i cadena, pintada de color groc, verd i vermell, fàcilment identificable.

Prenent nota de l'experiència del Bicing, l'Ajuntament de Girona va preferir adjudicar la fabricació i la gestió a empreses locals, com TNT, de Vilablareix, i Icnita, de Riudellots de la Selva, i la supervisió del sistema. La va atorgar a TMG (Transports Metropolitants de Girona)

El servei té un cost anual de 30 € La primera mitja hora d'ús és gratuïta i les fraccions següents de 30 minuts tenen un cost de 0,50 € fins a un màxim de dues hores. Es preveu en un futur possibilitar la tarificació diària, setmanal o mensual.

El cost de la implantació va suposar una inversió de mig milió d'euros, dels quals 197.266 € provenien de la subvenció que l'Ajuntament va rebre de l'ICAEN (Institut Català de l'Energia), quantitat màxima permesa en aquesta línia de subvencions.

Campanya informativa i de sensibilització

Per a la informació i difusió del servei, el consistori va posar a disposició del ciutadà un web mitjançant el qual l'usuari es pot inscriure al servei. Per la seva banda, TMG va obrir a l'estació d'autobusos una oficina d'atenció a l'usuari on, a més a més, poden formalitzar la inscripció els menors de 16 a 18 anys, acompanyats dels seus pares o tutors.

Amb l'objectiu d'aconseguir una mobilitat més segura, l'Ajuntament va emprendre una sèrie d'accions, com la campanya "Pedalem amb civisme", per a la sensibilització del ciclista, per la qual cosa es van editar 1.500 DVD amb la finalitat de donar a conèixer els articles de l'Ordenança de circulació que fan referència a la bicicleta; la creació de franges de seguretat a la part davantera de tot dels semàfors perquè les bicicletes puguin situar-se davant dels cotxes i arrencar amb més seguretat, i l'ampliació del nombre de carrers amb velocitat limitada a 30 km/h (zones 30).

El consistori optà pel sistema d'ampliació del nombre de zones 30, en detriment de l'ampliació de la xarxa de carrils bici, a causa del predomini dels carrers estrets al nucli urbà. La xarxa existent va ser aprovada el 1998 i disposa d'uns 8 km de carril segregat.

Marc normatiu

L'impuls d'aquest nou servei públic municipal donava compliment a les directrius i accions establertes en alguns instruments de planificació en l'àmbit de la sostenibilitat i la mobilitat.

A escala catalana, cal assenyalar el Pla estratègic de la bicicleta 2008-2012 i el Pla de l'energia de Catalunya 2006-2015 que dissenyen diverses accions per potenciar l'ús d'aquest vehicle en nuclis urbans.

A escala local, l'Agenda 21 i el Pla de mobilitat urbana (PMU) de Girona defineixen estratègies per tal que la bicicleta esdevingui un mitjà de transport amb un índex d'ús elevat i fomentar, així, polítiques per a la mobilitat sostenible.

Suports i desacords

Les polítiques a favor de la bicicleta eren una petició llargament reivindicada pels col·lectius ciclistes de la zona. Per tant, l'anunci de la implantació de la Girocleta va ser ben rebuda, tot i que no va estar exempta de crítiques. CiU (Convergència i Unió) requeria l'allargament de l'horari a la nit, per tal que els viatgers dels darrers trens provinents de Barcelona en poguessin fer ús, i també per cobrir els possibles retards dels trens anteriors. La plataforma cívica Mou-te en bici i la CUP (Candidatura d'Unitat Popular) de Girona van criticar la cobertura territorial, que consideraven deficient i desigual, incidint en la idea que el reduït nombre d'estacions podria dificultar la consolidació del sistema. La CUP lamentava, també, l'externalització del servei al sector privat, en lloc de mantenir-lo en l'àmbit públic, així com la manca d'implicació de Salt i Sarrià de Ter en la iniciativa.

NTB

Més informació

www.girocleta.cat
www.girona.cat

139 TEMPORAL DE VENT

Els dies 24 i 25 de gener un temporal de vent, amb ratxes superiors al 100 km/h, afecta bona part del Principat i causa estralls tant al medi natural com en el medi urbà. Les comarques del Baix Llobregat, l'Anoia, el Baix Penedès i el Bages són les més afectades, especialment les urbanitzacions, els veïns de les quals queden aïllats durant hores o dies. El govern de la Generalitat i les diputacions obren línies d'ajuts per pal·liar els efectes. Dies després s'entra en una batalla dialèctica per aclarir les responsabilitats.

La matinada del 23 de gener de 2009 es va formar a l'Atlàntic una pertorbació que, en 24 hores, es va desplaçar cap a l'est i va esdevenir una profunda depressió. El fenomen va evolucionar de tal manera que els vents de garbí i de ponent es van convertir en tramuntana i mestral. Per la seva inusual intensitat i durada, la ventada va rebre el nom de *Klauss*. Va afectar la major part del territori, però amb una intensitat molt desigual. Les estacions meteorològiques automàtiques (EMA) del Servei de Meteorologia de Catalunya (SMC) van enregistrar ratxes de vent superiors als 100 km/h a gairebé totes les comarques, fins i tot en zones no habituals. Les comarques més afectades per les conseqüències del pas del vendaval van ser el Baix Llobregat, l'Anoia, el Baix Penedès i el Bages.

Inventari d'afectacions

A part de vuit víctimes mortals, els efectes en el medi urbà i en el medi natural van ser molt greus. Les destrosses provocades pel pas de la ventada van ser nombrosíssimes tant en béns públics com privats: Equipaments públics, polígons industrials, explotacions agrícoles, plantes fotovoltaiques, transports públics, habitatges, massa forestal. La majoria de les afectacions es van produir a causa de la caiguda d'arbres o per arrencadissa del vent.

Les grans víctimes de l'episodi van ser les urbanitzacions, que van patir els efectes de la caiguda d'arbres damunt les cases, als carrers i a les vies d'accés, damunt el cablejat de telèfon i llum, i que van afectar el funcionament de les bombes d'aigua, la qual cosa va deixar els seus veïns en un aïllament absolut durant hores o dies i sense subministrament de serveis bàsics.

El medi natural, ja castigat per la ventada del 2 de novembre i la nevada del 26 de desembre anterior, va patir importants afectacions, especialment a les franges perimetrals de les urbanitzacions, prop de les masses forestals. L'interior dels boscos van registrar afectacions més aïllades. La ventada va malmetre molt especialment zones de pi blanc, espècie molt comuna al territori, de creixement ràpid però de tronc poc robust.

La reacció de l'Administració

El 23 de gener el Departament d'Interior, Relacions Institucionals i Participació, d'acord amb les previsions meteorològiques de l'SMC, va activar la fase alerta del Pla de protecció civil (PROCICAT) i va demanar extremar les precaucions. Tanmateix, l'excepcionalitat de l'episodi va superar totes les previsions. Molts ajuntaments es van veure desbordats pels danys ocasionats i es van haver de plantejar de demanar la declaració de zona catastròfica.

A començament de febrer, la Generalitat va anunciar mesures de suport als afectats pels danys de la ventada, en concret una línia especial de finançament per a aquells a qui l'activitat econòmica en va sortir danyada. També els propietaris forestals, amb terrenys afectats per les ventades i la nevada, es podien acollir a ajuts gestionats a través del Centre de la Propietat Forestal. Així mateix, els ajuntaments podien optar a subvencions de les diputacions, per tal de poder restituir les instal·lacions municipals malmeses.

El març de 2009, la Generalitat va engegar una campanya de neteja de boscos contractant un miler de persones a través d'un pla d'ocupació, però la iniciativa va molestar el sector forestal ja que, segons deien, es va donar la feina a persones no formades en la matèria.

Alcaldes de l'Anoia es queixaven, al cap de cinc mesos, que les ajudes promeses no havien estat prou eficaces perquè o no van arribar les brigades del pla d'ocupació o bé es van encallar les ajudes davant la dificultat de comercialitzar la fusta en un mercat saturat. Es calculava que hi havia entre 150.000 i 180.000 m^3 de fusta per retirar, i que calia recollir-la amb certa urgència pel risc fitosanitari que es podia generar a la primavera i pel risc d'incendi a l'estiu. Per aquest motiu, el Consorci Forestal de Catalunya reivindicava un pla de suport a la indústria de la fusta.

A la recerca de culpables

Davant les crítiques dels partits de l'oposició a l'actuació del Govern, que l'acusaven de no haver estat a l'alçada de les circumstàncies pel que fa a la prevenció dels efectes de la ventada, el secretari general d'Interior, Joan Boada, va defensar la gestió de la Generalitat argumentant que s'havia donat tota la informació necessària als ajuntaments i que, a partir d'aquí, cada municipi havia d'activar els plans municipals. La devastació i les crítiques van motivar, però, la voluntat de revisar els protocols d'actuació en casos d'emergència per vent.

El president de la Generalitat, José Montilla, manifestava, per la seva banda, que potser la previsió meteorològica "no es va fer amb la precisió necessària". Però malgrat les culpabilitzacions polítiques es van sentir molt tímidament algunes veus que apuntaven cap a altres direccions. La Cambra de Parcel·listes emetia un comunicat el febrer del 2009 en què assenyalava que la possible "falta de diligència en el manteniment d'elements privatius per part de veïns ha pogut ser la causa d'uns perjudicis que no haríeu d'haver patit".

Algun mitjà de comunicació i algun bloc personal apuntava directament al model de creixement urbanístic i a una planificació deficitària, hereva dels anys seixanta i setanta, com a causa de la devastació en unes urbanitzacions construïdes en zones boscoses o semiboscoses, predominantment de pi blanc amb alta incidència d'incendi forestal, de dubtosa legalitat, edificades sense tenir en compte distàncies, vials d'accés i sortides d'emergència ni una bona planificació de serveis bàsics, tal com s'incidia, precisament, en el MANIFEST PER A UNA NOVA CULTURA DEL TERRITORI [2006:88], presentat l'octubre del 2006 per diverses societats i col·legis professionals catalans vinculats al sector.

NTB

TEMPORAL MARÍTIM DE LLEVANT A LA COSTA BRAVA 140

El dia 26 i la matinada del 27 de desembre de 2008 té lloc un temporal de mar i vent que devasta la Costa Brava i castiga de manera generalitzada platges, ports, passeigs, embarcacions, etc. Les primeres estimacions econòmiques dels danys al gener del 2009 estan per sobre els 16 MEUR. La Diputació de Girona es compromet a invertir en les feines de neteja de carrers i el restabliment de la circulació i el MAMR promet reparar les infraestructures que són competència de l'Estat. Dos mesos després del temporal els ajuntaments afectats han cobert el cost de les reparacions i neteges més immediates, però resten a l'espera de les corresponents subvencions.

La Costa Brava comprèn el litoral nord de Catalunya, des de la desembocadura del riu Tordera a Blanes fins a la frontera amb França a Portbou. Es tracta d'una de les zones turístiques més importants de Catalunya des dels anys seixanta, moment en el qual la indústria turística s'hi va desenvolupar associada al turisme de masses. El fort creixement urbanístic que ha tingut lloc a primera línea de mar i la sobreexplotació del recurs litoral ha fet que els municipis de la costa esdevinguin vulnerables als recurrents temporals marítims que tenen lloc en aquest àmbit territorial.

El temporal marítim del 2007

Els darrers mesos de l'any 2007, entre l'octubre i el desembre, es van succeir dos temporals marítims de llevant que van afectar especialment la Costa Brava. El municipi més castigat va ser Blanes, que va perdre la sorra de les platges i va veure greument malmès el passeig marítim de s'Abanell en més de 100 m de longitud. L'estructura del passeig es va debilitar en alguns trams, la qual cosa va generar escletxes importants en el mur que separava la platja del passeig, de manera que hi havia risc d'esfondraments. Per evitar possibles accidents l'Ajuntament de Blanes va decidir tancar el passeig al pas de vianants, i també va demanar una actuació d'urgent per part de la Direcció General de Costes (DGC).

Altres platges importants del litoral de la comarca de la Selva van quedar també fortament afectades, com Lloret de Mar, que va perdre l'extensa platja que acull milers de turistes a l'estiu.

Els danys ocasionats pel temporal es van anar restaurant al llarg de l'any 2008. L'Estat va invertir 1,2 MEUR per a la reconstrucció de la platja de s'Abanell a Blanes amb arena dragada del fons marí del riu Tordera, i la DGC va reparar el tram del passeig malmès. Tanmateix, nous temporals al final de l'any van aturar les obres de restauració i van generar noves destrosses.

El temporal marítim del 2008

El dia 26 i la matinada del 27 de desembre de 2008 es va produir un temporal de mar i vent que va devastar la Costa Brava. La singularitat d'aquest temporal de llevant era resultat de la conjunció de dos fenòmens: cops de vent de l'est superiors als 150 km/h i un nivell de l'aigua per sobre del normal.

A Blanes el passeig de s'Abanell va ser novament engolit per la sorra i, a més, diversos aparcaments es van inundar i l'espigó i el port van ser danyats greument. A Tossa de Mar l'aigua va arribar als carrers del municipi, i av provocar nombrosos desperfectes als locals més propers a la platja. El passeig marítim de l'Escala es va ensorrar, i al nord del cap de Creus el mar va destrossar dos vaixells a Portbou i l'onatge va esbotzar les parets i el sostre de la confraria de pescadors de Llançà.

Platja d'Aro va ser el municipi a on hi va haver més danys humans. A part d'inundar-se una vintena de locals comercials i restaurants del passeig marítim i de danyar-se greument el club nàutic Port d'Aro, es va haver de desallotjar una trentena de persones i quatre veïns van resultar ferits per dues onades que van impactar al restaurant on eren.

A final d'any tot just es començava a realitzar el balanç dels danys ocasionats pel temporal, però la magnitud del desastre ja apuntava a factures milionàries. Les administracions locals començaven a reclamar ajuda de l'Estat i de les administracions supramunicipals per a esmenar els danys, i el sector turístic es lamentava de les repercussions negatives per al negoci.

El balanç de danys i els ajuts

El temporal de llevant va afectar severament tot el litoral de la Costa Brava, castigant de manera general platges, ports, passeigs, instal·lacions, embarcacions, comerços, etc. Les estimacions econòmiques dels danys es van fer esperar pel període festiu en què van succeir els fets, però les primeres xifres del mes de gener

Efectes del temporal a la platja de l'Escala Foto: Anna Torres

Municipi	Principals espais/estructures danyades pel temporal	Cost de reparació estimat
Begur	Camí de ronda	
	Port	115.000 €
Blanes	Passeig marítim	
	Platja	
	Mobiliari urbà	2,3 MEUR (adjudicats pel MMA)
Cadaqués	Clavegueram s	
	Passeig marítim	427.000 €
L'Escala	Passeig marítim	
	Platges	
	Mobiliari urbà	3,7 MEUR (adjudicats pel MMA)
Llançà	Dic de recer	
	Mobiliari urbà	
	Llotja de peix	600.000 €(sense la llotja)
Palafrugell	Mobiliari urbà	
	Jardineria	
	Obres vàries	74.000 €
Platja d'Aro	Locals comercials	
	Club nàutic	
	Espigó	2,9 MEUR
Portbou	Port	150.000 €
Sant Antoni de Calonge	Vorades	
	Paviment	
	Jardineria	
	Mobiliari urbà	303.436 €
Tossa de Mar	Rajoles i esglaons	
	Locals comercials	49.000 €

del 2009 apuntaven per sobre els 16 MEUR, si bé només s'havien calculat fins llavors part de les destrosses de l'Escala, Tossa de Mar, Blanes, Lloret de Mar, Colera, Portbou i Platja d'Aro. Davant aquesta situació, l'Estat i la Generalitat van iniciar converses per acordar les ajudes i línees d'actuació més urgents que calia desenvolupar. D'altra banda, l'empresa pública Ports de la Generalitat avaluava els danys i començava a fer algunes obres de reparació, i els ajuntaments, davant el temor que els danys del temporal afectessin la temporada turística, es van reunir amb la Diputació de Girona.

En la reunió que va tenir lloc el 8 de gener entre el president de la Diputació de Girona, Enric Vilert, el diputat de Cooperació Municipal, Narcís Casassa, i els representants dels ajuntaments afectats, es va acordar que la Diputació invertiria 450.000 €en els municipis costaners per ajudar en les feines de neteja de carrers i el restabliment de la circulació. Alhora Vilert va demanar a l'Estat celeritat en la recuperació dels desperfectes, de manera que el gruix de les obres estigués acabat abans de Setmana Santa.

El 28 de gener el secretari general del Mar, Juan Carlos Martín Fragueiro, va comunicar durant una visita als municipis afectats que el Ministeri de Medi Ambient i Medi Rural i Marí (MARM) destinaria més de 6 MEUR a reparar els estralls provocats en les infraestructures competència de l'Estat. A l'Escala es destinarien 3,7 MEUR a construir un mur al llarg dels 800 m de passeig i a fer un dic nou per evitar més afectacions; a Blanes, es cedirien 2,3 MEUR per arreglar el passeig de s'Abanell, fer una escullera i posar sorra per recuperar la platja; i finalment uns 800.000 €anirien a parar a altres municipis afectats, com Sant Feliu de Guíxols i Port de la Selva.

A la taula següent es recullen els danys del temporal i els costos de reparació estimats per a alguns dels municipis del litoral de la Costa Brava.

La recuperació després del temporal

Dos mesos després del temporal de llevant els efectes seguien visibles. Els ajuntaments afectats havien cobert el cost de les reparacions i neteges més immediates, però els grans desperfectes, que depenien de la Diputació, la Generalitat o l'Estat, encara estaven a l'espera de les corresponents subvencions. Els particulars, d'altra banda, treballaven per restablir la normalitat als seus establiments abans de la temporada turística i estaven pendents de cobrar les assegurances.

En alguns casos, els danys van ser tan greus que es van haver de buscar solucions a mitjà termini. A Llançà, per exemple, es va muntar una llotja de peix provisional amb mòduls prefabricats. Platja d'Aro, que va patir algunes de les pitjors conseqüències, continuava amb pràcticament tots els locals afectats tancats, tot i que es preveia que es tornessin a obrir per Setmana Santa. Finalment, a l'Escala s'estava redactant el projecte de rehabilitació del passeig marítim i a Blanes es mantenien els contactes amb l'Estat per refer la platja de s'Abanell amb aportacions de sorra abans de l'estiu.

ATD

TRAMVIA I REFORMA DE L'AVINGUDA DIAGONAL (BARCELONA) 141

De febrer a juny es duu a terme la primera fase del procés participatiu associat al projecte, que comporta la realització de sis sessions informatives i la distribució de material informatiu. Durant la segona fase, entre juny i setembre, es recullen 30.000 aportacions de ciutadans, que es mostren majoritàriament partidaris de reformar la via i d'instal·lar-hi un tramvia. A final d'any, però, tècnics i urbanistes qüestionen públicament l'opció del tramvia i l'alcalde Jordi Hereu proposa posposar l'inici de les obres de remodelació de l'avinguda fins a la finalització de l'ampliació de xarxa de metro i Rodalies, la qual cosa genera malestar entre els seus socis de govern d'ICV.

Antecedents | 2005.180; 2008.129

El Trambaix, el tramvia del Baix Llobregat, uneix Barcelona amb els municipis de l'Hospitalet de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Cornellà de Llobregat, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern i Sant Feliu de Llobregat. El Trambesòs, nom amb el qual és conegut el tramvia del Besòs, connecta Barcelona amb Sant Adrià de Besòs i Badalona a través de la Diagonal i de la Gran Via de les Corts Catalanes.

La primavera del 2005 el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va iniciar un estudi d'ampliació de la xarxa de tramvies al Baix Llobregat i al Barcelonès nord que incloïa la possibilitat de connectar aquests dos tramvies en superfície per l'avinguda de la Diagonal. Tot i que diversos estudis fets aquell mateix any coincidien a recomanar aquesta unió, cap a final de 2006, l'Ajuntament va decidir ajornar la realització del projecte i continuar avaluant-ne la viabilitat tècnica, ja que considerava que hi havia el risc que entorpís el trànsit a l'Eixample i que, per tant, si finalment es tirava endavant, calia que anés acompanyat d'una important reforma urbanística.

A principi del 2008, el govern municipal es va decidir a reprendre el projecte i l'alcalde Jordi Hereu (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC) es va comprometre a sotmetre'l a una consulta popular. Aquesta represa es va fer oficial a principi de setembre quan es va presentar al plenari del Consell Municipal la "Mesura de govern per a la transformació de l'avinguda Diagonal (tram comprès entre les places de Francesc Macià i les Glòries)". Amb aquesta mesura, l'Ajuntament es proposava actuar sobre el tram central de la Diagonal per tal de donar continuïtat al passeig de Gràcia, tant cap a llevant com cap a ponent, i crear un gran passeig que combinés l'ambient de la rambla Catalunya, la qualitat i el prestigi del passeig de Gràcia i el tradicional caràcter de la Diagonal existent.

Quant a la mobilitat, es volia prioritzar els moviments dels vianants, el transport públic (bus, tramvia i taxi) i la bicicleta, i la convivència de tots aquests modes, i aprofitar alhora per resoldre problemes com l'aparcament subterrani o un transport públic eficient que connecti una punta de l'avinguda Diagonal amb l'altra. També es preveia establir-hi zones de càrrega i descàrrega i potenciar els usos urbans, com ara el comerç i els espais de relacions. En relació amb el tramvia, el consistori era partidari d'efectuar la connexió per la Diagonal, amb les vies juntes, pel centre de la calçada.

Tot i no amagar les seves preferències, l'Ajuntament es mantenia obert per escoltar les propostes i les opinions que es preveia recollir amb la consulta popular, els detalls de la qual es van anar definint al llarg de l'any.

A final d'octubre l'Ajuntament va crear l'Oficina del Projecte Diagonal, la primera tasca de la qual era redactar la proposta tècnica que serviria com a document de treball en el qual es recollirien les opinions del procés participatiu.

Definició i inici del procés participatiu

A final de gener de 2009, l'Ajuntament va presentar el procés participatiu ideat per al projecte de reforma de la Diagonal i el va definir com el més important realitzat mai a la ciutat de Barcelona. Es plantejava com un procés en cinc fases: informació i comunicació, aportacions ciutadanes, devolució, debat de les alternatives i consulta ciutadana en referèndum per a majors de setze anys. Es preveia que es duria a terme entre febrer de 2009 i abril de 2010.

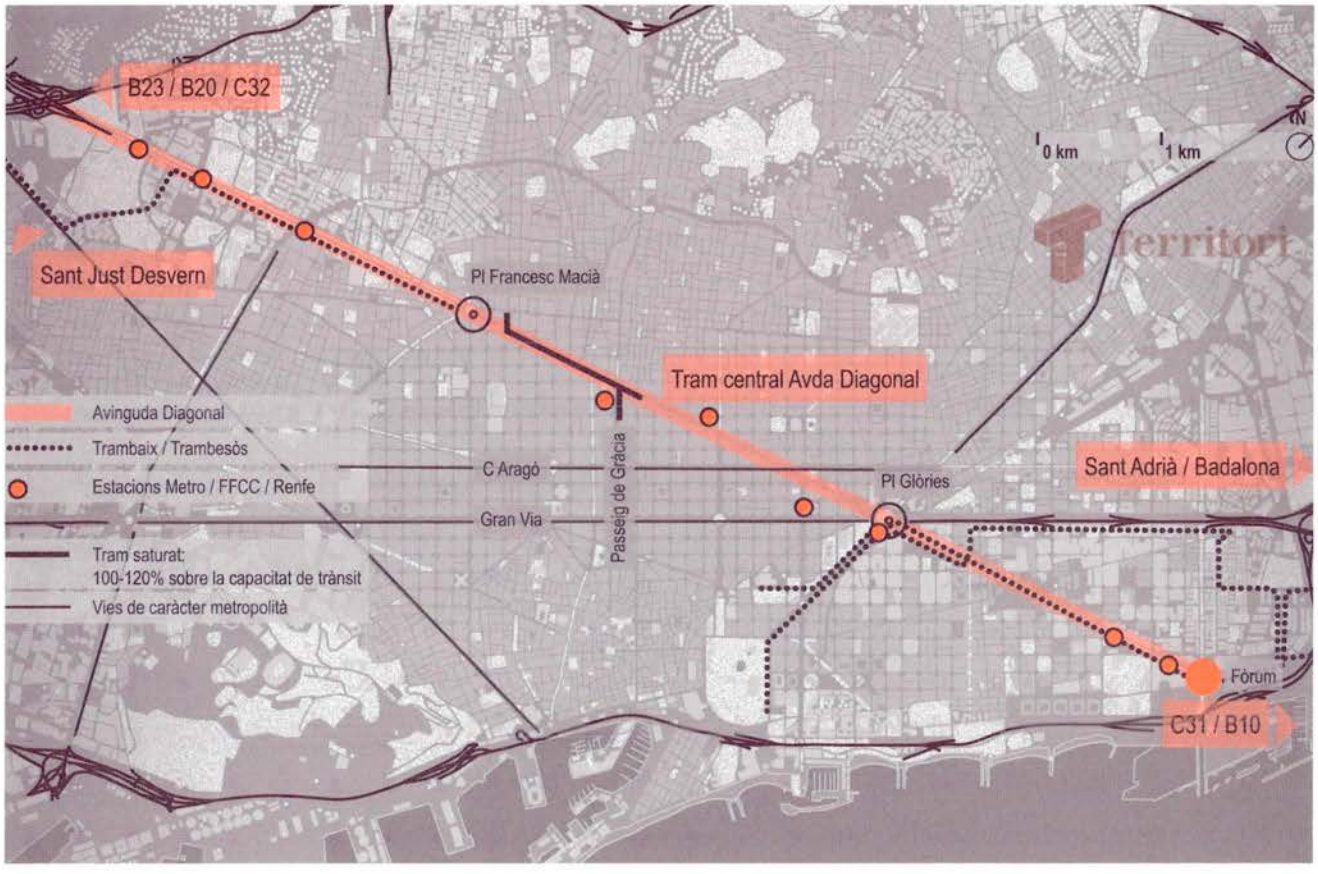
A mitjan febrer de 2009, l'Ajuntament va engegar la primera fase del procés, en el marc de la qual es van fer sis sessions formatives al Palau Baró de Quadras, seu de Casa Àsia, i a l'Institut Municipal d'Educació de Barcelona. Quatre de les sessions es van adreçar a les entitats i a la ciutadania en general, una al comerciants i dues més al personal docent, ja que es preveia, també, la implicació en el procés d'alumnes de primària i secundària a través d'un seguit de tallers formatius.

Una segona acció inclosa dins aquesta primera fase del procés participatiu va ser la posada en funcionament d'una pàgina web per explicar els motius pels quals l'Ajuntament es plantejava la necessitat de reformar l'avinguda i per posar a disposició de la ciutadania informació sobre la Diagonal, que incloïa aspectes històrics i urbanístics, així com tota la informació actualitzada del procés participatiu associat al projecte de reforma.

Aquestes dues accions van anar acompanyades d'una campanya de comunicació del procés participatiu que va incloure la distribució i exposició de diferents elements amb la imatge i l'eslògan del procés: "i.de.a.Diagonal", inicials d'"imaginar, decidir i actuar", les fases de la transformació de l'avinguda. Com a part de la campanya de comunicació es va dur a terme la distribució de banderoles, cartells, tríptics, fulletons als autobusos que creuen la Diagonal i a les estacions de metro de l'àmbit, encartaments als diaris, articles al diari municipal Barcelona Informació. Aquesta primera fase del procés va durar fins al mes de juny i va tenir un cost de 350.000 €.

30.000 aportacions de la ciutadania

A començament de juny es va obrir la segona fase del procés participatiu, la de les aportacions ciutadanes. Per recollir aquestes aportacions, l'ajuntament va distribuir 1,2 milions de butlletes participatives. En aquestes, d'una banda, es demanava als ciutadans la seva opinió en general de la idea de remodelar la Diago-



nal a través de preguntes obertes, i també es formulaven preguntes concretes, en forma de qüestionari, sobre com hauria de ser aquesta transformació. Les qüestions es plantejaven amb un ventall de possibles respostes sobre diferents aspectes com la funcionalitat que hauria de tenir la Diagonal entre Francesc Macià i Glòries, la mobilitat de la via, la millora de la sostenibilitat i la manera de fer-la més amable per a les persones. Un cop omplerta la butlleta, es podia retornar per correu o dipositar a les bústies habilitades a diferents punts de la ciutat (Oficines d'Atenció al Ciutadà, centres cívics, biblioteques i seu de Casa Àsia). Així mateix, també es van poder respondre a les qüestions de la butlleta a través de la web i per telèfon.

El 30 de setembre va finalitzar el període d'aportacions, durant el qual es van recollir un total de 29.700 butlletes individuals i 200 de col·lectives d'entitats o consells de participació de la ciutat.

Els ciutadans, favorables a la reforma i a la unió dels tramvies

A mitjan novembre, com a part de la tercer fase, es van presentar els resultats de la consulta. Les respostes a les preguntes obertes reflectien que més del 80% dels participants estaven d'acord amb el procés de transformació de la Diagonal. A les preguntes del formulari, on es demanava que s'ordenés per ordre de prioritat diferents opcions, el 90% dels participants reclamava que amb la transformació es garantís la mobilitat per a tothom, el 80% que s'augmentés el transport públic i que es millorés la xarxa d'autobusos i el 75% demanava la implantació del tramvia a tota la Diagonal. També es demanen més bancs i papereres, així com la segregació de vianants i vehicles.

El 70% dels participants preferia que la Diagonal fos un espai de passeig i de trobada per a veïns i vianants en general. En aquest context, hi havia varietat d'opinions en relació amb la distribució de les voreres: el 37% es decantava per la distribució actual –és a dir, amb dues voreres centrals i les dos laterals–; el 32% implantaria una gran vorera central (tipus rambla); i el 30% preferia disposar únicament de dues voreres laterals. Respecte a l'arbrat, el 48% apostava per les 4 fileres existents en el mateix lloc, mentre que el 52% acceptaria que es poguessin canviar de lloc si calgués, sempre que es mantingués o s'hi augmentés el nombre d'arbres.

Entre febrer i juny també es van recollir 800 aportacions d'estudiants de 21 centres escolars de Barcelona de primària i secundària. El material procedent d'aquestes aportacions es va utilitzar per a l'exposició "Infants i joves imaginem la nova Diagonal", que recollia les principals reflexions i propostes realitzades pels escolars i que es va inaugurar a mitjan setembre a la Sala Ciutat de l'Ajuntament.

Tramvia sí, o no?

A principi de desembre, el Reial Automòbil Club de Catalunya (RACC) va organitzar un debat amb la participació de diversos urbanistes per tractar la qüestió de la mobilitat a la Diagonal. En el marc d'aquesta jornada, el quart tinent d'alcalde i regidor d'Urbanisme i Infraestructures, Ramon Garcia Bragado va explicar que l'Ajuntament era partidari de la instal·lació d'un mitjà de transport amb un carril segregat per enllaçar les dues línies de tramvia, però que aquest mitjà no havia de ser necessàriament un altre tramvia, sinó que podria ser un autobús. En tot cas, va especificar que hauria de ser una línia de cinc parades, d'un mitjà capaç de circular a una velocitat mitjana de 16 km/h. Quant a la distribució de l'espai dins l'avinguda, Bragado va explicar que l'Ajuntament era partidari d'una distribució amb una secció amb tramvia, un carril per sentit per a autobusos a l'actual calçada central, voreres més amples als laterals i dos carrils per sentit entre els arbres per al trànsit rodat privat. Tanmateix, també

va aclarir que encara no hi havia un projecte definitiu per sotmetre a debat.

Altres tècnics convidats es van mostrar crítics amb la instal·lació de qualsevol nou mitjà de transport en superfície per la Diagonal. En aquesta línia, els més contundents van ser Manuel Acebillo i Oriol Bohigas. Segons el primer, apostar pel tramvia era situar Barcelona entre les ciutats de segona divisió, ja que considerava aquest mitjà de transport més propi de les ciutats de 100.000 o 150.000 habitants, que no pas de grans metròpolis. Acebillo va defensar altres alternatives de transport lleuger, com els tapissos rodants o els taxis elèctrics. Fins i tot va argumentar a favor dels ferrocarrils subterranis, en modalitat de tramvia o de metro[1]. Tanmateix García Bragado va descartar la possibilitat de soterrar el tramvia, adduint la presència d'un gran col·lector d'aigües pel centre de la Diagonal, una circumstància que també havia menat l'Ajuntament a qüestionar l'opció de construir aparcaments subterranis. Bohigas, per la seva banda, va denunciar que la decisió de fer passar el tramvia pel tram central de l'avinguda havia estat una decisió política i que ja estava presa, per la qual cosa era escèptic quant a la receptivitat del consistori als arguments dels tècnics.

En canvi, Joan Torres, director general de Ferrocarrils de la Generalitat (FGC), va definir el tramvia com un mitjà de transport jove i va recordar el creixement espectacular que havia tingut els darrers anys i que l'havia portat a assolir a Barcelona els 95.000 passatgers diaris en dies laborables (60.000 al Trambaix i 35.000 al Trambesòs).

El gran dubte en relació amb la implantació d'un nou transport públic en superfície a la Diagonal era si les altres vies de l'Eixample serien capaces d'absorbir el volum de trànsit que deixaria de passar per l'avinguda. Segons Bragado, si no es podia demostrar que això era viable, no es podria tirar endavant la reforma. En aquest sentit, els enginyers Joan Torres i Alfred Morales, excoordinador de Circulació i conseller delegat de Barcelona Serveis Municipals, opinaven que aquesta absorció seria possible, si bé caldria introduir-hi algunes modificacions, per exemple a les travessies dels carrers Còrsega, Provença i París amb l'avinguda Diagonal.

Data per al referèndum

A final d'any l'Ajuntament va anunciar que la quarta fase del procés participatiu, el referèndum, tindria lloc entre les 10.00 h del 10 de maig del 2010 i les 10.00 h del dia 16 del mateix mes. Tots els majors de setze anys empadronats a la ciutat abans del 31 de desembre de 2009 tindrien dret a participar en la consulta, amb la qual cosa es produïa una situació sense precedents perquè mai abans a l'Estat espanyol s'havia organitzat una consulta ciutadana d'aquesta magnitud, tant pel volum de vots potencials (estimat en 1,4 milions) com per la complexitat i l'envergadura del projecte sotmès a votació. L'Ajuntament va explicar que les votacions es podrien fer tant presencialment, en algun dels centres habilitats que s'instal·laran als 73 barris de la ciutat, com per Internet, a través d'un sistema de vot informàtic preparat per la consultoria SCYTL i auditat per la Universitat Politècnica de Barcelona. En tots dos casos, però, el vot es faria sense urnes, mitjançant una pantalla.

En la consulta, els votants podrien escollir entre dos projectes de remodelació elaborats per l'Oficina Tècnica de la Diagonal o bé rebutjar-los tots dos. Aquests projectes, però, a final d'any, encara estaven pendents de perfilar.

La convocatòria del referèndum es va aprovar amb els vots de tots els grups polítics municipals, llevat del Partit Popular (PP). Tanmateix, alguns experts com Bohigas i Acebillo es van pronunciar en contra de la realització del referèndum per decidir quina era la millor opció, una decisió que, al seu parer, pertocava de prendre als tècnics.

Tensió al bipartit pel tramvia i pel començament de les obres

L'anunci de Bragado, segons el qual l'Ajuntament no descartava alternatives al tramvia, va molestar els seus socis de Govern municipal d'Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV). En aquest sentit, el segon tinent d'alcalde, Ricard Gomà (ICV), va recordar que el tramvia era un compromís entre els socis de govern i que, com a tal, no estava en dubte, i el posava com a condició indispensable que haurien de tenir les dues alternatives que podrien votar els ciutadans al referèndum. L'any es va clourre amb una certa tensió entre els socis del govern municipal per aquesta qüestió.

D'altra banda, s'esperava que l'Oficina del Projecte Diagonal presentés el projecte tècnic que se sotmetria a referèndum, cosa que estava prevista per al primer trimestre de 2010.

MSM

Més informació

diagonalbarcelona.wordpress.com
www.bcn.cat/diagonal
www.anycerda.org/centre/Sala-Ciutat-La-porta-oberta-al-teu-Ajuntament-/treball/infants-i-joves-imaginem-la-nova-diagonal-a-sala-ciutat

1 En aquest sentit, es feia ressò d'un projecte derivat del Pla de rodalia de Barcelona 2008-2015, pel qual el Ministeri de Foment (MIFO) estava estudiant construir un nou túnel entre Cornellà i la zona universitària i que podria tenir continuïtat per sota la Diagonal fins a Glòries. Bragado va afirmar que aquesta galeria tindria una funció distinta a la del transport públic, però, per a Acebillo, si es construïa aquesta galeria, no tenia sentit posar cap nou transport en superfície a la Diagonal.

142 TRAMVIA DEL BAGES

El novembre de 2009 la Generalitat presenta l'estudi que determina que la comarca del Bages serà la primera a disposar d'un tren tramvia. Aquest modern mitjà de transport, que funciona com un tren entre pobles i com un tramvia dins els nuclis urbans, unirà Manresa amb Súria, Sallent i altres poblacions veïnes, alhora que connectarà l'estació d'autobusos i d'FGC amb l'estació de RENFE passant per dins de Manresa. Alguns ajuntaments i entitats valoren molt positivament la proposta, mentre que altres s'oposen al traçat per l'interior de les localitats en considerar que és inviable i incompatible amb la xarxa urbana i el trànsit de cotxes actual.

L'any 2008 el Bages tenia 181.000 habitants i es calculaven uns 190.000 desplaçaments diaris totals, el 80% dels quals interns a la comarca, per bé que només un 8% dels desplaçaments en transport motoritzat es feien amb transport públic. En els darrers temps, però, les administracions han augmentat l'oferta de servei de transport públic a la comarca amb la voluntat d'augmentar-ne l'ús entre els bagencs.

El 2008 es va posar en funcionament el PLA DE SERVEIS DE TRANSPORT PUBLIC DEL BAGES [2008:89], que feia arribar el transport públic a tots els municipis de la comarca que no en tenien i millorava la freqüència de pas dels autobusos a la resta de pobles. El Pla va comportar un augment de l'oferta d'un 49% dels serveis per carretera i va contribuir a un augment de 170.080 usuaris anuals (15%) respecte del 2007.

El mateix any també es va constituir l'Autoritat Territorial de Mobilitat (ATM) de les Comarques Centrals, que exerciria les competències en matèria de transport públic i que va permetre que l'abril de 2009 s'implantés el sistema tarifari integrat de l'àrea de Barcelona a tots els transports públics de la comarca. Aquest sistema possibilitava l'ús d'un mateix bitllet per als diferents transports interns entre els pobles de la comarca i entre la comarca i Barcelona.

Entre 2007 i 2008, el servei d'autobusos intraurbans de Manresa també va augmentar considerablement la freqüència de pas i va sumar noves línies, fet que va contribuir a augmentar un 9,5% el nombre d'usuaris, fins a arribar als 2,2 milions d'usuaris. A més, es va millorar la connexió entre l'estació d'autobusos (que acull també l'estació Manresa-Alta de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, FGC), d'una banda, i el centre de Manresa i l'estació de RENFE, de l'altra. Amb aquestes mesures, l'ATM volia fomentar l'ús del transport públic entre aquelles persones que van a Manresa des de la resta de pobles de la comarca.

Es redacta l'estudi per a la implementació del tren tramvia

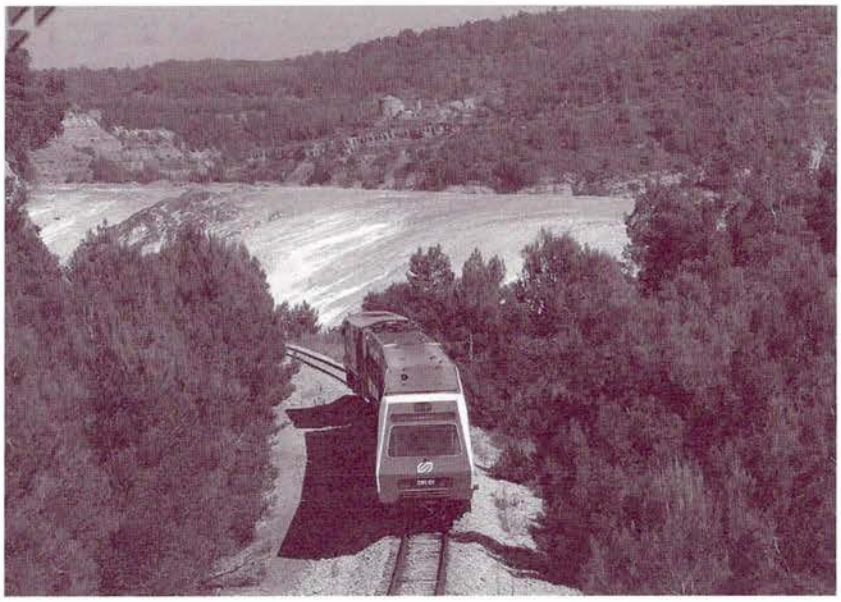
Des de feia uns anys, diversos càrrecs polítics i representants d'associacions i organitzacions empresarials i professionals del Bages havien reclamat l'aprofitament, per al transport de passatgers, de les dues línies de ferrocarrils (d'FGC) que actualment servien per al transport de potassa des de les mines de Súria (a la vall del Cardener) i Sallent (a la vall del Llobregat) cap a Manresa, tot i que antigament ja havien portat passatgers.

A final de 2008, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) adjudicava el contracte per a l'estudi informatiu i l'estudi d'impacte ambiental (EIA) relatius a la implementació d'un tren tramvia a la comarca del Bages, que haurien d'estar enllestits en un termini de deu mesos.

El tren tramvia combina les qualitats del tren entre poblacions i pot arribar a 100 km/h, mentre que a dins els nuclis urbans es comporta com un tramvia, amb els combois arran de terra i estacions a l'aire lliure. El tren tramvia del Bages aprofitaria les antigues vies de tren, que s'haurien d'electrificar i desdoblar en alguns trams, i en el pas pels nuclis urbans s'hauria d'adaptar la via a les necessitats d'un tramvia. Les vies es prolongarien fins als nuclis de Súria i Sallent (actualment es queden als afores), i també es construirien estacions a Callús, Sant Iscle, Santpedor i a equipaments importants com la presó dels Lledoners (Sant Joan de Vilatorrada) i el Parc Tecnològic de la Catalunya Central (Manresa).

Els ajuntaments discrepen pel que fa a la valoració del tren tramvia

Després que les primeres intencions del DPTOP es fessin públiques, els ajuntaments dels municipis afectats van fer-ne valoracions diverses. La regidora d'Urbanisme de l'Ajuntament de Manresa, Àngels Mas (del Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), no veia malament la proposta del tramvia però continuava apostant per la construcció d'un metro que unís les estacions d'FGC i de RENFE, argumentant que permetria una bona connexió entre les dues xarxes i que no interferiria en el "migrat espai públic de Manresa".



Tren especial circulant prop de Sallent, amb les sals potàssiques al fons Foto: Bernat Borràs

L'Ajuntament de Sallent, liderat per l'alcalde Jordi Moltó (Convergència i Unió, CiU), no veia clar que el tren arribés dins el poble i preferia que acabés el recorregut on ho fa actualment, al barri de la Rampinya, on es podria construir una gran zona d'aparcament. Moltó argumentava que era complicat que el tren passés pel barri de la Botjosa (on hi havia hagut nombrosos problemes d'esfondraments) i que costaria fer-lo compatible amb la xarxa urbana i el trànsit actuals de la localitat.

D'altra banda, l'Ajuntament de Súria esperava tenir més informació per expressar la seva posició final, encara que veia amb bons ulls la proposta. Ara bé, tant aquest consistori com el de Sallent reclamaven trens semidirectes en hores punta per unir les seves poblacions amb Barcelona, que paressin només a Manresa, Martorell i Sant Boi de Llobregat.

A l'agost, després de mesos de debat sobre si a Manresa li convenia més un metro o un tramvia, l'alcalde de Manresa, Josep Camprubí (PSC), acceptava l'aposta pel tramvia perquè era més realista i factible econòmicament que no pas el metro.

Es presenta un estudi per a un altre tramvia

A principi de novembre, la delegació del Bages, Berguedà i Anoia del Col·legi d'Aparelladors, Arquitectes Tècnics i Enginyers d'Edificació va presentar un estudi en el qual es proposava un nou tramvia, batejat com Tram-Man, i en el qual es defensava que contribuiria a una mobilitat més eficient i sostenible. Aquest tramvia uniria el passeig del Riu (vora l'estació de RENFE) amb el Parc Tecnològic, passant per les carreteres de Cardona i de Vic, les artèries principals que travessen el centre de Manresa. Aquest traçat era diferent del de la proposta del DPTOP però, segons els autors de l'estudi, no eren projectes excloents i es podrien entrellaçar.

El secretari de Mobilitat de la Generalitat, Manel Nadal (PSC), i la regidora d'Urbanisme de Manresa van valorar positivament la proposta del col·legi. Tot i així, van recordar que imminentment es presentaria l'estudi encarregat pel DPTOP, que partia d'uns paràmetres diferents i que entenia el tramvia com una prolongació a l'interior de la ciutat de la xarxa ferroviària que uneix Manresa amb les poblacions veïnes més importants.

Es publica l'estudi

El 25 de novembre es va aprovar l'estudi informatiu i l'EIA relatius a la implementació del tren tramvia del Bages i es va obrir un període d'informació pública de trenta dies. Manel Nadal va presentar l'estudi a Manresa el dia abans: a més de confirmar que el traçat

Vista general de l'estació Manresa-Baixador Foto: Bernat Borràs

arribaria fins als nuclis de Súria i Sallent, s'afegia un ramal que uniria Manresa amb Sant Joan de Vilatorrada i que també connectaria Manresa-Alta (autobusos i FGC) amb l'estació de RENFE, recuperant bona part de l'antic traçat d'FGC (que havia estat urbanitzat dècades enrere). Així, s'aprofitarien 25 km de vies existents i se n'haurien de construir 9,4 km de noves. En total, els diferents trajectes disposarien de 25 parades, tres de les quals permetrien l'intercanvi amb les estacions de tren de RENFE i FGC. El conjunt de les infraestructures, sense comptar els trens, tindria un cost estimat de 105 MEUR.

Nadal va explicar que el tren tramvia del Bages seria un exemple per a les comarques de Ponent, Girona i el Camp de Tarragona, que també l'implantarien en el futur. L'estudi assenyalava que el tram urbà de Manresa tindria una demanda de 4.100 usuaris diaris, i de vora 2.000 entre Manresa i Santpedor.

Mentre l'alcalde de Sallent continuava veient-hi els mateixos problemes, tant l'alcalde de Súria, Antoni Julián (PSC), com el govern i l'oposició de Manresa es mostraven molt satisfets amb la proposta.

Diversos representants d'associacions de veïns i personalitats de Manresa van criticar, en una enquesta del diari *Regió 7*, el pas del tramvia per l'interior de la ciutat (si bé estaven a favor de la connexió de Manresa amb Sallent i Súria), argumentant que els carrers no són prou amples, que el pas dels combois provocaria més col·lapses de trànsit, que seria inviable econòmicament i que seria més pràctic potenciar una xarxa de microbusos elèctrics. Altres arguments apuntaven que l'ús d'un tramvia per unir les estacions de RENFE i d'autobusos no era una bona solució per fomentar la intermodalitat, ja que s'haurien de fer massa transbords, i que, per contra, seria millor crear una estació central on es creuessin RENFE, FGC i autobusos.

Per contra, altres entitats i representants polítics s'hi mostraven a favor i defensaven que el tramvia era el mitjà més ecològic i més barat (tenint en compte que aprofitaria l'antic traçat del tren), que era l'únic mitjà que evitaria els embussos de trànsit (juntament amb el metro, per bé que era molt més econòmic), que s'havia anat implantant a les principals ciutats europees i que Manresa havia de seguir-ne l'exemple.

Un futur amb canvis importants per al transport ferroviari a la comarca

El DPTOP preveia que la construcció del tramvia del Bages podria començar l'any 2012 i estar enllestida cap al 2016. A més, per als propers 10 o 15 anys també es preveu la construcció de l'Eix Transversal Ferroviari [2008:50], que uniria Lleida amb Girona passant per Manresa. Així, aquestes dues infraestructures reforçarien el transport públic del Bages en els pròxims anys.

PHE-X3EA

Més informació

www.atmcomarquescentrals.cat/
www10.gencat.cat/ptop/AppJava/cat/informacio_publica/transports/informacio_tren_tramvia.jsp
hwww.apabcn.cat/documentacio/comunicacio/colegi/delegacions/manresa/tram_man.pdf

143 TRANSFORMACIÓ URBANA DE LA CIUTAT DE LA JUSTÍCIA (L'HOSPITALET DE LLOBREGAT)

El maig de 2009 s'inicia l'última fase de trasllat dels òrgans judicials al nou complex ubicat a la Gran Via, entre la ciutat de Barcelona i l'Hospitalet. Continua la preocupació sobre la mobilitat i la capacitat de garantir l'accés a tothom al nou complex. També s'escolten veus crítiques sobre la distribució de l'espai, l'emplaçament o la continuïtat dels problemes ja existents als jutjats de Barcelona.

Antecedents | 2003:115; 2004:187; 2005:184

L'any 2003 el Govern de la Generalitat, en mans de Convergència i Unió (CiU), va aprovar el projecte urbanístic de la ciutat judicial, el qual pretenia solucionar el problema de la dispersió dels organismes judicials de la ciutat de Barcelona i l'Hospitalet de Llobregat mitjançant la construcció d'un complex judicial que centralitzaria tota l'activitat metropolitana.

Aquest projecte va ser dissenyat per l'arquitecte britànic David Chipperfield i l'equip barceloní B-720 en els antics terrenys de la caserna de Lepant (300.000 m²), entre les ciutats de Barcelona i l'Hospitalet de Llobregat, en el marc de la TRANSFORMACIÓ URBANA DE LA GRAN VIA [2008:133].

Aquest projecte preveia inicialment la concentració de tots els òrgans judicials en onze edificis, amb una superfície total construïda de 280.000 m². Diversos col·lectius socials i veïnals es van oposar al projecte, especialment per l'elevada edificabilitat. Amb les eleccions de novembre de 2003 i el canvi de govern (format pel Partit dels Socialistes de Catalunya –PSC–, Iniciativa per Catalunya-Verds –ICV– i Esquerra Republicana de Catalunya –ERC–), el nou Departament de Justícia va decidir iniciar una revisió del projecte de construcció del futur complex.

Finalment, el juliol de 2004, el Departament va presentar un nou pla d'actuació que reduïa l'edificabilitat en més de 60.000 m² de sostre i l'alçària màxima del edificis que passava de disset plantes a quinze. Es construirien nou edificis en una superfície de 213.000 m² , sis edificis serien jutjats i la resta es destinarien a espais complementaris i a usos socials. El pressupost també es veia modificat i quedava en 234 MEUR, aproximadament uns 40 i 50 MEUR menys.

El Departament de Justícia assenyalava que el nou projecte era més sostenible, menys congestionat i més diversificat, ja que els equipaments judicials es dividien finalment en dues zones, una al centre de Barcelona (passeig de Lluís Companys i l'Eixample) i l'altra, la Ciutat de la Justícia. Aquesta donaria cabuda a 166 jutjats, concretament, la Fiscalia de Menors i els jutjats de jurisdicció, un jutjat de violència contra les dones, els jutjats d'instrucció, de família i les dependències dels jutjats de guàrdia, els jutjats penals, els de primera instància i els mercantils; a més a més, s'ubicaria també en el complex l'Institut de Medicina Legal de Catalunya (IMLC), el Servei de Justícia Gratuïta i els jutjats de l'Hospitalet, incloent-hi el Registre Civil, i es construiria, també, un aparcament de 1.750 places.

Davant d'això, tant el Tribunal Superior de Justícia de Catalunya (TSJC) com diversos procuradors, fiscals i advocats van criticar el projecte i es van lamentar que aquest hagués perdut l'objectiu de concentrar tots els jutjats. D'aquesta manera, s'obria la possibilitat d'introduir nous usos a la zona, cosa que es va fer realitat el 2006, quan els departaments de Justícia, Medi Ambient i Habitatge i Economia i els dos ajuntaments van signar un conveni per a la construcció d'un edifici amb 140 habitatges de protecció per a joves. A més a més, trenta habitatges anirien destinats a cobrir les necessitats dels jutjats.

La mobilitat, preocupació constant

Malgrat que a la zona hi havia diverses parades d'autobusos, la parada de Santa Eulàlia de la línia 1 de metro (15 minuts caminant) i la parada de ferrocarrils Fira-Europa (inaugurada el 2007) que l'any 2012 es preveia inaugurar, juntament amb una parada de la LÍNIA 9 DE METRO [76], hi havia dubtes diversos de la capacitat de garantir i millorar la mobilitat de la zona.

Per aquest motiu, el maig de 2007 es va crear la Taula de la mobilitat, formada pel Departament de Justícia, Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), els ajuntaments de Barcelona i l'Hospitalet de Llobregat, l'Entitat Metropolitana del Transport (EMT), l'Autoritat Metropolitana del Transport (AMT), els operadors de transport públic, els representants dels cossos judicials i els sindicats, en representació dels treballadors.

A començament de 2008, la Taula va presentar un seguit de propostes a partir d'un estudi sobre mobilitat, el qual informava que la mobilitat generada pel nou complex seria de 31.125 desplaçaments diaris (d'entrada i sortida). Respecte a les propostes que feia la Taula, hi havia la modificació d'algunes parades i línies d'autobús o l'increment de freqüència o la prolongació d'algunes línies. A més a més, la Taula de mobilitat també proposava designar una persona com a coordinadora de mobilitat i constituir-se com a comissió tècnica permanent per fer un seguiment de la mobilitat associada a la Ciutat Judicial.

S'inicia el trasllat

El febrer de 2008 es va iniciar la primera fase de trasllat dels òrgans judicials a la Ciutat de la Justícia. El primer edifici que es va posar en marxa va ser l'edifici H on es van posar en funcionament els jutjats d'instrucció, de primera instància i el registre de l'Hospitalet i el jutjat de violència sobre la dona.

Comissions Obreres va criticar el trasllat, tot assenyalant que s'obrien al públic amb uns serveis mínims insuficients i sense arreglar els problemes que tenia aquest partit judicial. La jutgessa degana de Barcelona, Maria Sanahuja, va criticar el model de distribució de l'espai elaborat pel Departament. També, en una junta de jutges de l'Hospitalet, aquests van sol·licitar al TSJC que, en el si de la comissió mixta amb la Generalitat, s'adoptessin mesures per solucionar les deficiències derivades del canvi de seu i la manca de places d'aparcament.

A final d'any s'iniciava la segona fase del trasllat amb la qual es posava en marxa l'edifici G, la clínica forense i l'IMLC. El mes de maig de 2009 es va iniciar la tercera fase, l'última, que suposava el trasllat dels jutjats de Barcelona (de guàrdia, d'instrucció, penals i civils) i de la fiscalia.

Aquest mateix mes diversos sindicats es van manifestar davant del complex per evidenciar la seva disconformitat amb alguns aspectes del nou complex, com ara la mobilitat, l'emplaçament, la distribució de l'espai, entre d'altres. Davant d'això, la consellera Montserrat Tura va indicar que la majoria de reivindicacions eren difícilment acceptables.

Juntament amb els edificis del la ciutat judicial que es posaven en funcionament, Urbicsa, l'empresa encarregada de la construcció i manteniment (durant 25 anys) de tot el complex immobiliari, va inaugurar els dos edificis destinats a usos empresarials. A causa de la crisi econòmica, Urbicsa no va aconseguir llogar els edificis ni les places d'aparcament que oferia, i només mantenia el lloguer dels edificis judicials a la Generalitat.

Pel 2010 es preveu la posada en marxa total i completa de la Ciutat de la Justícia, amb un cost final aproximat de 283,26 MEUR.

RCN

Més informació

www.ciutatdelajusticia.com

144 TRANSFORMACIÓ URBANA DE LA PRESÓ MODEL (BARCELONA)

L'any 2009, l'Ajuntament de Barcelona presenta un primer projecte per a la transformació urbana de la Model que preveu que els antics edificis de galeries acullin equipaments i que part del solar es transformi en parc públic. Els veïns celebren aquest projecte, ja que recull bona part de les demandes que han efectuat a l'Ajuntament per millorar el nivell d'equipaments del barri, tot i que és un projecte a llarg termini ja que la seva execució depèn de l'acabament de la nova presó de preventius i del centre obert que s'estan executant al barri de la Zona Franca de Barcelona, on es traslladarà la població reclusa que viu a la Model.

Antecedents | 2005:47; 2005:123; 2006:44

Des de fa més de 200 anys, la presó Model ocupa un solar al barri de l'Esquerra de l'Eixample de Barcelona, en l'espai comprès entre els carrers Nicaragua, Provença, Entença i Rosselló. Les primeres reivindicacions veïnals que van demanar el trasllat d'aquesta presó van començar l'any 1976 i ja llavors les demandes es van centrar en equipaments per al barri. D'ençà d'aquella data han passat més de trenta anys, i les administracions han anat fixant terminis per al trasllat de la presó que s'han anat incomplint sistemàticament.

El PLA DIRECTOR D'EQUIPAMENTS PENITENCIARIS, 2004-2010 [2005:123], aprovat pel Govern de la Generalitat l'any 2004, preveia que els centres de preventius i de transit s'ubiquessin preferentment en zones urbanes i periurbanes per tal de garantir la proximitat a les seus dels jutjats. L'any 2005, el llavors conseller de Justícia Josep M. Vallès (Ciutadans pel Canvi, CpC) va presentar un acord d'execució que concretava les ubicacions de les instal·lacions penitenciàries previstes al Pla director. En el cas de la nova presó de preventius de Catalunya, tot i que el Pla director preveia que la construcció es fes a les comarques de Barcelona, el conseller va anunciar que aquest centre es faria o a la ciutat de Barcelona o a la seva conurbació més immediata. Vallès també va dir que una part del solar que ocupava la vella presó Model es reservava per a un nou centre de règim obert.

Aquesta determinació enunciada per Vallès en relació amb la ubicació d'aquests d'equipaments penitenciaris a la ciutat de Barcelona va requerir una intensa negociació amb l'Ajuntament ja que aquesta institució no volia cap presó en el seu terme municipal i així ho havia pactat l'any 2001 amb Departament de Justícia, quan aquest estava governat per Convergència i Unió (CiU) [2005:47]. Després d'un any de negociacions, el juny de 2006 es van fer públics els acords entre l'Ajuntament i el Departament de Justícia de la Generalitat, que van modificar el Conveni de col·laboració per a la renovació dels equipaments penitenciaris de Barcelona. Aquests acords van fixar que tant el nou centre de preventius com el de règim obert estarien en un mateix solar del barri de la Zona Franca de Barcelona i, en conseqüència, s'alliberaria tot el solar i l'edifici ocupat per la vella presó. Aquesta solució va ser ben valorada per l'alcalde de Barcelona del moment, Joan Clos, del Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC, que va acceptar el fet que la ciutat continués tenint centres penitenciaris però lluny de la trama urbana més densa alhora que guanyava un solar de prop de 3 ha per a nous usos, resultat del futur trasllat de totes les instal·lacions penitenciàries de la Model cap a la Zona Franca. Per la seva banda, Vallès va considerar que la modificació d'ubicació del centre de règim obert era equilibrada ja que per a ell la prioritat era que el nou centre de preventius romangués a la ciutat, com en altres ciutats europees.

El projecte per al solar de la Model a l'Esquerra de l'Eixample

L'avantprojecte de transformació del solar i de rehabilitació de l'edifici de la Model va ser elaborat pels arquitectes Esteve Bonell i Josep M. Gil i presentat per l'Ajuntament de Barcelona l'abril de 2009. La regidora de l'Eixample, Assumpta Escarp, va dir que els criteris que havien guiat aquest avantprojecte eren, a banda de treure els murs, conservar el panòptic o torre de vigilància al centre de l'edifici, i la morfologia dels braços, i introduir alhora equipaments moderns tot recuperant la trama Cerdà.

El projecte preveu que el solar quedi lliure de les parets blindades que han format els murs exteriors de seguretat de la presó i que s'enderroquin les edificacions perimetrals situades al carrer Nicaragua, l'edifici d'entrada a la presó pel carrer Entença i un dels sis braços de galeries de l'estructura central per aconseguir un parc de 12.000 m² en el cantó més assolellat del solar que, alhora, esdevindrà l'accés principal al conjunt d'equipaments. Les futures instal·lacions aprofitaran el panòptic central a mode de vestíbul i distribuïdor i els cinc edificis de galeries restants que, com una estrella, arrenquen d'aquest panòptic i que acolliran els diferents equipaments. Si bé els edificis de galeries podrien ésser enderrocats i tornats a construir en cas de presentar patologies estructurals greus, en el cas del panòptic se n'ha de preveure la conservació integral perquè des de l'any 2000 forma part del Catàleg del patrimoni històric de la ciutat.

El projecte sobre el qual s'ha començat a treballar per quan el solar de la presó Model quedi lliure de l'ús penitenciari actual preveu un conjunt d'equipaments: una escola, una guarderia, un poliesportiu, un casal per a joves i una residència assistencial per a persones autistes. L'edificabilitat del braç que s'enderrocarà es traslladarà a la cantonada d'Entença amb Rosselló, on es construirà un centre de dia i una residència per a gent gran.

També es preveu un espai reservat a mode de memorial que reculli la història centenària de l'edifici de la Model com a presó de Barcelona al llarg de 200 anys. A la zona del carrer Nicaragua hi ha una reserva d'espai de 5.000 m² de titularitat de la Generalitat que es podria convertir en un edifici d'oficines o un hotel.

El trasllat de la presó i el pas del temps

L'avantprojecte que es va presentar el 2009 només era una maqueta i un dibuix orientatiu sense cap pla d'etapes ni pressupost d'execució, per altra banda encara no necessaris ja que la transformació del solar i de l'edifici de la Model està subjecte a dos fets: el compliment dels terminis de construcció del nou centre de preventius de la Zona Franca i, posteriorment, la durada de les obres un cop s'hagi desallotjat l'edifici

penitenciari. En el primer cas, la nova presó de preventius podria entrar en funcionament l'any 2013, una altra data en relació amb la previsió d'execució d'aquest equipament que en algun moment havia quedat fixada per al 2011. En el segon cas, es fa difícil preveure l'evolució de la rehabilitació ja que no es coneixen les patologies dels edificis però si es trobessin molt malmesos, es preveu una actuació selectiva en funció de l'estat de conservació per poder posar en funcionament els equipaments progressivament i evitar allargar encara més els terminis d'execució.

Reaccions veïnals

La presidenta de l'Associació de Veïns de l'Esquerra de l'Eixample, Trini Capdevila, va mostrar la seva satisfacció en relació amb la futura dotació d'equipaments, ja que aquests complien les demandes veïnals. En canvi es mostrava preocupada pel continuat incompliment del calendari i per la possibilitat que la Generalitat vengués la part de sòl de la qual és titular per a fins privats. Els veïns preferirien que aquesta part de sòl es destinés a oficines públiques.

La presentació pública de l'avantprojecte de reconversió del solar de la Model va ser celebrat pels veïns amb una festa informativa i reivindicativa el mes de maig de 2009.

ESR

Més informació

www.gencat.cat/justicia

145 TRANSFORMACIÓ URBANA DE LA SEDERA (REUS)

El desembre del 2009, la Comissió Territorial d'Urbanisme aprova definitivament la modificació del PGOU de Reus que afecta el sector de l'antiga fàbrica Passarel·la tèxtil, coneguda també com la Sedera. A proposta d'una immobiliària, i amb l'aprovació provisional del consistori reusenc, el solar que ocupa aquesta fàbrica es qualifica com a sòl residencial, amb la finalitat de permetre-hi la construcció de nous habitatges, part dels quals seran de protecció oficial. Aquesta modificació ha estat criticada per part dels veïns ja que, a parer seu, el nombre d'habitatges hauria de ser menor i la fàbrica s'hauria de conservar i reconvertir en un espai per a nous equipaments.

Reus, la capital de la comarca del Baix Camp (107.779 habitants l'any 2008), forma part d'una de les àrees urbanes més dinàmiques de Catalunya. Com a vèrtex del triangle urbà tradicional que forma amb Tarragona (Tarragonès) i Valls (Alt Camp), manté el reconeixement com a capital comarcal i pol urbà, tot i que darrerament la projecció d'aquestes tres ciutats s'ha vist amplificada amb el desenvolupament urbà, industrial i turístic d'altres municipis, com és el cas de Vila-seca i de Salou (Tarragonès), que han enrobustit el pes d'aquesta àrea formada per l'empenta de les tres ciutats històriques i de les emergents.

L'any 1999, Reus va aprovar la revisió del Pla general d'ordenació urbana (PGOU), on es va quantificar que el sòl urbà encara podria acollir prop de 6.000 habitatges i gairebé 11.000 més es podrien ubicar en nous sòls urbanitzables. L'any 2008, diferents PLANS URBANÍSTICS RESIDENCIALS [2008:110] formaven part de la cartera de projectes de transformació urbana del Consistori: L'ÀREA RESIDENCIAL ESTRATÈGICA (ARE) DE LA ZONA DEL PASSEIG NORD [16], amb prop de 7.000 habitatges i un 50% de protegits, la transformació a sectors residencials del passeig de la Misericòrdia al barri de Monestir (més de 200 habitatges), l'Hospitalera (100 habitatges) i Matet (180 habitatges), el sector del Roquís (més de 2.000 habitatges) o els solars de la fàbrica Borges. Algunes d'aquestes actuacions implicaven la requalificació del sòl i l'augment de l'edificabilitat, fets que van provocar malestar entre una part de la població reusenca, que va començar a mostrar-se crítica amb l'actuació de l'Ajuntament.

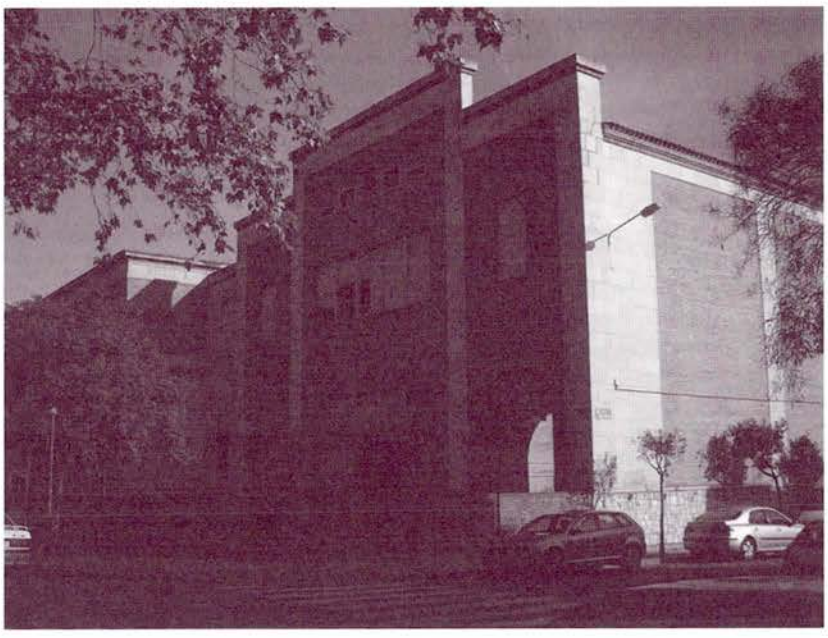
L'any 2009, l'Ajuntament de Reus estava governat pel Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV) i Esquerra Republicana de Catalunya (ERC).

La proposta per a la fàbrica de la Sedera topa amb l'interès d'una part dels veïns

Un dels sectors urbanístics que va despertar polèmica entre alguns veïns va ser el que afectava l'antiga fàbrica Passarel·la tèxtil, al barri del Monestir, entre el passeig de la Misericòrdia, l'avinguda de Pere el Cerimoniós i els carrers de la Sedera, Evarist Fàbrega i Ripoll.

El ple de l'Ajuntament de Reus va aprovar inicialment una modificació del PGOU per a aquest sector el 30 de maig del 2008 a partir d'un informe favorable elaborat pels serveis tècnics del mateix Ajuntament i com a resposta a la proposta efectuada per la immobiliària HERCESA, interessada a construir en aquell sector. La modificació implicava la requalificació del sòl industrial a sòl residencial, per poder-hi construir habitatges, l'enderroc de la fàbrica abandonada des de feia dos anys, la construcció de cinc edificis de diferents alçades, tres dels quals de nou plantes i la resta de cinc o sis plantes, la qual cosa permetria obtenir més de 200 habitatges, el 50% dels quals de protecció, i 300 places d'aparcament. També es preveia la pavimentació del passeig per obrir-lo al trànsit rodat. Segons la premsa, l'alcalde de Reus, Josep Miquel Pérez, havia argumentat que la requalificació del solar permetria que el propietari de la fàbrica pagués les indemnitzacions dels antics treballadors acomiadats feia uns anys quan vengués el solar a la immobiliària interessada construir-hi pisos. Tots els partits polítics del ple, excepte la CORI (Coordinadora Reusenca Independent), hi van votar a favor. Després de l'aprovació inicial, aquesta modificació havia d'estar a informació pública durant un mes.

Quan es va conèixer la proposta, alguns veïns van expressar les seves queixes sobre el projecte, ja que no estaven d'acord amb els edificis de més alçada i, a més, volien intentar preservar l'edifici industrial per a equipaments o centres de dia, ja que el consideraven emblemàtic. També demanaven que s'estudiés l'impacte dels nous aparcaments sobre la mobilitat d'un barri amb carrers estrets. Tot i que estaven d'acord amb la construcció de



Façana principal de la Sedera Foto: Moisès Jordi

Pintades a la façana de la Sedera Foto: Moisès Jordi

nous habitatges, però volien que els edificis fossin de quatre plantes com a màxim, eren del parer que les torres de nou plantes trencarien el perfil de la zona, ja que hi predominen les cases unifamiliars i les aparellades. També estaven amoïnats que l'increment de població i de vehicles compliqués la mobilitat del sector. Aquestes opinions eren compartides tant per la comunitat de propietaris del conjunt residencial la Paloma, com per l'Associació de Veïns del barri de Monestir.

Els representants d'alguns partits polítics locals van interessar-se públicament per la queixa dels veïns. Ernest París, portaveu municipal d'ICV, va dir que en demanaria la revisió, ja que entenia els motius de descontentament dels veïns. Carles Pellicer (Convergència i Unió, CiU) també va mostrar el seu acord amb els arguments esgrimits pels veïns, en especial en allò que suposava augmentar la densitat en un barri on de sempre havia estat baixa, a més de manifestar que se sentia enganyat ja que, segons deia, el projecte que van aprovar inicialment només havia previst construir-hi edificis de quatre plantes.

Els veïns de Monestir van començar a recollir signatures contra el projecte urbanístic, i quan van ser rebuts per l'alcalde Pérez el mes de setembre, van abandonar la reunió en el moment que el batlle es va negar a respondre a les preguntes d'una de les veïnes. El setembre mateix, i sempre segons els veïns, l'empresa immobiliària Hercesa ja havia posat a la venda o a lloguer els habitatges d'un dels futurs blocs de sis plantes, tot i que el projecte encara no estava definitivament aprovat. Aquest fet, però, va ser negat des de la immobiliària. Els veïns també van decidir anar als plens municipals per tal que l'equip de govern s'assabentés que ells volien dialogar sobre dos supòsits: o la possibilitat d'estudiar un pla alternatiu o que es plantegés el fet de comprar els terrenys de l'antiga fàbrica per crear un centre cívic, un centre d'atenció primària i una biblioteca, entre altres equipaments públics ja que segons Jordi Pouget, president de l'Associació de Veïns del barri de Monestir, això és el que es necessitava a la zona.

Com que es van recollir més de 4.000 signatures en contra del projecte urbanístic de la Sedera, els veïns van tenir l'oportunitat d'expressar els seus dubtes en el ple del mes de desembre, sense que s'arribés a cap acord que permetés iniciar una negociació entre les parts. Davant d'aquest fet, l'ecosocialista París es va oferir a moderar el diàleg i arribar al consens.

L'any 2009 s'aprova definitivament el projecte

Els primers mesos de l'any, la Plataforma Salvem la Sedera, Salvem el Passeig de la Misericòrdia i l'Associació de Veïns de Monestir van fer reunions amb diferents responsables d'urbanisme i medi ambient, tant de la demarcació com de l'Ajuntament, amb el Síndic de Greuges o amb el president del Parlament de Catalunya, Ernest Benach, i en algun moment, com el mes de març, van arribar a expressar públicament el convenciment que el projecte s'aturaria.

Cap a final de juny, l'alcalde de Reus i el regidor d'Urbanisme, Jordi Bergadà, van reunir-se amb els veïns per presentar el projecte que havien elaborat com a resultat del procés d'informació pública. El nou projecte plantejava rebaixar una planta dels edificis que fins ara tenien cinc i sis pisos i mantenir les torres de nou, amb la qual cosa es reduïa el nombre d'habitatges a 206, s'incrementava el percentatge de protecció oficial al 70% i també la superfície d'espais verds i es reservaven 1.400 m^2 per a un equipament de caràcter cívic. Aquests canvis no van ser ben rebuts pels veïns que van assistir a la reunió de presentació, ja que els van considerar insignificants.

Al cap de pocs dies es va reunir la Comissió de Serveis Territorials de l'Ajuntament per donar el vistiplau al projecte de la Sedera i poder-lo presentar al ple perquè en fes l'aprovació provisional. En aquesta Comissió, ICV es va plantar davant dels seus companys de l'Ajuntament i es va abstenir de votar, mentre que PSC i ERC hi van votar a favor i l'oposició (CiU i Partit Popular, PP), en contra. París va explicar que la reserva de vot del seu partit la feien per poder avaluar l'impacte del projecte sobre la ciutadania i per poder continuar les reunions de treball amb les parts en conflicte. Per la seva banda, Eduard Ortiz, primer tinent alcalde de l'Ajuntament, va acusar d'interessat el canvi de vot de l'oposició i es va mostrar dolgut amb la protesta dels 200 veïns que van assistir a la reunió de presentació del projecte, a més de considerar-los poc representatius, ja que l'Ajuntament n'havia convocat prop de 4.000. El resultat de les votacions a la Comissió va motivar, a més, la redacció d'un informe desfavorable del projecte urbanístic.

El ple següent de l'Ajuntament s'havia de celebrar el 3 de juliol, però l'alcalde el va desconvocar per correu electrònic al·legant que hi havia pocs afers per tractar. Com que l'aprovació provisional del projecte de la Sedera era un d'aquests afers, els grups de l'oposició van emetre opinions sobre l'anul·lació que estaven relacionades amb la possible dificultat per aprovar el projecte urbanístic per part de l'equip de Govern. Segons la premsa, davant la indecisió de vot d'ICV, tant el PSC com ERC havien sondejat al PP si volia canviar el sentit del vot, però s'hi va negar. L'alcalde Pérez mateix va comparèixer per negar que l'anul·lació del ple tingués res a veure amb la Sedera, i alhora es va mostrar confiat que ICV hi votaria a favor, tot i que aquest partit encara no havia manifestat oficialment la seva posició. També va reafirmar que no es canviaria més el projecte perquè, a parer seu, les

al·legacions ja havien quedat recollides i ja s'havien reduït les alçades dels edificis.

Finalment, l'aprovació provisional de la Sedera va entrar com a punt en l'ordre del dia en el ple de final de juliol. Prèviament, la Plataforma Salvem la Sedera havia enviat unes 15.000 paperetes als reusencs convidant-los al ple per tal que fessin pressió en contra del projecte. ICV, per la seva banda, havia treballat en un document que consensués la posició entre veïns i Ajuntament, tot i que semblava, també, que volia demanar un dictamen extern sobre el projecte. El dia del ple, el 24 de juliol, van aparèixer algunes pintades als carrers de Reus adreçades a París i Bergadà amb la pregunta "Quant val la Sedera?". En el ple, ICV va votar a favor del projecte de la Sedera, amb un "sí crític i apàtic però responsable". Els veïns presents a la sala la van abandonar indignats i el col·lectiu Maulets va intentar desplegar una pancarta amb el lema "Aturem l'especulació, salvem la Sedera", que va ser recollida per la Guàrdia Urbana mentre els desallotjava de la sala. La Sedera quedava aprovada provisionalment amb els vots favorables del tripartit reusenc i en continuava la tramitació cap a l'aprovació definitiva.

Al setembre es va formar una plataforma anomenada Grup de Suport als 8 de Reus on s'hi van anar adherint diferents col·lectius ciutadans per mostrar el suport als vuit imputats relacionats amb els aldarulls del ple del mes de juliol. D'aquests imputats, cinc eren menors, i com a tals van ser cridats a declarar al jutjat de menors de Tarragona el mateix setembre. La fiscalia els va acusar de desordre públic i agressió a l'autoritat. Com que els acusats no van acceptar la mediació proposada pel fiscal per fer treballs socials, ja que, segons el seu parer, no havien comès cap delicte, el tràmit judicial hauria de continuar.

Aquest procés judicial va ser debatut al ple de l'Ajuntament del mes de novembre, ja que el grup polític local Coordinadora Reusenca Independent (CORI) va intentar que s'aprovés una moció per demanar l'absolució dels imputats. Aquesta, però, només va rebre els vots a favor (11) de la CORI, CiU i ICV, que va desmarcar-se del vots negatius (15) dels seus socis de govern.

A l'octubre, el moviment veïnal contrari al projecte de la Sedera va rebre una notificació del síndic de greuges on es comunicava que la denúncia per possibles irregularitats en el procés de modificació del sector havia estat arxivada perquè no se'n detectava cap, a banda d'al·legar que els aspectes urbanístics d'aquest projecte s'havien de resoldre a l'esfera municipal. Malgrat aquesta notícia, l'Associació de Veïns i Amics del Passeig de la Misericòrdia, entitat veïnal sorgida del moviment popular que s'oposava al projecte, va fer pública la intenció de portar el projecte urbanístic al fiscal anticorrupció perquè comprovés si hi havia hagut delictes de prevaricació, malversació de fons o suborn. Alhora, tenia intenció de presentar un recurs contenciós administratiu en cas que la Comissió d'Urbanisme de Tarragona (CTUT) aprovés el projecte. El president de l'associació, Jordi Pouguet, va continuar mostrant en nom de l'Associació el rebuig a la construcció dels gratacels i els aparcaments per tal de preservar la tipologia edificatòria de l'entorn urbà. El to i les noves actuacions anunciades per Pouget van indignar l'alcalde de Reus, que es va mostrar disposat a emprendre mesures legals en contra de l'Associació perquè sostenia que pel simple fet de formular aquestes acusacions ja es posava en dubte l'honorabilitat de l'Ajuntament.

Quant a la tramitació administrativa del projecte, l'aprovació definitiva depenia de la Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona (CTUT), que finalment va donar-hi el vistiplau el dia 10 de desembre. Aquest tràmit va estar pendent de les modificacions que hauria d'haver efectuat l'Ajuntament de Reus com a resposta a l'informe de la Direcció General d'Aviació Civil, que demanava rebaixar les alçades dels tres edificis de nou plantes d'acord amb el Pla director de l'Aeroport de Reus [2007:9]. Com que el consistori no va aportar cap projecte alternatiu, la CTUT el va aprovar *in extremis* amb un seguit de consideracions que s'haurien d'incorporar a l'hora de redactar el projecte d'urbanització: que les tres torres de nou plantes rebaixin 4 m la seva alçada de manera que pràcticament perdin una planta; que els blocs quedin retirats per tal d'assegurar la continuïtat urbanística amb la trama viària local i que augmenti la superfície mitjana dels habitatges protegits fins a 75 m^2 per millorar l'oferta tipològica de les promocions, amb la qual cosa el nombre d'habitatges del nou sector residencial es rebaixaria a uns 180.

Malgrat els canvis, l'Ajuntament de Reus va valorar positivament les recomanacions de la CTUT que, de fet, afectaran directament el promotor del sector. D'aquesta manera, i segons Bergadà, l'Ajuntament va aconseguir aprovar el projecte sense cap modificació i serà el promotor el que haurà de decidir si redueix l'alçada dels edificis afectats o si convenç Aviació Civil que altres edificis de Reus, que són més alts, ja efectuen la funció de pantalla, per la qual cosa no caldria perdre el sostre construït que preveu el projecte aprovat.

ESR

Més informació

www.hercesa.com

TRANSFORMACIÓ URBANA DE SANT ANDREU-SAGRERA (BARCELONA) 146

Continua, però amb alguns canvis, la transformació urbana de Sant Andreu-Sagrera que té com a eix central la macroestació del Ferrocarril d'Alta Velocitat (FAV). Es protegeix la Torre de Fang, es congela el projecte de gratacel dissenyat per Frank Gehry, i s'inclou la cobertura i urbanització d'un nou tram de vies de Rodalies. Tanmateix, destaquen els problemes de finançament de la macroestació de la Segrera ja que es comptava amb les plusvàlues generades per les operacions immobiliàries. Finalment s'aclareix el finançament de l'obra i el també el cost total, de 703 MEUR.

Antecedents | 2004:194; 2005:191; 2006:190; 2007:194; 2008:141

Els barris de la Sagrera i Sant Andreu estan situats al nord-est de la ciutat de Barcelona. En aquests barris es va dissenyar un projecte de transformació urbana acompanyat d'onze plans urbanístics, tot aprofitant l'arribada del FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT (FAV) [57] i la construcció de la major estació ferroviària de Catalunya.

La transformació de l'eix Sant Andreu-Sagrera representava la creació d'un nou punt de centralitat. Al voltant de la futura estació del FAV es preveien pisos de 9 a 19 plantes, un parc de 40 ha des del Nus de la Trinitat fins al pont de Bac de Roda, edificis d'oficines i hotels, i diferents equipaments. Al corredor ferroviari fins al Nus de la Trinitat, s'hi projectaven uns 8.000 habitatges més.

El finançament de l'estació va esdevenir una de les polèmiques del projecte, especialment durant el 2008. Del total de l'obra, pressupostada en 592 MEUR, 369 MEUR es pretenien finançar amb les plusvàlues generades per les operacions immobiliàries dels terrenys limítrofs. Tanmateix, aquets terrenys es van devaluar per la forta caiguda del preu del sòl (HABITATGE. CRISI [2008:56]). El Ministeri de Foment (MIFO) aportava els 223 MEUR restants a través dels seus pressupostos.

La macroestació del FAV, l'eix central

El projecte de la macroestació intermodal de la Segrera es coneixia amb més concreció. Preveia deu vies d'ample europeu amb cinc andanes del FAV, vuit vies i quatre andanes dels trens de Rodalies i Regionals, les LÍNIES 9 [76] i 4 del metro, 2.700 places d'aparcament i una estació d'autobusos amb línies urbanes i interurbanes. Es preveien uns 100 milions de viatgers cada any. La coberta de l'estació havia de convertir-se en una plaça amb vegetació arbustiva, una mica alçada per fer de mirador i que havia d'il·luminar de manera natural la instal·lació mitjançant lluernes.

L'estació havia de tenir dos accessos units per un gran pati de connexions. L'entrada des del barri de la Sagrera havia de ser l'accés principal als dos nivells superiors, els corresponents al FAV i l'estació d'autobusos interurbans. Per altra banda, des del barri de Sant Martí s'havia d'accedir als nivells inferiors, els destinats als trens de Rodalies, el metro i els aparcaments. La connexió de la terminal amb la resta de la ciutat es garantia gràcies a una reconfiguració viària de la zona i a la construcció del nou vial soterrat per a vehicles entre l'estació i el Nus de la Trinitat.

El projecte avança amb alguns canvis

Al gener es coneixia la sofisticada operació dissenyada per l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) per protegir la Torre del Fang, una masia datada del segle XIV i catalogada com a bé cultural d'interès local. La masia representava el principal element històric del barri del Clot i se situava a la confluència dels carrers Espronceda i Mallorca, en plenes obres del FAV. L'operació, reivindicada per l'Associació de Veïns del Clot-Camp de l'Arpa, havia de costar 4,3 MEUR i incloïa pantalles i bigues a més d'una excavació molt curosa.

Les obres continuaven amb el desmuntatge total del pont de Sarajevo, situat entre els ponts de Sant Adrià i del Treball. Com que la infraestructura no va ser substituïda, els veïns va estar obligats a fer més volta per recórrer els seus trajectes. Al mateix temps, també van començar les obres de la construcció del tram del FAV, de 4,24 kam, entre l'estació de la Sagrera i el Nus de la Trinitat.

El febrer es van adjudicar amb un pressupost de més de 34 MEUR les obres de la nova estació de Rodalies a l'intercanviador de la Sagrera-Meridiana, situada a l'avinguda Meridiana, a prop de l'estació de la Sagrera del FAV. Al juliol ADIF va iniciar els treballs previs de les obres que consistien a fer noves variants dels col·lectors afectats per les obres de la futura instal·lació ferroviària.

Al març es coneixia que el Consorci de la Zona Franca (CZF), promotora del gratacel dissenyat per l'arquitecte Frank Gehry

Ubicació prevista de l'estació Foto: Arxiu Territori

a la zona del Triangle Ferroviari, a l'altura de la rambla Prim, congelava el projecte, per bé que no el descartava definitivament. El CZF buscava sense èxit un inversor privat per impulsar-lo, ja que costava 250 MEUR. L'edifici havia de tenir 145 m d'alçada, 34 plantes, 80.000 m² tant per ús hoteler com d'oficines i havia de ser el símbol de la nova Sagrera. L'alcalde de Barcelona i president del CZF, Jordi Hereu (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), va explicar, en referència al gratacels, que hi havia altres prioritats.

El projecte de transformació urbana va patir al juliol una última modificació. Es va incloure la cobertura i urbanització d'un tram de vies de Rodalies de 400 m lineals i 13.000 m² de superfície entre la boca del túnel del Clot, al carrer Espronceda i la futura estació intermodal. Els veïns reivindicaven aquesta millora perquè feia de barrera entre els barris de Sant Martí de Provençals i Navas.

Al juliol ADIF va començar a construir les pantalles per al túnel del FAV als voltants de l'estació de Sant Andreu Comtal. Les pantalles havien de cobrir 2.977 m² de superfície i un cop instal·lades s'havien de tapar amb dues lloses.

Problemàtica pel finançament de la macroestació

Al febrer el conseller del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), Joaquim Nadal (PSC), va explicar que la crisi econòmica amenaçava de deixar Barcelona sense l'estació de la Sagrera, ja que els terrenys limítrofs, tot i tenir valor, no generaven plusvàlues. Nadal proposava finançar els 270 MEUR de l'estació que estaven pendents amb els fons previstos a la disposició addicional tercera de l'Estatut.

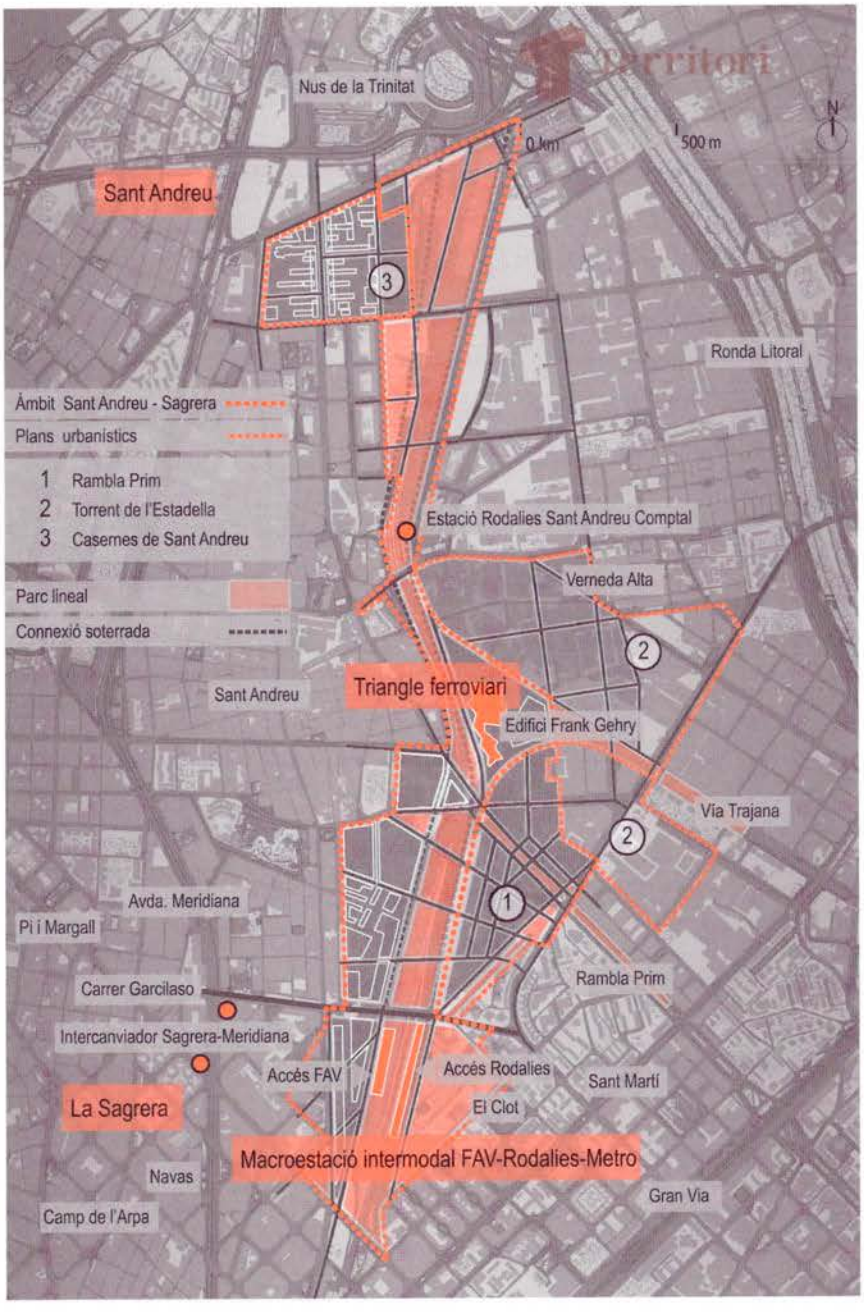
De fet, el conseller Joaquim Nadal proposava que la Generalitat de Catalunya es quedés els terrenys i que en cobrés les plusvàlues en un futur, a fi de finançar les obres que s'haguessin deixat d'executar com ara les millores a l'AP-7, a l'A-2, a la xarxa de Rodalies, al port i a l'aeroport del Prat. L'altra opció era que l'Estat mateix recuperés amb la futura operació immobiliària els diners invertits a l'estació i els usos per a aquests projectes. La proposta va rebre un ràpid suport de l'alcalde de Barcelona, Jordi Hereu (PSC), que temia un endarreriment de les obres, i va definir l'estació com l'estació de Catalunya per la seva importància estratègica.

Al març el problema del finançament continuava. El MIFO es va comprometre a pagar 440 MEUR dels fons previstos a la disposició addicional tercera de l'Estatut. El diputat de Convergència i Unió (CiU), Felip Puig, va manifestar que volien evitar que les inversions en infraestructures previstes a altres punts de Catalunya anessin a l'estació de la Sagrera. En la mateixa línia, l'alcalde de Tortosa, Ferran Bel (CiU), va exigir un tracte igualitari a tots els municipis, ja que Tortosa havia de rebre el finançament de 2,5 MEUR per remodelar l'estació.

Acorden el finançament i la licitació de la macroestació

Després de mesos d'incertesa, el 21 de maig es va aclarir el finançament de l'estació amb canvis respecte als anteriors pressupostos. L'estació havia de costar finalment 703 MEUR, dels quals 161 MEUR els havia d'aportar el MIFO via pressupostos de l'ADIF. Un total de 255 MEUR, a pagar en cinc anualitats de 51 MEUR, havien d'anar a càrrec del Govern espanyol. Les anualitats es vinculaven a la disposició addicional tercera de l'Estatut i els 287 MEUR restants s'havien de sufragar amb les plusvàlues dels terrenys limítrofs. Aquest va ser l'acord subscrit entre el ministre de Foment, José Blanco, el conseller del DPTOP, Joaquim Nadal, i l'alcalde de Barcelona, Jordi Hereu.

Precisament, el ministre José Blanco va anunciar que si aquesta fórmula no funcionava l'Estat es comprometia a pagar els diners restants. Per altra banda, els grups municipals de Barcelona de CiU, Partit Popular (PP) i Esquerra Republicana de Catalunya



Platja de vies on es projecta el pla Sant Andreu-Sagrera Foto: Arxiu Territori

(ERC) criticaven l'encariment del projecte i es queixaven que el pressupost no estava cobert perquè es confiava en les plusvàlues. La Cambra de Comerç de Barcelona va mostrar-se favorable a l'acord i en va demanar una ràpida execució.

A 14 d'agost es feia públic que ADIF preveia licitar a partir del setembre les obres de l'estació de la Sagrera per valor de 638,2 MEUR. La primera fase d'obres incloïa la construcció de l'estructura de l'estació, per 398,8 MEUR, i les obres als accessos ferroviaris, amb un cost de 211,4 MEUR. També s'havia d'adjudicar la construcció d'una estació d'autobusos integrada a l'estació per 28 MEUR. Es deixava per a més endavant l'arquitectura interior i els acabats.

Els veïns critiquen la manca de participació

Set associacions de veïns, juntament amb l'Associació per la Promoció del Transport Públic, van insistir una vegada més en la seva disconformitat sobre el procés participatiu de seguiment de les obres. Segons afirmaven no es complia el caràcter bimensual de les reunions de la comissió de seguiment i no es consideraven prou informats.

A finals d'any el projecte de l'estació de la Sagrera es va posar a licitació. L'inici de les obres es preveia pel maig de 2010 i la inauguració a final de 2015 o començament del 2016. Tanmateix, el 2012 ja havien de circular-hi trens, i per aquest motiu es valorava la construcció d'una andana provisional sense interconnexió amb els trens de Rodalies.

XCN

Més informació

www.barcelonasagrera.com
www.bcn.cat/urbanisme
www.sant-andreu.com/tgv

147 TRANSFORMACIÓ URBANA DEL CARRER BARCELONA (GIRONA)

El desembre de 2009 24 empreses presenten els seus projectes per redactar el Pla de millora urbana (PMU) del sector de la carretera de Barcelona, a l'entrada sud de Girona. El projecte afecta un sector de 55.000 m2 ocupats actualment per naus industrials. S'hi projecta la construcció de 700-800 pisos, serveis comercials i un establiment hoteler. L'Ajuntament de Girona confia a finalitzar els tràmits urbanístics després de l'estiu de 2010, pas previ a la demolició de les naus. L'empresa promotora, que havia adquirit les naus l'any 2005, espera tenir a punt els primers pisos el 2012 coincidint amb l'arribada del Ferrocarril d'Alta Velocitat.

La carretera de Barcelona, l'antiga N-II avui convertida en un carrer, és la principal artèria d'accés a la ciutat de Girona pel sud. En el tram situat entre el centre comercial Decathlon i l'hotel Melià –a partir del qual el sòl ja és residencial- hi ha una vintena de naus ocupades majoritàriament per indústries, tallers i negocis com ara concessionaris de cotxes. Es tracta d'una peça d'uns 55.000 m² per la qual el Pla general d'ordenació urbana (PGOU) de Girona, aprovat el 2002, preveu la redacció d'un pla de millora urbana (PMU), el que fa el número tretze. El juny de 2005 la promotora Desarrollos Inmobiliarios Fluviá SL del Grup Gaudir –amb seu a Barcelona però amb propietaris de Burgos– va anunciar la compra del 80% de les naus. La immobiliària i els propietaris van signar un conveni en el qual es comprometien a abandonar les instal·lacions com a màxim el gener de 2010. Després de la redacció del PMU es podrien enderrocar les edificacions i iniciar el procés per reurbanitzar la zona. El pla de millora urbana preveu un sostre edificable d'uns 100.000 m² i la construcció de 700 a 800 pisos. Els promotors també s'hauran de fer càrrec de la reurbanització de l'espai que quedi per sobre de la via del Ferrocarril d'Alta Velocitat (FAV) situat a l'extrem oest del sector.

Els terminis es compleixen

El juny de 2009 dos dels propietaris de les naus del carrer Barcelona no havien venut les seves finques als promotors. Es tractava de la nau on hi havia l'empresa Emicsa –que estava de lloguer–, així com la que havia ocupat els darrers mesos el Grup Almansa. En el primer cas, a més, la família propietària hi tenia la seva llar i, en conseqüència, no tenia cap intenció de vendre. La voluntat del Grup Gaudir havia estat de comprar en bloc totes les finques, però no ho havia aconseguit. També havia quedat fora de l'operació una botiga d'accessoris de cotxes d'Hipercor i uns terrenys dels Mossos d'Esquadra.

Establiment traslladat a causa del projecte Foto: Moisès Jordi

Malgrat aquests entrebancs, l'octubre de 2009 l'Ajuntament de Girona va fer públic un primer calendari per tirar endavant la reurbanització del sector. El tinent d'alcalde d'Urbanisme, Joan Pluma (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), va confirmar que el consistori treballava per tenir tots els tràmits urbanístics a punt per permetre iniciar la transformació a mitjan 2010. Mentrestant, les empreses abandonaven progressivament les naus per tal de complir el termini pactat, ja que si no ho feien abans del mes de gener haurien de pagar una indemnització a la promotora.

Per la seva banda, el Grup Gaudir reafirmava la seva voluntat de tirar endavant el projecte malgrat la crisi econòmica que afectava especialment el sector de la construcció. La intenció de l'empresa era finalitzar els primers pisos l'any 2012 per tal de coincidir amb l'arribada del FAV a la ciutat. L'Ajuntament també començava a planificar els equipaments necessaris entre els quals una nova escola. I és que el nou barri de la carretera de Barcelona podria acollir uns nous 2.000 veïns que s'afegirien a les futures àrees residencials estratègiques de l'Avellaneda (522 pisos) i el Mas Marroc (388 pisos) que es construirien en zones properes.

Cinc projectes per redactar el Pla de millora urbana

El novembre de 2009 l'Ajuntament de Girona va aprovar el plec de clàusules per redactar el Pla de millora urbana del sector. La superfície de l'àmbit és de 55.506 m², dels quals un 60% està reservat a usos residencials i terciaris. A més de comerç i oficines, el PMU permetia la instal·lació d'un establiment hoteler –hotel, aparthotel o motel–. La resta de la peça està destinada a reserves de sòl públic: vialitat, zones verdes i equipaments.

El plec de clàusules preveia que es poguessin desenvolupar entre cinc i set pro-

Vista general del carrer Barcelona Foto: Moisès Jordi

postes per tal que un jurat valorés la més adequada. Es repetia el procés seguit en el desenvolupament de la zona de les Casernes, també situat a la carretera de Barcelona però en una posició més cèntrica. Al cap de quinze dies fins a 24 empreses havien presentat la seva proposta per dissenyar una reurbanització que el consistori volia que fos "singular". Segons va transcendir, algunes de les propostes apostaven perquè els carrers del sector fossin subterranis i perquè en superfície es creés una xarxa de rambles de vianants. Tot plegat es va esdevenir la setmana que es va produir el darrer trasllat de les empreses que havien venut les seves naus..

AUV

Més informació

www.girona.cat/urbanisme

148 TRANSFORMACIÓ URBANA DEL MINIESTADI DEL FC BARCELONA A LES CORTS (BARCELONA)

El juliol de 2009 se signa el conveni entre el Futbol Club Barcelona i l'Ajuntament de Barcelona (amb el suport dels grups del PSC, ERC, i CiU) que permetrà la requalificació de part de les seves instal·lacions esportives en sòl residencial. Les plusvàlues generades per l'operació s'hauran de destinar a finançar la reforma de l'àmbit que inclou la construcció d'un nou Palau Blaugrana, l'ampliació del Camp Nou i les obres de reurbanització dels espais lliures adjacents a les instal·lacions barcelonistes, que s'obriran a la ciutat.

Antecedents | 2005:188; 2006:185; 2007:199; 2008:143

El Camp Nou, el Palau Blaugrana i el Miniestadi són les instal·lacions centrals que el Futbol Club Barcelona (FCB) té al districte de les Corts de la ciutat de Barcelona. Juntament amb la zona universitària formen el sector ponent de la Diagonal. L'any 1998 el FCB va iniciar negociacions amb l'Ajuntament per poder adaptar les infraestructures als interessos de l'entitat. Les principals actuacions havien de ser l'ampliació i remodelació del Camp Nou, i la substitució del Palau Blaugrana per un nou pavelló poliesportiu situat en un altre emplaçament i amb el doble de capacitat.

Per fer front al cost econòmic de l'operació (valorada en uns 312 MEUR), el FCB volia aconseguir la requalificació de part dels terrenys de la seva propietat per tal d'allotjar-hi nou sostre residencial i terciari. Un cop enderrocat el Miniestadi (obsolet i innecessari per a l'entitat després de l ainauguració l'any 2006 de la Ciutat Esportiva de Sant Joan Despí), el FCB esperava poder promoure la construcció d'habitatges en una àrea de la ciutat en origen perifèrica però que havia adquirit una gran centralitat.

Tot i estar qualificats com a equipament pel Pla general metropolità (PGM) del 1976, els terrenys del Miniestadi tenien molt poca participació social, atesa la seva titularitat privada i el l'ús tant concret. Tampoc no es relacionaven amb els teixits residencials adjacents, ja que el conjunt es trobava envoltat per una gran tanca perimetral. La permeabilitat entre la travessera de les Corts i la Diagonal es trobava, doncs, fortament hipotecada per l'especialització i la mida de tres grans peces urbanes: el cementiri de les Corts, el campus sud de la Universitat de Barcelona (UB) i la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC), i sobretot, les instal·lacions blaugranes.

El model que es volia aplicar en la reordenació urbanística de l'àmbit de les instal·lacions esportives del FCB generava tensions i polèmica des de feia deu anys entre els diferents grups implicats. Per una banda, l'entitat Blaugrana intentava forçar les plusvàlues de l'operació, mentre que ni els diferents grups del bipartit municipal ni de l'oposició arribaven a un acord concret. Les diferents associacions de veïns agrupades en la Coordinadora d'Associacions de Veïns de les Corts es mantenien allunyades de qualsevol de les posicions i no acceptaven cap tipus de modificació de planejament que impliqués la generació de nou sostre per a habitatges dins de l'àmbit en discussió.

Una dècada per acostar-se a un acord entre l'Ajuntament i el FCB

L'any 1998 es va presentar el projecte Barça 2000 (primera proposta del club blaugrana de remodelació de l'àmbit). La forta oposició veïnal que va generar va fer hivernar el projecte fins que, l'any 2003, la nova junta directiva del FCB, encapçalada per Joan Laporta, va anunciar la intenció de reprendre'l. A final del 2006 el FCB va donar a conèixer a l'Ajuntament i a la Coordinadora de Veïns una nova proposta d'ordenació, i per això va fer públic uns mesos més tard el guanyador del concurs per a la reforma del Camp Nou, l'arquitecte britànic Norman Foster. El setembre de 2008 es va filtrar al diari *La Vanguardia* la contraproposta que l'àrea d'Urbanisme (dirigida pel tinent d'alcalde Ramon Garcia-Bragado) havia tramès a l'entitat blaugrana. Aquesta va generar certa sorpresa perquè alguns dels aspectes quantitatius de la contraproposta incorporaven modificacions "favorables" al FCB. En qualsevol cas, l'esperit del document era molt clar: l'Ajuntament de Barcelona obria les portes a una modificació puntual del PGM en la qual es requalifiquessin part dels terrenys del FCB com a sòl residencial. Un cop presentats al públic els detalls de la proposta i la contraproposta, la majoria d'entitats agrupades en la coordinadora es van mantenir en les seves posicions de denúncia i al·legaven que l'acord a què s'estava arribant entre l'entitat privada i el consistori no havia tingut en compte les postures dels veïns.

Declaració d'intencions per començar l'any

L'alcalde de Barcelona Jordi Hereu (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC) va afirmar a principi de gener que el projecte definitiu de requalificació del Miniestadi es tancaria durant el 2009, i que s'hi inclouria la construcció d'habitatges malgrat l'"posició dels veïns de les Corts. Aquesta declaració d'intencions responia a un context molt clar i a una circumstància que unia inequívocament el FCB i l'Ajuntament: les presses per tirar endavant un acord. Per un costat, l'entitat blaugrana volia portar l'acord a l'assemblea de compromissaris del club del mes d'agost, amb l'horitzó del final del mandat de Joan Laporta previst per al 2010 ben a prop (Sandro Rossell, un dels possibles candidats a la presidència del Barça s'havia posicionat en contra de la reforma del camp nou perquè la considerava innecessària). Per altra banda, el PSC també tenia la intenció de tancar un tema polèmic (atesa la forta oposició política i veïnal) i allunyar-lo al màxim dels comicis municipals previstos per al maig de 2011.

Trasllat de sòl per a equipaments fora de Barcelona

Fos quina fos la figura de planejament amb què es regularia la transformació urbana del sector, el promotor privat (FCB) no només estava obligat a cedir una superfície d'equipaments i espais lliures en funció de la mida de l'àmbit i del nou sostre previst, sinó que també calia que compensés la ciutat per la pèrdua de sòl qualificat com a equipament. El planejament vigent permetia, dins l'àmbit d'actuació del PGM, fer transferències de sòl mitjançant l'establiment de sectors discontinus. D'aquesta manera, el FCB podria compensar la pèrdua de superfície

d'equipaments de les Corts col·locant-los en un altre lloc. En aquest sentit es va expressar Jordi Hereu que, davant la dificultat de trobar un espai que reunís les condicions necessàries i estigués disponible a Barcelona, va apuntar a la recerca de terrenys fora del municipi. Aquesta solució implicava incloure en la negociació la Generalitat per la seva condició d'autoritat urbanística supramunicipal.

La proposta de la Generalitat al FCB va ser la compra d'una finca de 7 ha al municipi de Montcada i Reixac, a tocar del riu Besòs, on s'hi allotjaria la superfície d'equipaments a compensar, a més d'un corredor verd de 100 m d'ample que havia d'enllaçar el riu amb la serralada de Marina.

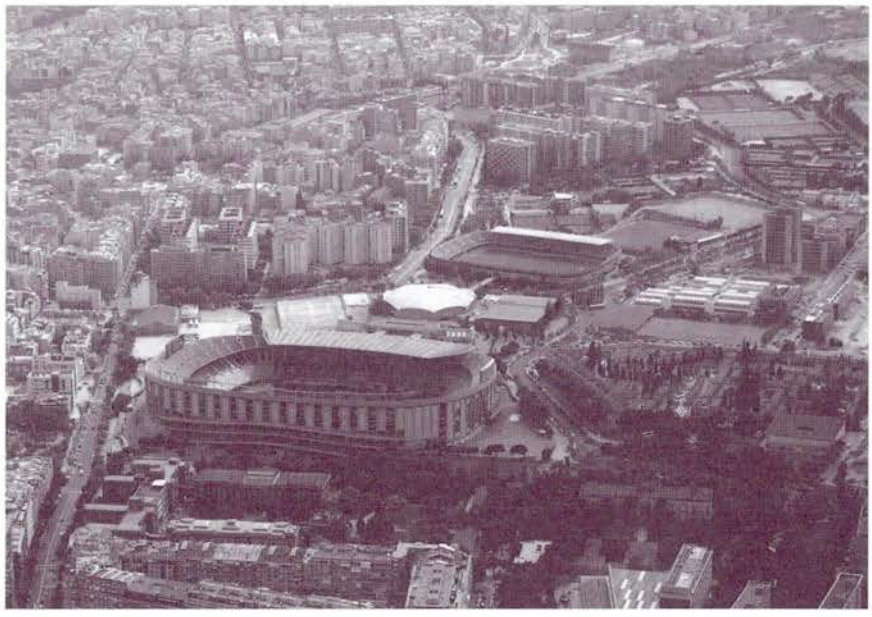
El PSC troba aliats i signa finalment un conveni amb el FCB

Durant els mesos de juny i juliol les negociacions del PSC per aconseguir el consens municipal necessari per poder legitimar i començar la tramitació del pla van anar prosperant. El principal grup municipal a l'oposició, Convergència i Unió –CIU– (que fins llavors no havia explicitat el seu suport al pla), es va sumar a l'acord després que FCB i PSC acceptessin la seva petició que el sòl on es construïssin els pisos protegits passés a titularitat municipal. Poc després que se sumessin també les seves aportacions concretes, el grup d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) es va afegir al consens.

En un altre costat del camp, els socis de govern del PSC, Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV) reiteraven les seves raons per oposar-se a la requalificació del Miniestadi. Denunciaven que el projecte es feia seguint les exigències del FCB i sense pensar en l'interès de la ciutat, tal com explicava el segon tinent d'alcalde, Ricard Gomà. Tot i així, matisava que no estaven davant d'una crisi de l'equip de govern sinó d'una divergència puntual.

A final de juliol es va anunciar la signatura d'un acord de criteris entre Joan Laporta (FCB), Jordi Hereu (PSC), Xavier Trias (CIU) i Jordi Portabella (ERC) que preveia la requalificació dels terrenys del Barça. En tractar-se tan sols d'un document de criteris, i potser massa inconcret per ser vinculant, no se'n van fer públics els detalls. Segons els números de la contraproposta presentada per l'Ajuntament el 2008, el que es preveia per a l'àmbit era els següent:

- Construcció de 1.650 habitatges, 975 dels quals de renda lliure.



Vista aèria de l'entorn del Camp Nou Foto: Pere Ponsatí

- Previsió de 15.000 m² de nou sostre hoteler i terciari.
- Ampliació del sostre del Camp Nou en 33.700 m².
- Construcció d'un nou Palau Blaugrana que passaria dels actuals 9.410 m² de sostre a 16.000 m².
- Construcció a la travessera de les Corts d'una *plataforma* per a nous usos esportius i les oficines administratives del Barça.
- 34.537 m² de zones verdes de nova creació.
- 7.464 m² de sòl per a equipaments per allotjar-hi un CEIP amb escola bressol (4.700 m²), un CAP (1.200 m²) i habitatge dotacional (1.564 m²).

Manifestació de les entitats veïnals

Després del parèntesi d'agost i un cop assabentats de l'acord a quatre bandes, la Coordinadora d'Associacions de Veïns de les Corts va convocar una manifestació de rebuig al pla per al dia 8 d'octubre. Darrere de dues pancartes amb el lema *No volem pisos al Miniestadi*, prop de mil veïns es van manifestar sense que es produís cap incident. La marxa va arrencar del Miniestadi i va arribar, recorrent la travessera de les Corts, a la plaça Comes (on hi ha la seu del consell municipal).

Es presenta el Pla de mobilitat

Paral·lelament a aquest procés, el dimarts 27 d'octubre es va fer públic el Pla de mobilitat de les Corts que la regidora Montserrat Sánchez havia anunciat dos anys abans i que els veïns feia temps que demanaven. El Pla, elaborat per l'empresa Doymo, estava fonamentat en l'estat actual del barri, i no incorporava cap hipòtesi de reconfiguració de les instal·lacions blaugranes.

L'aposta més forta del document se centrava en els sentits de circulació de les artèries viàries principals de les Corts que, a excepció de Diagonal, Carles III i avinguda de Pedralbes, es convertirien en avingudes amb un únic sentit de circulació per assumir el paper de *corredors* cap a l'Hospitalet i el centre de la ciutat. El propòsit de les actuacions era simplificar els moviments de la xarxa i dotar de més racionalitat l'atapeït trànsit de vehicles de les principals vies de les Corts (amb nivells de saturació en determinades hores del dia superiors al 60%), encara que corria el risc de provocar força maldecaps als conductors que utilitzen la xarxa viària bàsica del districte com a drecera o per aproparse als seus llocs de residència.

Pelotazo o renovació urbana?

Fonts de l'Ajuntament consultades pel diari *El País* van expressar la seva intranquil·litat per la imatge que es donaria amb l'operació. En aquest sentit, van voler explicitar la vinculació directa de les plusvàlues de l'operació amb les operacions de reforma del Camp Nou i els entorns. La preocupació del consistori es justificava àmpliament per l'experiència de l'any 1996 amb la requalificació dels terrenys de Sarrià o per les crítiques que havia re-

but l'Ajuntament de Madrid amb l'operació de la Ciutat Esportiva del Reial Madrid. Diverses fonts van saber veure una relació directa entre l'operació urbanística i les quantitats astronòmiques pagades pels fitxatges de Figo, Zidane, i altres, en la primera època de Florentino Pérez al capdavant de l'entitat.

Es busca un nou terreny com a compensació

A finals de novembre l'àrea d'Urbanisme de l'Ajuntament de Barcelona va assegurar que la finca de 7 hectàrees prevista a Montcada i Reixac com a compensació era insuficient i per això s'estaven buscant nous terrenys. Una de les possibilitats eren uns terrenys de Barcelona situats prop de la plaça Alfonso Comín, al districte de Gràcia.

El següent pas per al procés de requalificació del Miniestadi serà redactar i aprovar un document de modificació del PGM en un procés que no es preveu gens senzill. Un cop elaborat i aprovat inicialment per l'Ajuntament, caldrà que el document sigui exposat al públic i que s'obri el procés d'al·legacions corresponent que estableix la Llei d'urbanisme.

PPC

Més informació

www.bcn.es
www.lescorts.cc
www.fcbarcelona.cat/web/catala/index.html

TRANSFORMACIÓ URBANA DELS ENTORNS DEL PALAU DE LA MÚSICA (BARCELONA) 149

El mes d'abril, la Comissió d'Urbanisme de l'Ajuntament de Barcelona aprova la modificació del Pla general metropolità, que fixa el canvi d'ús de les finques que s'havien de transformar en l'hotel del Palau de la Música, i també les limitacions a les quals s'ha d'atenir el projecte. A mitjan mes de setembre, la Generalitat dóna el vistiplau a l'operació urbanística. Poc després, enmig de l'escàndol pel cas Millet, l'Ajuntament acorda suspendre el tràmit del pla de millora urbana dels entorns del Palau, que havia de detallar totes les particularitats del projecte.

Antecedents | 2008.145

El Palau de la Música Catalana està situat al barri de Sant Pere de Barcelona. Construït per Lluís Domènech i Montaner entre 1905 i 1908, és considerat un dels edificis més importants de l'art modernista català i va ser declarat monument nacional i patrimoni de la humanitat per la UNESCO el 1971 i el 1997, respectivament. En els més de cent anys d'existència, el Palau ha sofert dues ampliacions, totes dues a càrrec dels arquitectes Òscar Tusquets i Carlos Díaz: la primera es va enllestir el 1989, mentre que la segona, que va comportar l'enderroc de l'església de Sant Francesc de Paula, es va fer deu anys més tard.

En el marc del procés de rehabilitació, modernització i ampliació, la Fundació Orfeó Català-Palau de la Música –constituïda per l'Ajuntament de Barcelona, la Generalitat de Catalunya i el Govern de l'Estat– va impulsar la millora dels entorns del Palau de la Música. D'una banda, es va proposar eixamplar el carrer per donar més visibilitat a l'edifici i, de l'altra, construir un hotel en tres edificis de la cantonada dels carrers Sant Pere Més Alt amb Amadeu Vives. La Fundació Orfeó va comprar aquestes finques al col·legi La Salle Comtal a canvi de remodelar i modernitzar les seves instal·lacions.

El projecte estava envoltat de polèmica des que la Fundació el va encarregar a l'arquitecte Óscar Tusquets perquè comportava l'enderroc de dues finques, la 13b –un edifici modernista d'Antoni Millàs– i la 15 de Sant Pere Més Alt. Aquestes dues finques estaven catalogades pel Pla especial de protecció del patrimoni arquitectònic històric i artístic de Ciutat Vella, que exigia que tota autorització d'enderroc d'aquests edificis disposés d'un informe preceptiu del Departament de Cultura.

D'altra banda, per poder tirar endavant el projecte calia requalificar les finques 13b i 17 del carrer Sant Pere Més Alt i els números 2 i 8 del carrer Amadeu Vives, ja que tenien qualificació d'equipament al Pla general metropolità (PGM) i calia que poguessin acollir un ús hoteler. Com a contrapartida d'aquesta operació, el número 1 del carrer Ciutat, a la plaça Sant Jaume, on hi havia dependències de la Generalitat, tindria qualificació d'equipament, que és el que li pertocaria per l'ús que tenia.

El 26 de setembre de 2008, després que la Comissió d'Urbanisme de l'Ajuntament de Barcelona aprovés inicialment la modificació del PGM, la Comissió de Patrimoni de la Generalitat va rebutjar la recatalogació de les finques i, per tant, en va prohibir l'enderroc. Aquest fet forçava els arquitectes a replantejar el projecte, la qual cosa es preveia que succeís durant el 2009.

L'Ajuntament i la Generalitat donen el vistiplau a la modificació del PGM

El mes d'abril de 2009, la Comissió d'Urbanisme va aprovar la nova proposta de modificació del PGM que permetria l'operació, amb el vot a favor de tots els grups a excepció d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), que es va abstenir.

A mitjan mes de setembre, la Generalitat va donar el vistiplau a l'operació urbanística. A final de juliol la subcomissió d'Urbanisme del Govern havia aprovat de manera definitiva la modificació del PGM. Aquesta modificació fixava el canvi d'ús de les finques situades entre els carrers Sant Pere Més Alt i Amadeu Vives, que passaven a tenir un ús hoteler, i també les limitacions a les quals s'hauria d'atenir el projecte. D'aquesta manera, a l'hotel del Palau només li faltava que l'Ajuntament aprovés de manera definitiva el pla de millora urbana lligat al projecte, i el pas següent seria la sol·licitud de llicència d'obres.

Aquesta modificació recollia algunes restriccions que l'Ajuntament de Barcelona va fer incloure en el projecte inicial. És el cas de l'eliminació de les 62 places de pàr-

Una imatge del Palau de la Música amb les finques afectades al darrera Foto Moisès Jordi

quing projectades, el manteniment de les façanes protegides i el respecte per l'alineació actual que tenen les finques. Tot això es concretaria de manera més detallada al Pla de millora urbana (PMU) dels entorns del Palau de la Música.

Fèlix Millet confessa haver-se quedat 3,3 MEUR del Palau de la Música

El 23 de juliol, els Mossos d'Esquadra van escorcollar, durant prop de 10 hores, les oficines del Palau de la Música per investigar suposades irregularitats en la gestió econòmica de la Fundació. La Fiscalia havia presentat una querella davant la sospita que es podrien haver desviat uns 2 MEUR a comptes aliens a l'entitat. Entre els imputats es trobaven el president de la Fundació, Fèlix Millet, que va dimitir dels seus càrrecs uns dies més tard, i quatre directius més, investigats per un suposat desviament de fons.

Durant el mes d'agost, es va fer públic que l'Orfeó havia cedit la titularitat de les tres finques on s'hi havia de construir l'hotel a la societat Olivia Hotels SA. Aquest canvi de propietat s'havia fet efectiu el 12 de juliol de 2007, quatre mesos després de pactar amb la Generalitat i l'Ajuntament la seva requalificació, i no s'especificava ni als tràmits de la Modificació del PGM ni als del Pla de millora urbana.

El 17 de setembre, Fèlix Millet va confessar que era el responsable de les irregularitats econòmiques que s'havien destapat a final de juliol. Ho va fer a través d'una carta que va entregar als jutjats de Barcelona en què reconeixia importants irregularitats que podrien haver arribat als 3,3 MEUR, per a benefici seu i del seu soci, Jordi Montull. Millet va decidir confessar seguint el consell dels seus advocats i va declarar que volia col·laborar amb la justícia.

El setembre, Óscar Tusquets va anunciar que abandonava el projecte de construcció de l'hotel.

Els veïns demanen a la Fiscalia que investigui l'operació urbanística de l'hotel del Palau

Les associacions de veïns del Nucli Antic i de Barcelona Vella van endegar una campanya en protesta per l'operació urbanística als entorns del Palau de la Música, amb la qual denunciaven que el projecte de construcció de l'hotel no havia seguit un procés adequat de participació ciutadana. Aquesta campanya, que va estar oberta entre el març de 2008 i el gener de 2009, va rebre el suport de 3.500 persones, que van signar un manifest en contra de la construcció de l'hotel. Aquestes associacions van presentar, també, un contenciós administratiu contra el dictamen de la Comissió de Patrimoni de la Generalitat, que havia obligat a modificar el projecte inicial. Argumentaven que es quedava curt, ja que només obligava a protegir les façanes i, en canvi, permetia l'enderroc dels elements interiors dels edificis catalogats.

Un cop esclatat el cas Millet, els veïns van reclamar a la Fiscalia que investigués l'operació urbanística que hi havia al darrere de la construcció de l'hotel. Entre els arguments exposats destacava la cessió dels drets d'explotació de l'hotel a la cadena Olivia Hotels, propietat d'un destacat membre de la junta del patronat de la Fundació. D'altra banda, els veïns es queixaven que no es coneguès el contingut exacte dels convenis urbanístics de la Fundació amb l'escola La Salle i la Generalitat, ni la compensació que havia de rebre el Govern per la permuta de la finca del carrer Ciutat. Per tot això, de manera cautelar, els veïns demanaven a la Fiscalia que instés el jutge a suspendre la tramitació del Pla de millora urbana que possibilitava la construcció de l'hotel. D'altra banda, la Federació d'Associacions de Veïns de Barcelona (FAVB) es personava com a acusació popular en el cas de desviament de fons del Palau.

L'Ajuntament de Barcelona atura el projecte del Palau

L'escàndol del cas Millet, va obrir una escletxa en el Govern de Barcelona. Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV), soci del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) en el consistori, va demanar formalment que s'aturés la tramitació del PMU fins que no s'enllestís la investigació de les irregularitats detectades a la Fundació Orfeó Català-Palau de la Música. Aquesta posició coincidia amb l'actitud expressada fins el moment per part d'ERC –a l'oposició–, però es contraposava amb la del PSC, que apostava per esperar que temperés la situació interna al Palau. Finalment, el 6 d'octubre l'Ajuntament va decidir suspendre el tràmit del PMU fins que la investigació judicial en curs enllestís la seva feina.

El 22 d'octubre, la Comissió d'Urbanisme de l'Ajuntament de Barcelona va aprovar, per unanimitat, aturar la tramitació del PMU a l'espera que es resolguessin les investigacions judicials. Els arguments legals d'aquesta decisió estaven emparats per l'article 97 de la Llei d'urbanisme, i feien referència al fet que el propietari de les finques on s'havia de fer l'hotel era el mateix promotor del projecte, l'empresa Olivia Hotels, i no la Fundació Orfeó-Palau de la Música, com constava en alguna documentació.

JRL-X3EA

Més informació

investigaccio.org/cascantic

URBANITZACIÓ SUN VILLAGE (PALAU-SAVERDERA) 150

El Tribunal Superior de Justícia de Catalunya sentencia que, abans d'acabar l'any 2009, s'han d'haver enderrocat una quarantena de pisos del complex Sun Village, a Palau-saverdera (Alt Empordà), ja que la llicència que l'Ajuntament havia donat l'any 2001 era il·legal. Des de la primera sentència negativa l'any 2006, l'Ajuntament, d'una banda, i els veïns, de l'altra, busquen la manera d'evitar l'enderroc, de moment, sense èxit, tot i que han aconseguit ajornar successivament l'arribada de les màquines, a través de recursos o, fins i tot, impedint l'entrada dels tècnics a les cases.

El complex Sun Village està format per dos blocs amb una quarantena de pisos de luxe situats a la urbanització de Mas Isaac, al municipi de Palau-saverdera (a l'est de la comarca de l'Alt Empordà). Aquesta urbanització està situada on s'acaba la plana i comencen els contraforts de la serra de Rodes, just al límit exterior occidental del Parc Natural del Cap de Creus [2004:125], entre els pobles de Pau i Palau-saverdera. Els propietaris dels pisos són majoritàriament turistes europeus i espanyols, tot i que una desena de famílies s'hi han establert definitivament.

L'any 2001, l'Ajuntament de Palau-saverdera (governat per Convergència i Unió, CiU) va donar llicència per fer dos blocs de 42 pisos de luxe en una zona que, segons les Normes subsidiàries del municipi, estava reservada a la construcció d'un hotel. En començar les obres del primer edifici, una veïna va presentar un contenciós administratiu contra la llicència d'obres del complex, al·legant que no es complien els usos previstos i que s'excedia l'alçada permesa en 1,20 m. Tot i el litigi, l'any 2003 es va començar a construir el segon grup d'habitatges. A final de 2006, el Tribunal Superior de Justícia de Catalunya (TSJC) va denegar la llicència i va ordenar l'enderroc d'aquests habitatges.

L'Ajuntament vol evitar l'enderroc

L'Ajuntament no compartia el contingut de la sentència i la va recórrer argumentant que era impossible d'executar, ja que, segons l'alcalde, les indemnitzacions serien "una sentència de mort per al poble", però el maig de 2007, el TSJC ho va desestimar. L'Ajuntament ho va tornar a intentar i va presentar un recurs de súplica contra la sentència del TSJC, però a l'octubre el tribunal ho va desestimar de nou en considerar que es va donar una llicència il·legal i va informar que no es podrien presentar més recursos. L'alcalde, Narcís Deusedas (CiU), va afirmar que continuarien buscant-hi solucions.

El setembre de 2008, l'Ajuntament va aprovar una moció proposada pel grup de CiU al govern, instant a iniciar un procés per legalitzar els usos dels edificis del Sun Village i evitar-ne, així, l'enderroc. L'equip de govern va afirmar que l'enderroc podia comportar una despesa impossible de suportar per al municipi, ja que als costos associats a la demolició caldria afegir-hi, segons afirmaven, els derivats de les indemnitzacions que caldria pagar als propietaris.

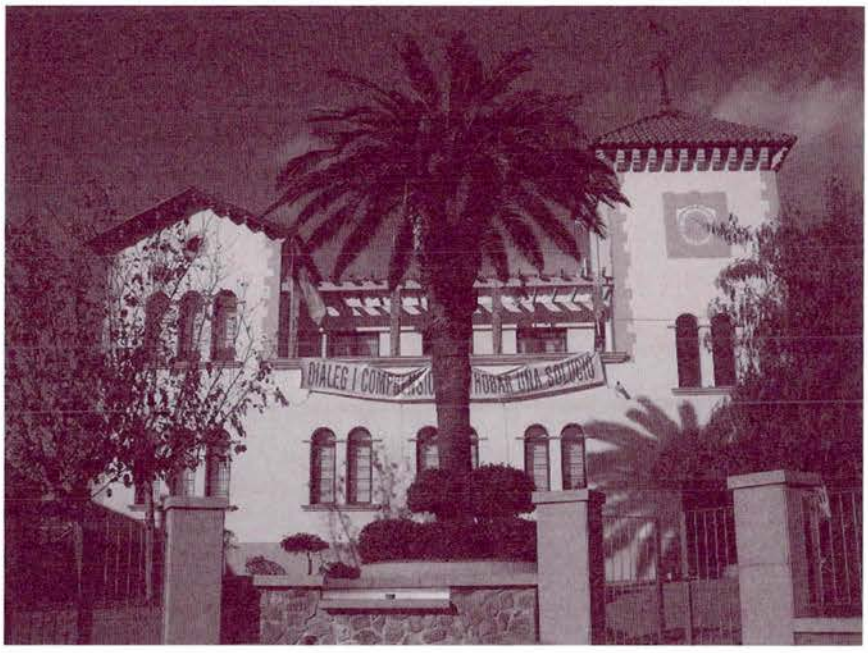
El gener de 2009, el fiscal de medi ambient i urbanisme de Girona, Enrique Barata, declarava que el cas de Sun Village era un procés molt complex –de fet, ja s'hi havien concedit tres pròrrogues de la Fiscalia general de l'Estat–, però esperava que es resolgués aviat per determinar si hi havia "indicis de delicte de prevaricació urbanística" i si calia enviar l'afer als jutjats.

L'Ajuntament acata la sentència però els veïns s'hi oposen frontalment

El mes següent, l'Ajuntament va iniciar els tràmits per enderrocar el Sun Village, acatant la sentència del TSJC, encara que l'equip de govern no hi estava d'acord. L'expedient obligava els veïns del complex a enderrocar els seus propis edificis i aquests van recórrer la decisió. Al juny el TSJC va anul·lar l'acord del ple i va donar cinc mesos a l'Ajuntament perquè complís l'ordre d'enderroc (que s'hauria de fer efectiva a començament de novembre). Els propietaris dels pisos també van reclamar a l'Ajuntament que els indemnitzés pels danys i perjudicis que els havia comportat la sentència del TSJC i recordaven que, quan van comprar els pisos, ni el consistori ni l'empresa promotora els van advertir que hi hagués cap irregularitat. Els veïns van reclamar 310.000 € per cada pis, és a dir, un total de més de 12 MEUR.

A mitjan juliol, el ple de l'Ajuntament va aprovar la continuació de l'expedient d'enderroc del Sun Village. Tot i que un recurs de súplica podria retardar-lo fins a final d'any, el TSJC va advertir l'Ajuntament que, si passats vint dies de la data fixada no havia

Vista de Sun Village Foto: Moisès Jordi



Pancarta a l'Ajuntament de Palau-saverdera en referència a Sun Village Foto: Moisès Jordi

complert la sentència, se li aplicaria una multa de 400 € que s'aniria multiplicant amb el pas dels dies, i que si no enderrocava el complex ho faria la Generalitat i aquesta cobraria el cost al consistori.

L'alcalde va carregar contra el partit de l'oposició, Unió per Palau, criticant-los per no haver actuat conjuntament amb l'equip de govern i haver fet un front comú per evitar l'enderroc. Els regidors d'aquest partit es van defensar dient que la responsabilitat era tota de l'alcalde, ja que havia estat ell qui havia donat la llicència il·legal, tot i els advertiments que li havien fet. En una entrevista, Deusedas afirmava que després de trenta anys com a alcalde pretenia que aquesta fos l'última legislatura, però que es tornaria a presentar si així ajudava a solucionar el cas de Sun Village.

Uns últims recursos abans de l'enderroc

A mitjan agost, una vintena de veïns de Sun Village es van manifestar davant l'hotel Terraza de Roses, amb pancartes en castellà i anglès que deien "Prou lluites personals", "Salva les nostres llars" o "No enfonsis Palau", dirigides a Montserrat Solé, l'autora de la denúncia i copropietària de l'hotel. Segons els veïns, el diàleg amb Solé i que aquesta retirés la denúncia era l'única via que els quedava per evitar l'enderroc. En una pancarta penjada a la façana de l'Ajuntament, l'alcalde també demanava "diàleg i comprensió per trobar una solució".

A final de mes, l'Ajuntament, per unanimitat, va aprovar l'encàrrec del projecte per a la redacció d'un nou pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) que havia de substituir les antigues Normes subsidiàries i que, segons l'alcalde, permetria canviar els usos de la zona de Sun Village en ús residencial. En el mateix ple, l'Ajuntament va aprovar la construcció d'un camp de golf (un Pitch & Putt) vora del Sun Village, en una zona que el PLA DIRECTOR TERRITORIAL DE L'EMPORDÀ [2006:120], aprovat el 2006, classificava d'alt valor agrícola. Així, l'Ajuntament es veia immers en una nova controvèrsia urbanística, tot i que afirmava que havien seguit tots els procediments legals.

El cap de setmana següent, coincidint amb la festa major del poble, els propietaris de Sun Village van repartir fullets entre els veïns de Palau-saverdera amb el lema "Et sobren 8.000 euros?". Així, els veïns volien demanar ajuda i alertar que, si s'ensorraven les seves cases, les indemnitzacions que hauria de pagar l'Ajuntament costarien 8.000 € per persona, si es dividissin entre tots els palauencs.

Els veïns impedeixen que els tècnics elaborin el projecte d'enderroc

Aquells dies, els tècnics de l'Ajuntament van intentar entrar als pisos de Sun Village per estudiar-los i poder elaborar el projecte d'enderroc, però els veïns, que no havien rebut cap notificació, els ho van impedir. De fet, alguns veïns havien assegurat que, si els enderrocaven la casa, no tindrien on anar i que, si calia, s'encadenarien a casa amb els fills per aturar el pas de les excavadores. A final de setembre, tot i que aleshores sí que havien rebut la notificació, els veïns van tornar a impedir l'entrada dels tècnics als seus habitatges. L'única via que quedava als tècnics era recórrer a demanar una ordre judicial per accedir als pisos, tot i que el govern municipal continuava reiterant que estaven treballant per impedir l'enderroc.

A final d'any encara no s'havia enderrocat el complex urbanístic però, segons els terminis imposats pel TSJC, l'enderroc s'havia de produir en les següents setmanes.

PHE-X3EA

Més informació

palausaverdera.cat/documents/destacats/destacat8.pdf