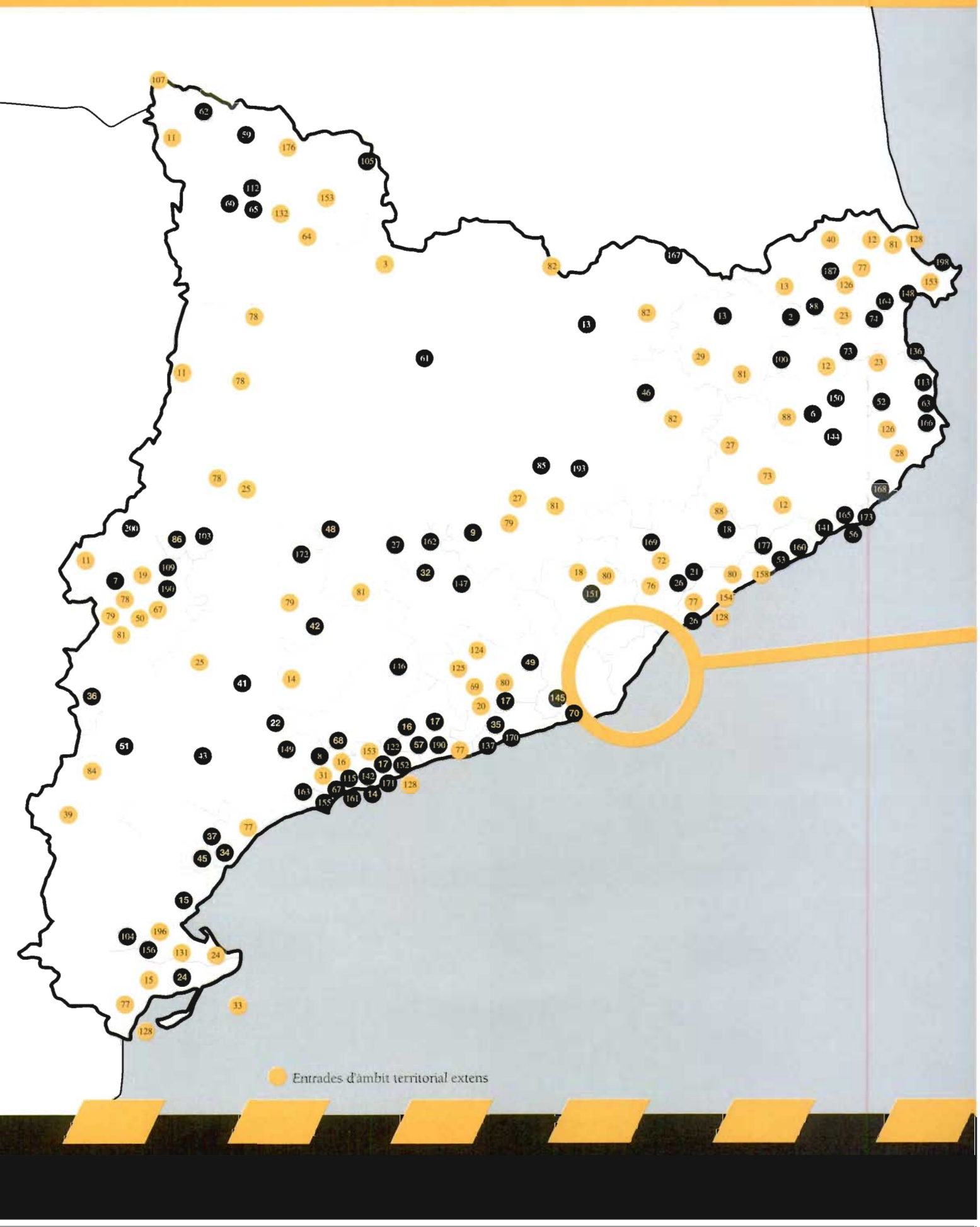
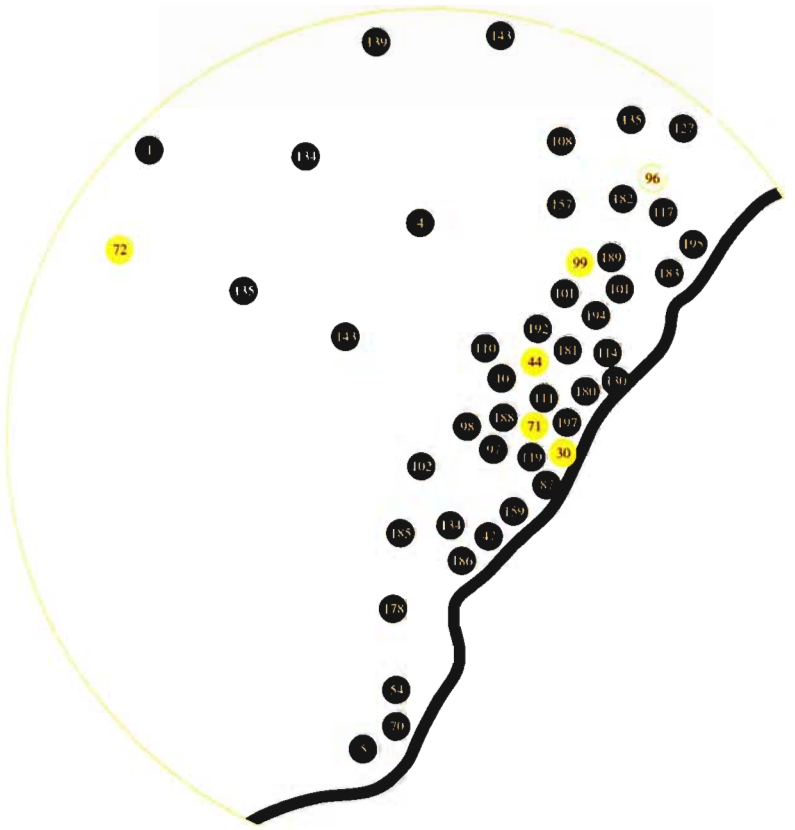
200 TRANSFORMACIONS I PROJECTES TERRITORIALS

2005

Mapa de localització



de les entrades



100 Millora urbana de la Farga. Regulació d'usos comercials (Banyoles)
101 Millora urbana de la Mina (Sant Adrià de Besòs)
102 Millora urbana de Sant Ildefons (Cornellà de Llobregat)
103 Millora urbana del centre històric de Balaguer
104 Millora urbana del nucli antic de Tortosa
105 Muntanya de Tor
106 Organització territorial. Debat sobre el model i la divisió territorial
107 Organització territorial. Règim especial dera Val d'Aran
108 Parc Agrícola del Vallès
109 Parc Científic i Tecnològic Agroalimentari de Gardeny (Lleida)
110 Parc de Collserola
111 Parc dels Tres Turons
112 Parc Nacional d'Aigüestortes i Estany de Sant Maurici
113 Parc Natural dels Aiguamolls de Pals, el massís del Montgrí i les Illes Medes
114 Parc zoològic marí de Barcelona
115 Passeig marítim de la Platja Llarga (Tarragona)
116 Peatges a la xarxa viària
117 Pedrera de la Vallençana. Restauració amb residus
118 Pla d'acció per a la gestió de residus municipals
119 Pla de mobilitat i pla d'usos de Gràcia (Barcelona)
120 Pla d'energia de Catalunya 2006-2015
121 Pla d'infraestructures de transport de Catalunya 2006-2026
122 Pla director de les activitats industrials i turístiques del Camp de Tarragona
123 Pla director d'equipaments penitenciaris 2004-2010
124 Pla director supramunicipal de sostenibilitat de l'Alt Penedès
125 Pla director territorial de l'Alt Penedès
126 Pla director territorial de l'Empordà
127 Pla director urbanístic de l'ACTUR Santa Maria de Gallecs
128 Pla director urbanístic del sistema costaner
129 Pla estratègic d'infraestructures i transport
130 Pla estratègic per al litoral de la Regió Metropolitana de Barcelona
131 Pla integral de protecció del delta de l'Ebre
132 Pla territorial parcial de l'Alt Pirineu i Aran
133 Pla urbanístic de Can Busquets (Sant Cugat del Vallès)
134 Pla urbanístic de Can Colomer-Torrent Mitger (Terrassa)
135 Pla urbanístic de Can Masdeu i el camí de l'Alegria (Tiana)
136 Pla urbanístic de Fluvianàutic (Sant Pere Pescador)
137 Pla urbanístic de la Platja Llarga (Vilanova i la Geltrú)
138 Pla urbanístic de la Vall de Sant Just (Sant Just Desvern)
139 Pla urbanístic de l'aiguamoll de Can Ponsic (Sant Quirze del Vallès)
140 Pla urbanístic de les Madrigueres (el Vendrell)
141 Pla urbanístic de Sant Quirze de Lloret (Lloret de Mar)
142 Pla urbanístic de Terres Cavades (Tarragona)
143 Pla urbanístic del Centre Direccional de Cerdanyola del Vallès
144 Pla urbanístic del Pla de Baix de Domeny (Girona)
145 Pla urbanístic del Pla de Ponent (Gavà)
146 Pla urbanístic del Pla de Rocacorba (Querol)
147 Pla urbanístic del polígon industrial Can Morera (Òdena)
148 Pla urbanístic del polígon industrial de Roses
149 Pla urbanístic del polígon industrial el Freixe (Riudoms-les Borges del Camp)
150 Pla urbanístic dels horts de Santa Eugènia (Girona i Salt)
151 Pla urbanístic i parc agrícola de Can Gambús (Sabadell)
152 Pla urbanístic Muntanyans II (Torredembarra)
153 Plans directors urbanístics
154 Plans urbanístics de Mataró
155 Plans urbanístics de Port Aventura (Vila-saca i Salou)
156 Plans urbanístics de Tortosa
157 Planta de tractament de residus Ecoparc 2 (Montcada i Reixac)
158 Platges del Maresme. Regeneració
159 Port de Barcelona
160 Port de Blanes
161 Port de Tarragona
162 POUM de Calaf
163 POUM de Cambrils
164 POUM de Castelló d'Empúries
165 POUM de Lloret de Mar
166 POUM de Palafrugell
167 POUM de Puigcerdà
168 POUM de Sant Feliu de Guíxols
169 POUM de Santa Eulàlia de Ronçana
170 POUM de Sitges
171 POUM de Tarragona i plans urbanístics
172 POUM de Tàrrega
173 POUM de Tossa de Mar
174 Programa AGUA i Pla hidrològic nacional
175 Programa de barris i àrees urbanes d'atenció especial
176 Reintroducció de l'ós a l'Alt Pirineu i Aran
177 Riera d'Arenys. Canalització
178 Riu Llobregat. Desviament
179 Sequera
180 Tramvia de l'avinguda Diagonal (Barcelona)
181 Tramvia del Besòs
182 Transformació urbana de Can Zam (Santa Coloma de Gramenet)
183 Transformació urbana de Diagonal Mar, Fòrum i Llevant (Barcelona)
184 Transformació urbana de la Ciutat de la Justícia (l'Hospitalet de Llobregat)
185 Transformació urbana de la Gran Via (l'Hospitalet de Llobregat)
186 Transformació urbana de la Marina-Zona Franca (Barcelona)
187 Transformació urbana de l'avinguda de la nova estació (Figueres)
188 Transformació urbana de l'entorn del Nou Camp (Barcelona)
189 Transformació urbana de les casernes de Sant Andreu (Barcelona)
190 Transformació urbana de l'estació (Lleida)
191 Transformació urbana de Sant Andreu-Sagrera (Barcelona)
192 Transformació urbana de Santa Caterina (Barcelona)
193 Transformació urbana del barri de l'Estació (Sallent)
194 Transformació urbana del Poblenou i 22@ (Barcelona)
195 Transformació urbana del port de Badalona
196 Trobada d'entitats en defensa del territori (Tortosa)
197 Turisme a Barcelona. Debat sobre el model i ordenança de civisme
198 Urbanització Club Méditerranée (Cadaqués)
199 Xarxa Natura 2000
200 Zona d'especial protecció d'aus dels Plans de la Unilla (Almenar)

de les entrades

Abocador de Collcardús i gestió de residus al Vallès Occidental
Abocador de la Garrotxa
Abocaments de residus de la construcció d'Andorra a l'Alt Urgell
Aeròdrom de Sabadell
Aeroport de Barcelona (el Prat)
Aeroport de Girona-Costa Brava
Aeroport de Lleida (Alguaire)
Aeroport de Reus
Aeroport del Bages (Fonollosa)
Aparcament a Barcelona. Àrea verda
Autovia A-14 Lleida-Vielha i túnel de Vielha (desdoblament de l'N-230)
Autovia A-2 i Autopista AP-7 a les comarques de Girona
Autovia A-26 i N-260 eix Pirinenc
Autovia A-27 Tarragona-Montblanc (desdoblament de l'N-240)
Autovia A-7 a les Terres de l'Ebre (desdoblament de l'N-340)
Autovia A-7 a Tarragona (desdoblament de l'N-340)
Autovia A-7 Altafulla-Vilafranca (desdoblament de l'N-340)
Autovia B-40 Quart cinturó
Autovia C-13 variant sud de Lleida
Camí forestal del Coll d'en Boix (PN Sant Llorenç del Munt i l'Obac)
Camp de golf i urbanització de Vilalba (la Roca del Vallès)
Campament militar de Los Castillejos (Arbolí)
Camps de golf de l'Empordà
Camps de golf i urbanitzacions del delta de l'Ebre
Canal Segarra-Garrigues i zones d'especial protecció d'aus
Carretera B-500 per la Conreria
Carretera C-25 eix Transversal (desdoblament)
Carretera C-31 Palamós-Palafrugell (desdoblament)
Carretera C-37 Vic-Olot pel túnel de Bracons
Carta de Barcelona
Central d'energia solar de Tarragona
Central eòlica de Rubió
Central eòlica marítima del delta de l'Ebre
Central nuclear de Vandellòs 2 i magatzem de residus radioactius
Central tèrmica de Cubelles
Central tèrmica de Mequinensa
Central tèrmica de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant
Centrals eòliques. Introducció
Centrals eòliques de la Terra Alta
Centrals eòliques de l'Alt Empordà
Centrals eòliques de les Garrigues i el Segrià
Centrals eòliques de les serres del Tallat i de Vilobí
Centrals eòliques del Priorat. Acord comarcal
Centre d'atenció i seguiment de toxicòmans de la Vall d'Hebron (Barcelona)
Centre de Recerca d'Energies Renovables de Catalunya (Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant)
Centre logístic dels Plans de la Sala (Sallent)
Centre penitenciari de preventius de Barcelona
Centre penitenciari els Plans (Tàrrega)
Centres penitenciaris de Sant Joan Samora (Sant Llorenç d'Hortons) i de la Granada
Congrés del Món Rural
Contaminació del riu Ebre a Flix
Contaminació per nitrats d'origen agrari a la Bisbal d'Empordà
Depuradora de l'Alt Maresme (Pineda de Mar i Santa Susanna)
Dessaladora de l'àrea metropolitana de Barcelona (el Prat de Llobregat)
Emissions de gasos amb efecte hivernacle
Espai d'Interès Natural de Pinya de Rosa (Blanes)
Espai d'Interès Natural del Gorg de Creixell
Espais d'interès natural del delta del Llobregat
Estació d'esquí i urbanització de Baqueira-Beret
Estació d'esquí i urbanització de Boí-Taüll
Estació d'esquí i urbanització del Port del Comte
Estació d'esquí i urbanització dera Tuca
Estació radiofònica Radio Liberty. Desmantellament (Pals)
Estacions d'esquí d'Espot, Llessui i Port Ainé (Pallars Sobirà)
Estacions d'esquí i urbanitzacions de la vall Fosca
Ferrocarril d'Alta Velocitat. (1) Introducció
Ferrocarril d'Alta Velocitat. (2) Segrià i Garrigues
Ferrocarril d'Alta Velocitat. (3) Camp de Tarragona
Ferrocarril d'Alta Velocitat. (4) Alt Penedès
Ferrocarril d'Alta Velocitat. (5) Aeroport de Barcelona
Ferrocarril d'Alta Velocitat. (6) Barcelona
Ferrocarril d'Alta Velocitat. (7) Vallès
Ferrocarril d'Alta Velocitat. (8) Selva i Gironès
Ferrocarril d'Alta Velocitat. (9) Alt Empordà
Ferrocarril de rodalies
Ferrocarril de rodalies C-7 el Papiol-Mollet
Ferrocarril del corredor mediterrani
Ferrocarril Lleida-la Pobla de Segur
Ferrocarril Lleida-Manresa
Ferrocarril orbital Vilanova-Mataró
Ferrocarril transversal de Catalunya
Ferrocarril Vic-Puigcerdà
Habitatge
Incendis forestals a Riba-roja d'Ebre, la Fatarella i la Pobla de Massaluca
Incendis forestals al Bages
Incineradora Grefacsa (Térmens)
Jornades Repensar-Barcelona
Línia elèctrica de molt alta tensió Sentmenat-Bescanó-Baixàs
Llei d'informació geogràfica i de l'Institut Cartogràfic de Catalunya
Llei d'avaluació ambiental de plans i programes
Llei de conservació de la biodiversitat i del patrimoni natural
Llei de protecció, gestió i ordenació del paisatge i Observatori del Paisatge
Llei del dret a l'habitatge
Llei d'equipaments comercials de Catalunya
Llei d'urbanisme. Text refós
Mesquita de Badalona
Metro. Línia 9
Metro. Línia 12
Metro. Línia 5. Esfondrament al Carmel

Àmbits temàtics dels articles


Aeroports i ports


Carreteres


Ferrocarrils


Creixement urbà


Transformació urbana


Equipaments turístics, de lleure i diversos


Gestio de recursos hídrics


Gestió de residus, contaminació


Producció i transport d'energia


Espais naturals protegits


Espais oberts


Documents, estudis, manifestos i trobades


Legislació


Mobilització ciutadana


Organització territorial de l'adminstració


Planejament territorial i urbanistic

BREUS NOTES METODOLÒGIQUES

L'Anuari 2005 continua la feina que vam engegar amb els dos anuaris anteriors: el recull, la descripció i la sistematització de les transformacions territorials de l'any, partint de la selecció de casos concrets de l'actualitat catalana.

Enguany hem continuat seleccionant dos-cents casos més, seguint la dinàmica de l'edició de l'Anuari 2004. La tria definitiva d'entrades intenta oferir una panoràmica de les transformacions i els projectes del territori, amb la finalitat de poder-ne mostrar una perspectiva de l'evolució en el temps. Malgrat que la intenció és abordar casos concrets, alguns temes que tot i ser generals tenen forta transcendència territorial, com ara l'habitatge o el debat sobre el model i la divisió territorial, també hem decidit recollir-los, i seguint la línia dels anteriors anuaris hem afegit una petita selecció dels esdeveniments professionals de l'any, com ara seminaris o trobades que tenen una forta implicació amb el territori. L'Anuari Territorial de Catalunya 2005 ha mantingut la línia d'afegir l'espai de Diàlegs, entès com l'espai per a la opinió, tot i que en aquesta edició l'hem limitat als dos grans debats esdevinguts al llarg del 2005. També hi ha, com en les edicions anteriors, un article introductori que recull els fets més destacats de l'any.

Els dos-cents articles persegueixen la brevetat, la síntesi i el to divulgatiu i descriptiu. En la mesura que ha estat possible, hem intentat no treure conclusions o fer interpretacions i judicis de valor. Així, hem mirat de fer aparèixer les veus dels diferents agents que han participat en cada tema i de deixar constància de la seva evolució al llarg de l'any.

Després del títol i el nom, cada article s'inicia amb un *abstract*-resum al costat del qual hi ha un petit mapa de localització del tema. El text s'articula mitjançant una primera part introductòria o de context referida sovint als antecedents i l'origen de la qüestió; a continuació segueix un bloc de descripció del projecte; es presenten, tot seguit, els agents que hi intervenen i la seva posició; la descripció i l'evolució cronològica dels fets al llarg de l'any; l'estat de la qüestió a final d'any, amb les perspectives o expectatives de futur, i finalment les fonts addicionals que s'han fet servir i que poden ser útils per ampliar la informació. En el cas dels articles que continuen temes dels Anuaris dels anys 2003 i 2004, s'ha afegit el número de l'any anterior a sota l'*abstract*.

Les entrades es presenten per ordre alfabètic, a la manera dels diccionaris enciclopèdics, amb algunes excepcions en favor de la legibilitat. Els títols, però, estan pensats per ajudar a fer que l'estructura final tingui una certa coherència, i tenen dues parts: la primera introdueix el tipus de projecte o transformació –abocador, aeroport, carretera, pla urbanístic etc.–; la segona el topònim del lloc on se situa el projecte –Collcardús, Tarragona, les Garrigues. Amb aquest criteri, els temes similars apareixerien seguits, però sense formar compartiments estancs. Ha estat necessari establir descriptors generals, i per exemple trobem "pla urbanístic" per a les transformacions d'espais oberts, i "transformació urbana" i " millora urbana" per a les transformacions de teixits urbans consolidats, amb la intenció de distingir entre les transformacions d'ús i les millores urbanes.

La de color gris, seguida d'un claudàtor i d'un número d'article, és una crida a un altre article de l'Anuari (només apareix la primera vegada que se cita el tema). Quan la crida fa referència a un article de l'any anterior, el número de l'article va precedit de l'any [2004:XXX].

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

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

Les fonts de l'Anuari provenen bàsicament de la llista de correu electrònic [Territori] que al seu torn es nodreix d'informacions aparegudes als mitjans que s'especifiquen a l'índex d'aquest llibre.

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

ABOCADOR DE COLLCARDÚS I GESTIÓ DE RESIDUS AL VALLÈS OCCIDENTAL 1



A principi d'any, els municipis de la comarca del Vallès Occidental encara estaven pendents de rebre l'anunci del Departament de Medi Ambient i Habitatge sobre la ubicació del dipòsit de residus inerts que havia de substituir l'abocador de Collcardús, conjuntament amb quatre plantes de tractament de diverses fraccions de residus. Finalment, el mes de maig l'Agència de Residus de Catalunya anunciava que l'emplaçament definitiu seria a la bòbila de Ceràmica de Sugrañes, a Cerdanyola, un cop s'hagués clausurat definitivament l'abocador de Collcardús l'any 2008. Per la seva part, Vacarisses hauria d'acollir un ecoparc, i la finca del Ginebral a Rellinars quedaria sense afectació.

Antecedents | 2004:1

El Consell Comarcal del Vallès Occidental va fer públic, l'any 2004, un informe encarregat a l'Institut Cerdà que donava vida útil a l'abocador de Collcardús fins a final de 2005 i proposava quatre ubicacions alternatives per al nou dipòsit controlat. Per substituir l'abocador, el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) va proposar quatre plantes de tractament de les diverses fraccions de les deixalles i un dipòsit controlat dels residus inerts resultants, tot i que la decisió sobre la seva ubicació va quedar posposada fins a l'any 2005. Al llarg de 2004, els municipis on es plantejava la possibilitat de situar el nou abocador van mostrar la seva oposició i es van crear plataformes contràries.

Cerdanyola: ubicació definitiva del dipòsit controlat de residus inerts

El mes de gener de 2005, els municipis de la comarca del Vallès Occidental es mantenien a l'espera de l'anunci del DMAH sobre la ubicació del dipòsit de residus inerts que havia de substituir l'abocador de Collcardús. Mentrestant, l'Ajuntament de Rubí va decidir oferir la planta de triatge del polígon Rubí Sud perquè la poguessin utilitzar altres municipis de la comarca, seguint les recomanacions del Consorci de Residus del Vallès (CRV), i l'Ajuntament de Terrassa va anunciar a final de febrer la seva incorporació al CRV, quatre anys després de la seva creació.

La Plataforma Cap Abocador a Vacarisses (PCAV) va organitzar, el 26 de febrer, una concentració davant l'Ajuntament per mostrar el rebuig a la possibilitat que s'instal·lés una planta de tractament de residus –ecoparc– o un dipòsit de residus inerts a Vacarisses. A la manifestació van assistir uns tres-cents veïns del municipi. Un cop finalitzada la concentració, els assistents van fer una marxa lenta amb cotxes des del nucli urbà fins a l'abocador de Collcardús que va provocar el tall de la carretera C-58.

Finalment, a mitjan maig, l'Agència de Residus de Catalunya (ARC) va resoldre tancar l'abocador de Collcardús l'any 2008 i ubicar el dipòsit de residus inerts que l'hauria de substituir a la bòbila de Ceràmica Sugrañes de Cerdanyola del Vallès, a prop de la carretera BP-1413. A canvi, Vacarisses havia d'acollir un ecoparc per tractar les deixalles del Vallès Occidental que els municipis no haguessin recollit de manera selectiva.

Després d'aquest anunci, l'Associació de Defensa de la Natura de Catalunya (ADENC) va demanar conèixer els emplaçaments descartats per analitzar-ne les característiques i la idoneïtat respecte al que havia estat escollit. El portaveu de l'ADENC, Maties Serracant, va informar que la voluntat de la seva entitat era col·laborar amb el Consell Comarcal i la Generalitat per endegar un nou model de gestió de residus que pogués preveure la reducció del volum de residus que anessin al dipòsit, tot i que va demanar a l'Administració un compromís ferm perquè desenvolupés campanyes de sensibilització i promogués sistemes per facilitar-ne la recollida selectiva. D'altra banda, Eduardo Giménez, portaveu de la Plataforma Vallès Net, va fer públic el rebuig a la ubicació del dipòsit a la bòbila i va posar en dubte que les bales de residus fossin inertes i no representessin cap perill, tal com havia anunciat l'ARC. Giménez també va criticar l'escassa eficiència dels ecoparcs pels baixos índexos de recollida selectiva de la matèria orgànica.

Abocador de Rellinars

L'informe encarregat pel Consell Comarcal a l'Institut Cerdà l'any 2004 va considerar la finca del Ginebral-Vallhonesta de Rellinars com una de les possibles ubicacions per posar-hi el dipòsit de residus inerts que permetés clausurar l'abocador de Collcardús. Després d'aquest anunci, veïns dels municipis afectats de Rellinars, Sant Vicenç de Castellet i Castellbell es van mobilitzar per protegir la finca del Ginebral i van crear l'Associació per la Defensa del Meandre, el Ginebral i Vallhonesta (ADMGV). Des de la seva creació, l'ADMGV havia recollit 4.000 signatures i havia convocat diverses concentracions i actes per mostrar el rebuig a la proposta d'instal·lació del dipòsit de residus. A final de febrer, l'ADMGV va enviar al conseller de Medi Ambient i Habitatge, Salvador Milà (Iniciativa per Catalunya-Verds, ICV), un document on constaven els arguments de l'oposició a la proposta, des del punt de vista geogràfic, ecològic i normatiu. La darrera manifestació es va celebrar el 16 d'abril.

Finalment, la decisió d'ubicar l'abocador de residus inerts a Cerdanyola deixava sense afectació la finca del Ginebral a Rellinars. Tot i això, l'ADMGV va anunciar que continuaria treballant per preservar la zona del Ginebral amb l'objectiu que s'inclogués dins el Parc Natural de Sant Llorenç del Munt o es reconegués com a corredor ecològic entre Sant Llorenç del Munt i Montserrat. Mentrestant, els veïns de Rellinars festejaven la decisió amb rètols arreu del poble. L'alcalde, Àngel Puig (Convergència i Unió, CiU), apostava per potenciar turísticament la zona creant un consorci amb els ajuntaments de Terrassa, Vacarisses, Matadepera i altres municipis.

JRL, XSR i XBR

Més informació

http://www.arc-cat.net/
http://www.elbreny.com/noabocador/manifest.htm

2 ABOCADOR DE LA GARROTXA



La necessitat de clausurar l'abocador del Clot de les Mules obliga a buscar un emplaçament per a un nou centre integral de gestió de tractament de residus a la comarca de la Garrotxa. Arran de la polèmica sorgida i a partir d'un estudi tècnic, el Consell Comarcal decideix allargar la vida útil de l'abocador.

L'abocador del Clot de les Mules està situat al municipi de Beuda (Garrotxa), al nord-est de la població d'Olot. L'abocador és gestionat pel Consorci creat entre l'Ajuntament d'Olot i el Consell Comarcal de la Garrotxa per tramitar tots els temes relacionats amb el medi ambient i la salut pública.

L'abocador es va obrir l'any 1989, tot i la polèmica inicial a la construcció, i des d'aleshores ha funcionat com a abocador de residus de la comarca. Als anys noranta, es van començar a separar les deixalles industrials de les domèstiques i es van instal·lar contenidors específics de paper, vidre i envasos lleugers. El 2003 s'hi van afegir els de matèria orgànica. L'abocador rep actualment més de 30.000 tones de residus l'any.

S'estudien possibles ubicacions per a un nou abocador

A final de maig, el president del Consell Comarcal de la Garrotxa, Miquel Noguer, va anunciar que era inevitable construir un altre abocador atès que l'Agència de Residus de Catalunya (ARC) fixava, d'acord amb la normativa mediambiental per al 2008, el tancament de l'actual abocador del Clot de les Mules, ja que quedava obsolet, i pel cost que suposaria adaptar-lo a les noves exigències tècniques i de legislació mediambiental.

Alhora, Noguer recordava que els fons europeus, que haurien de servir per construir la nova infraestructura o una part d'aquesta, tindrien una important davallada a partir de 2007. Per aquesta raó, el Consell Comarcal feia cinc anys que reservava una partida acumulativa anual de més de 60.000 euros en previsió de poder afrontar les obres de clausura de l'abocador o per adquirir nous terrenys.

Per aquesta raó i a través de l'ARC, es va encarregar a una empresa especialitzada en aquesta matèria que busqués nous emplaçaments per a un nou centre integral de gestió i de tractament de residus.

Reaccions dels veïns

Mentrestant, a final de juliol un grup de veïns de Beuda i Sant Ferriol, poblacions situades a l'entorn de Besalú, es van associar per impedir que s'emplacés el futur centre de residus en una finca que hi ha entre les dues poblacions. Els veïns apostaven per altres alternatives com la construcció d'un ecoparc, i van manifestar que la seva voluntat era col·laborar amb les institucions i participar en la presa de decisions perquè s'evités la situació que s'havia viscut ara feia quinze anys quan es va desfermar una forta oposició social davant la idea de construir l'actual abocador del Clot de les Mules a Beuda.

Per la seva banda, el president del Consell Comarcal de la Garrotxa, Miquel Noguer, va explicar que la ubicació de la infraestructura no es decidiria fins a uns mesos més tard, després d'haver analitzat els diferents espais i haver comprovat que reunien les característiques necessàries per acollir el nou centre de tractament de residus.

La nova infraestructura

Des del Consell Comarcal, es va posar especial èmfasi en la idea que la nova infraestructura no seria un abocador com el del Clot de les Mules, sinó que es tractaria d'un centre integral de gestió i tractament de residus, amb conseqüències menors sobre el paisatge i el medi ambient.

Des del nou centre es triarien els residus per separar-ne tots els que fossin reciclables, de tal manera que es reduirien en un 50% les escombraries que entrarien al centre i entre un 70% i 80% els lixiviats. Alhora els residus finals es premsarien en bales de plàstic i s'emmagatzemarien.

Deu anys més de vida per a l'abocador del Clot de les Mules

Al novembre, enmig de la polèmica per al nou emplaçament del centre de residus, la Comissió Política de Seguiment per al nou centre, integrada pels partits polítics presents al Consell Comarcal, format per Convergència i Unió (CiU), Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), Esquerra Republicana (ERC), el Partit Popular (PP) i l'Alternativa Garrotxa (ApG), van acordar construir una planta de triatge i allargar deu anys més la vida de l'abocador de Beuda, en lloc de construir-ne un de nou.

Aquesta decisió s'emmarcava en la proposta feta per l'empresa, després d'haver fet el corresponent estudi tècnic, que plantejava l'opció d'allargar la vida de l'actual abocador.

En aquest sentit, el president de la Comissió Política i del Consell Comarcal, Miquel Noguer, va reconèixer que la decisió minimitzaria les tensions que havia generat l'oposició frontal dels veïns de Guixàs i dels ajuntaments de Besalú, Maià de Montcal, Sant Ferriol i Beuda.

Tot i això, la polèmica continuava a final d'any a causa del mal estat en què es trobava l'abocador, fet denunciat per la Comissió contrària a l'abocador. Aquesta considerava que no hi havia prou control i que aquest factor provocava irregularitats en la gestió del centre. Segons la comissió, algunes cunetes estaven trencades i l'aigua es filtrava a l'abocador, les terrasses creades per a dipòsits de residus s'estaven enfonsant i s'hi llençaven objectes no permesos, com electrodomèstics. La portaveu de la Comissió Teresa Mir va afirmar que hi havia aspectes de l'abocador que no es controlaven i per això en demanaven la clausura. En aquest sentit, l'alcalde de Besalú, Lluís Guinó (CiU), els va donar suport en una reunió de començament de desembre.

AJF

Més informació:

www.beuda.com
www.infogarrotxa.com
www.gencat.es
www.elpunt.es

ABOCAMENT DE RESIDUS DE LA CONSTRUCCIÓ D'ANDORRA A L'ALT URGELL 3



A principi d'any, representants dels governs català, espanyol i andorrà arriben a un acord per gestionar l'abocament de residus procedents de la construcció que es feia des d'Andorra cap a l'Alt Urgell. Els acords donen solucions provisionals per mitjà d'un control fronterer, a fi que els residus s'adeqüin a la normativa establerta pel Govern de la Generalitat de Catalunya, i també estableix com a termini màxim el final d'any perquè el Govern andorrà habiliti abocadors propis per als residus que generi.

El problema dels abocaments de residus de la construcció d'Andorra a l'Alt Urgell té els seus orígens en els aiguats de 1982, que van suposar l'erosió de molts terrenys de cultiu a la comarca. La reconstrucció d'aquestes finques es va fer amb terres i pedres generades pel sector de la construcció d'Andorra. Aquesta pràctica va permetre barrejar residus amb les terres, amb el conseqüent impacte ambiental que això suposa. A la segona meitat dels anys noranta es va intensificar l'abocament d'aquests residus i fins es va arribar a assolir un trànsit de cent cinquanta camions diaris. En aquests anys ja no es parlava de reconstruir finques properes al riu, sinó d'omplir barrancs de terra per transformar-los en nova superfície agrària útil.

El conveni hispano-andorrà de l'any 2000, establert durant el govern del partit popular i publicat al BOE núm. 61 l'11 de març de 2000, va suposar la separació de tots els residus que fins llavors s'havien barrejat amb les terres, garantint-ne la correcta eliminació per mitjà de gestors de residus autoritzats. L'aplicació del conveni no va frenar, però, les quantitats de terres i pedres, que també són residus de la construcció, que es continuaven abocant a l'Alt Urgell.

El municipi més afectat per aquests fets ha estat la Ribera d'Urgellet tot i que també el Coll de Nargó, Montferrer-Castellbò i en menor proporció alguns nuclis de la Cerdanya.

A principi de l'any 2005 ja eren més de quatre-cents els camions de terres que cada dia creuaven la frontera i que repartien la seva càrrega en més de vint finques diferents. Les causes d'aquest increment es trobaven en l'augment de la construcció a Andorra, els forts desmunts de terreny necessaris per edificar en relleus abruptes i la dificultat de trobar espais dins del Principat per a abocar-hi tanta quantitat de terres. En tractar-se de terres en lloc de runes, l'exportació es feia sense cap altre control que el de les llicències que tramitaven els municipis receptors de les terres en concepte de "millora agrícola de finca per anivellament del terreny".

A final de 2004 i a començament de 2005 es van realitzar als municipis afectats i a la Seu d'Urgell diversos actes públics de protesta liderats per l'associació Fre als camions, que protestava per l'impacte visual, paisatgístic i medioambiental dels abocaments. L'associació estava formada per veïns dels municipis afectats.

Acord entre administracions per a la gestió dels residus de la construcció

El 2 de març de 2005, davant la manca de terrenys per abocar terres i les protestes de la societat de l'Alt Urgell, representants de les diferents administracions implicades en l'afer van trobar-se a Lleida per adoptar mesures i fer front a la problemàtica. Van participar a la trobada el subdelegat territorial de l'Alt Pirineu, Víctor Orrit i Ambrosio, la directora general del Ministeri de Medi Ambient d'Andorra, Sílvia Calvó Armengol, el director dels Serveis Territorials a Lleida del Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMH), Joan Farré i Viladrich, el gerent de l'Agència de Residus de Catalunya (ARC), Manel Hernàndez Carreras, i diversos representants del Govern espanyol. Com a resultat de la reunió es va assolir un acord pel qual el Govern andorrà es comprometia a obrir dos abocadors controlats a l'estiu i a portar a terme definitivament el seu pla de gestió de residus. El Govern espanyol donava fins al 31 de desembre de 2005 de marge per apoder continuar abocant-hi les terres; a partir d'aquella data, aquest trànsit deixaria d'estar emparat pel conveni vigent.

Així, Andorra hauria d'assumir a partir de 2006 i de manera gradual els residus de terra que generés. Fins que no arribés aquesta data, però, la Generalitat concentraria totes les terres procedents d'Andorra en un únic punt d'abocament habilitat especialment.

Daniel Armengol Bosch president de l'Associació d'Obres Públiques d'Andorra assegurava que al seu país no hi havia espai per als residus de les terres originades als desmunts de la construcció i que el tancament de la frontera donava un cop a un sector en què treballen més de sis mil cinccentes persones.

Les mesures reguladores per al control dels residus

L'endemà de la reunió en què s'havia pres l'acord, Víctor Orrit va informar a la premsa que la Generalitat havia clausurat, en només un mes, més d'una desena d'abocadors a l'Alt Urgell considerats fins aquell moment com "millores de finca" i no abocadors. El subdelegat de l'Alt Pirineu i Aran anunciava que establiria controls a la frontera per saber quin tipus de residus s'importaven. Amb aquest finalitat, s'aprovaria una normativa per regular l'entrada de terra destinada a la millora de finques i s'establiria un control a la duana de la Farga de Moles. El decret, actualment en fase d'exposició pública, obligaria les constructores a complir uns requisits que, si se'ls saltaven, tindrien vetada la possibilitat d'adquirir el permís municipal previ a l'execució de l'abocament.

Intencions de perllongament dels abocaments per part del Govern andorrà

Els controls del transport dels residus de la construcció a la frontera van començar l'11 d'abril. L'empresa de capital mixt Gestora de Runes de la Construcció SA, formada per l'Agència de Residus de Catalunya (ARC) i un important nombre d'empreses relacionades amb el món de la construcció, havia instal·lat a la duana una bàscula i oficines amb què verificar les càrregues dels camions. També es va augmentar el control del trànsit de residus amb el full internacional de residus, tal com estipula la decisió 94/774/CEE. Després de la segona reunió mantinguda entre el Ministeri de Medi Ambient, l'ARC i el Govern d'Andorra, que va tenir lloc el 12 d'abril, Manel Hernàn-

dez, gerent de l'ARC, manifestava que aquesta exportació de terra, roques i runa a la llarga passaria factura al territori on anava a parar, així que no podia ser una activitat gratuïta. Es determinava, així, des de l'ARC que els pagaments serien de 8 euros per tona de pedra exportada en territori espanyol, de 5 euros per les terres i de 10 per la runa. L'import de la taxa va ser criticat pels constructors andorrans, ja que era superior als costos que havien assumit fins aquell moment.

Al moment de tancar l'any, el Govern d'Andorra tenia previst habilitar de manera imminent dos punts per a la transferència de terres dins del seu territori. El Ministeri de Medi Ambient espanyol havia acceptat la demanda d'Andorra i dels seus constructors de tenir uns dies de més, fins al 31 de gener. Tanmateix, el director general de qualitat i avaluació ambiental del mateix ministeri, Jaime Alejandre Martínez, va reiterar la decisió de tancar l'exportació de terres d'Andorra cap a Catalunya i va avançar que a la reunió següent, prevista per al febrer de 2006, per la banda espanyola es duria un esborrany per a un nou conveni de residus que hauria de substituir l'actual.

MPB

Més informació:

http://mediambient.gencat.net/cat/ciutadans/participacio_publica/proj_decret_obres_reestructuracio.jsp

1 El Projecte de decret va sortir publicat al *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya*, (DOGC) número 4.483, del 5 d'octubre del 2005 i no va ser aprovat definitivament durant el 2005. Els requisits consisteixen a obtenir un informe previ de l'Oficina de Gestió Ambiental Unificada (OGAU) de la Generalitat, que avaluaria el projecte de millora de finca rústica mitjançant obres de reestructuració i anivellament. Aquest projecte hauria de justificar els moviment de terres previstos, la seva influència en les lleres públiques i la integració de les obres en l'entorn.

AERÒDROM DE SABADELL 4



La caiguda d'una avioneta a Badia del Vallès el mes de setembre i una altra a Sant Quirze del Vallès el mes d'octubre, amb la mort de sis persones en total, ha tornat a posar damunt la taula les demandes de clausura de l'aeroport per part dels veïns que viuen als voltants de l'aeròdrom de Sabadell (Vallès Occidental). El tancament provisional de l'aeroport durant tres setmanes per aclarir les causes de l'accident de Sant Quirze ha comportat manifestacions per part dels treballadors, però la reobertura el mes de novembre ha causat indignació entre els veïns dels municipis limítrofs, que en continuen reclamant el trasllat.

L'aeròdrom de Sabadell té una extensió de 85 ha i es va obrir l'1 d'agost de 1934. Està situat al sud-est del municipi de Sabadell, però les seves pistes tan sols estan a 2 km de les poblacions de Sant Quirze del Vallès, Badia del Vallès i Barberà del Vallès, una àrea que juntament amb Sabadell i Cerdanyola del Vallès arriba a sumar 315.000 habitants.

El Pla d'aeroports de Catalunya, de l'any 2000, classifica l'aeròdrom de Sabadell com una pertanyent a la xarxa d'aeròdroms que donen suport a l'aviació general i esportiva i, com a tal, ha de recolzar l'activitat de salvament, d'extinció d'incendis, d'aviació sanitària i altres serveis públics. A l'aeròdrom de Sabadell, s'hi ubiquen quatre escoles de vol, vint-i-set empreses amb quatre-cents treballadors i la resta de l'activitat es reparteix entre vols privats, aerotaxis, serveis i vols institucionals. Durant el 2004 es van realitzar un total de 42.902 operacions.

El Pla director que l'aeroport de Sabadell, que s'està executant des de fa dos anys, ha permès millorar-ne les instal·lacions amb la construcció d'una nova zona de dinou hangars i una àrea d'aparcament. El Pla també preveu la construcció d'una nova torre de control, una terminal, un museu aeronàutic, un hotel i una zona industrial lligada al món de l'aeronàutica.

Un accident a Badia del Vallès

El 21 de setembre de 2005 una avioneta tripulada per un pilot i un fotògraf que treballaven per l'empresa Paisajes Españoles S.A., que es dedicava a fer fotografies aèries, es va estavellar en una zona d'arbrat quan intentava fer un aterratge d'emergència a pocs metres de dos blocs de pisos d'onze plantes, a Badia del Vallès. L'avioneta acabava d'enlairar-se i va avisar d'una fallada al motor a la torre de control, però no va ser a temps d'arribar a les pistes.

L'accident, amb dos morts, va posar novament damunt la taula les queixes i protestes dels veïns que viuen als voltants de l'aeròdrom, pel perill i les molèsties que comporta. Des de 1997 deu persones han perdut la vida per l'activitat de l'aeròdrom, totes elles tripulants i passatgers, per bé que no ha mort cap persona aliena a l'activitat de vol. Amb tot, però, l'accident de 2001 es va produir molt a prop d'una superfície comercial de Sant Quirze i el del mes de juny de 2002 fou conseqüència d'un aterratge forçós a l'autopista C-58.

Arran d'aquests accidents, els ajuntaments de Barberà, Sant Quirze i Badia del Vallès fa anys que han protagonitzat queixes oficials i reunions amb responsables d'AENA (Aeroports Espanyols i Navegació Aèria), l'ens gestor dels aeroports estatals, per reclamar el trasllat d'unes instal·lacions aeronàutiques que són massa a prop d'aquestes localitats. Va ser mesos abans de produir-se l'accident de Badia del Vallès que els alcaldes dels tres ajuntaments més afectats i l'aeroport van arribar a un acord per tal que els avions no sobrevolessin els habitatges i emprenguessin la ruta seguint la vertical de l'autopista C-58. Segons l'alcalde de Badia, José Luis Jimeno (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), això només "és una cosa teòrica que no es compleix".

Davant l'accident de Badia, els alcaldes de la zona es van reunir i van concloure demanar de manera comuna el trasllat o tancament de les instal·lacions i, mentrestant, reclamar que no es sobrevolessin els nuclis habitats, que es reduïssin el nombre de vols, que s'utilitzessin silenciadors, que només es fessin els vols d'emergències o d'extinció d'incendis i que es prohibissin les exhibicions aèries.

A final de setembre, el Ministeri de Foment es va reunir amb els alcaldes de Sant Quirze (Sebastià Ruiz, Convergència i Unió, CiU), Badia (José Luis Jimeno, PSC), Barberà (José Antonio Robles, PSC) i Sabadell (Manuel Bustos, PSC), amb representants de l'aeroport de Sabadell i amb Manel Nadal, secretari per a la Mobilitat del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) i es va arribar a un acord per aplicar cinc mesures que permetessin disminuir els efectes negatius de l'aeroport sobre les poblacions limítrofs: estudiar el canvi d'orientació de la pista, traslladar les activitats docents i de formació a altres aeròdroms, modificar el trajecte dels avions perquè no sobrevolessin les zones habita-



Ampliació de l'aeròdrom de Calaf a Sant Pere de Sallavinera. Foto: Àlex Tarroja



L'aeròdrom ocupa quasi 1.000 m², i és de propietat privada. Foto: Àlex Tarroja

des, no fer exhibicions ni festivals aeris i utilitzar silenciadors per reduir l'impacte sonor dels aparells de transport.

Tot i l'acord, les federacions de les associacions veïnals de Badia, Barberà i Sant Quirze del Vallès van mantenir la convocatòria de la manifestació per a l'1 d'octubre, que havia de concloure amb una concentració sota el lema "Contra els accidents, trasllat de l'aeroport. Volem viure en pau, no més morts", a fi de mostrar la seva aposta pel tancament definitiu de l'aeroport.

El segon accident en un mes

El 24 d'octubre es va produir un altre accident mortal quan una avioneta que s'enlairava de l'aeroport es va estavellar contra una grua d'un edifici en construcció al terme de Sant Quirze del Vallès, a la zona de Mas Duran, al costat de l'autopista C-58 i prop de l'estació dels Ferrocarrils de la Generalitat (FGC). Com a conseqüència de l'accident, els quatre tripulants van perdre la vida.

El segon accident d'avionetes en un mes posava de manifest, tal com va afirmar Joan Rangel, delegat del Govern a Catalunya, que "hi ha una col·lisió d'interessos entre l'operativitat de l'aeròdrom i l'interès per rendibilitzar el terreny, edificar-lo i convertir-lo en habitatges".

Com a conseqüència, el Ministeri de Foment va ordenar a AENA el tancament provisional de l'aeròdrom, fins que s'aclarissin les circumstàncies de l'accident, ja que la grua no tenia els permisos preceptius d'Aviació Civil per poder ser instal·lada en una zona propera a un aeròdrom i tampoc no havia estat pintada del color que indiquen les ordenances perquè pogués ser vista amb prou facilitat.

L'accident va propiciar una nova reunió el 28 d'octubre entre el Ministeri de Foment, el secretari de Mobilitat de la Generalitat, Aviació Civil i els alcaldes de Sabadell, Sant Quirze del Vallès, Badia i Barberà. Durant la reunió es va acordar la reobertura de l'aeroport una vegada les grues il·legals fossin retirades, la limitació del nombre de vols se supeditès als serveis d'emergència i s'engeguessin les negociacions per traspassar les competències de gestió de l'aeroport a la Generalitat.

El preacord va obtenir el vistiplau del col·lectiu veïnal i el rebuig frontal dels treballadors i usuaris que van dur a terme manifestacions, talls a l'autopista C-58 i es van tancar un dia i una nit a la torre de control de l'aeroport per reclamar l'obertura immediata i sense limitacions de l'aeròdrom.

El 4 de novembre, les empreses i els treballadors de l'aeroport van accedir a negociar una reducció de l'activitat de l'aeròdrom. Si bé l'aeroclub reobriria amb totes les activitats que realitzava abans del tancament, en un any es podrien traslladar el 50% de les pràctiques de vol a l'aeroport de Calaf. Els responsables de les escoles de pilots es van comprometre a no volar abans de les onze del matí els diumenges i els dies festius i a no realitzar més festivals aeris. AENA es va comprometre a realitzar l'ampliació de la capçalera de la pista durant l'any 2006 perquè els avions poguessin enlairar-se sense sobrevolar Sant Quirze. I per la seva banda, la Generalitat es va comprometre també a establir normes acústiques més estrictes que implicarien instal·lar silenciadors i hèlixs multipales.

L'acord per reobrir les instal·lacions, però, va suscitar l'oposició dels veïns que demanaven que s'utilitzés només en situacions d'emergència i que a mitjà termini es tanqués. L'11 de novembre ja s'havien desmuntat les tres grues que incomplien la normativa aèria i el 14 de novembre es va reobrir, després d'haver estat vint-i-un dies tancat.

El 29 de novembre el Jutjat de Sabadell va imputar el regidor responsable de l'Àrea de Territori de l'Ajuntament de Sant Quirze, Francesc Contreras, i també el representant legal de l'empresa constructora Mas Duran SL, que va instal·lar la grua. El jutjat havia d'investigar si s'havien comès irregularitats per part del regidor quan va decidir atorgar permisos a l'empresa esmentada per col·locar la grua i si hi va haver imprudència per part d'aquesta l'empresa atès que la grua no estava ben senyalitzada.

L'aeròdrom de Calaf

L'aeròdrom de Calaf ocupa quasi 1.000 m², és de propietat privada, disposa d'una única pista de terra i s'utilitza esporàdicament per a serveis d'emergències.

La disminució de l'activitat de vol a Sabadell comportava, de retruc, l'afectació d'un altre aeròdrom, i el de Sant Pere de Sallavinera, més conegut com l'aeròdrom de Calaf, era una de les tres opcions que la Generalitat preveia per destinar-hi els vols de pràctiques, juntament amb els aeroports de Fonollosa (Bages) [9] i Òdena (Anoia).

A començament de desembre, l'Ajuntament de Sant Pere Sallavinera va rebre el projecte d'ampliació de l'aeròdrom i tenia tres mesos per pronunciar-se. L'alcalde del municipi, Càndid Viladrich (CiU), va enunciar que, una vegada el projecte hagués estat estudiat per part del consistori, els habitants del municipi també s'haurien de reunir per tal que "la decisió que es prengués fos consensuada amb el poble".

Finalment, es preveia que durant l'any 2006 la Generalitat tramités un nou pla d'infraestructures aeronàutiques, que inclogués, alhora, un nou pla d'aeroports i un altre d'heliports, en el qual el de Sabadell s'integraria una vegada assumit el traspàs de la gestió.

HCG

Més informació:

Departament de Política Territorial i Obres Públiques (2000) Pla d'aeroports de Catalunya. Generalitat de Catalunya.
http://www.favsq.org/aeroport
www.sqvalles.org
www.bdv.es
www.badiadelvalles.net

AEROPORT DE BARCELONA (EL PRAT) 5



L'aeroport de Barcelona bat l'any 2005 un nou rècord de viatgers. Aquest creixement, afavorit per l'entrada en funcionament de la tercera pista, fomenta el debat sobre la possibilitat que l'aeroport esdevingui un intercanviador de vols intercontinentals. En aquest sentit, s'apunta la necessitat d'una nova ampliació de l'aeroport, que torna a obrir el debat sobre la compatibilitat del creixement de la infraestructura amb la protecció dels espais oberts del delta del Llobregat. Es manté el debat sobre la gestió compartida de l'aeroport entre l'Estat i la Generalitat, aspecte que s'acaba incloent a la proposta d'Estatut aprovada pel Parlament de Catalunya. Els sorolls ocasionats per la tercera pista continuen provocant les queixes de veïns de Gavà i també de Castelldefels.

Antecedents 2003:7; 2004:7

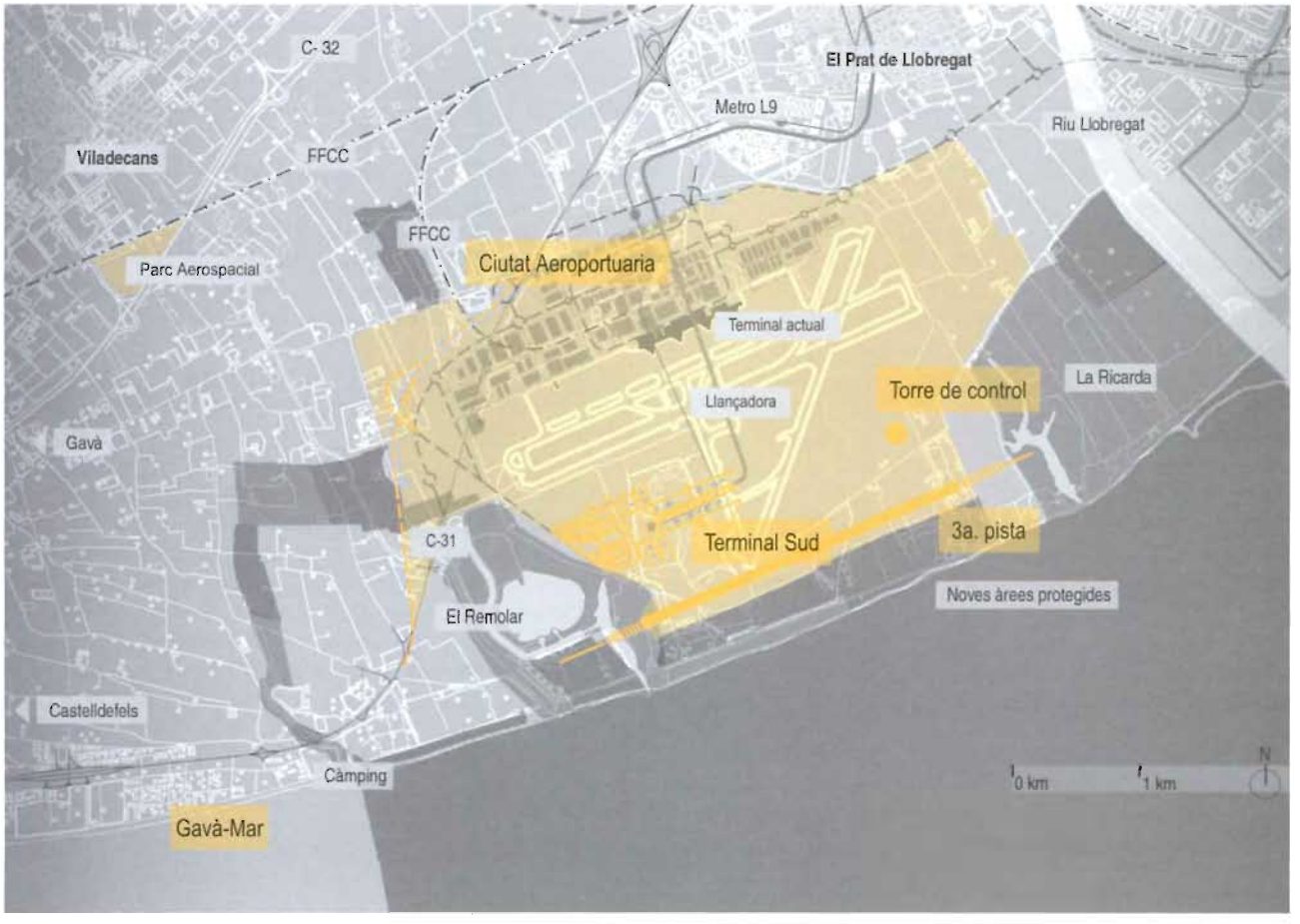
L'aeroport de Barcelona, situat al municipi del Prat de Llobregat, es considera una peça clau en l'economia catalana. No només és la porta d'entrada de milions de turistes cada any, sinó que també genera un important volum de negocis. Un informe de la Cambra de Comerç de Barcelona (CCB) sobre l'impacte econòmic de l'aeroport, assenyalava que l'any 2004 l'aeroport aportava el 2,9% del valor afegit brut de Catalunya.

Un aeroport que no para de créixer, però amb poc pes intercontinental

L'aeroport va batre per segon any consecutiu el seu rècord de passatgers, superant els 27 milions d'usuaris. L'any 2004 havia arribat a 24,5 milions, i per tant el creixement interanual es va situar en un 10,5%, consolidant-se com un dels aeroports europeus amb un major creixement.

Tanmateix, l'aeroport del Prat operava un nombre molt baix de vols intercontinentals. Aquest era, segons un estudi elaborat per la CCB, el principal llast per al desenvolupament de l'equipament. A més, un informe de l'Associació Europea d'Aerolínies publicat el mes de novembre revelava que les instal·lacions barcelonines es trobaven entre els aeroports que registraven més retards en els vols que oferien.

La posició de l'aeroport com un *hub* (centre de distribució) intercontinental va ser un tema de debat recurrent en diversos organismes, com el Comitè de Desenvolupament de Rutes Aèries de Barcelona –format per la Generalitat de Catalunya, l'Ajuntament de Barcelona, la CCB i AENA (Aeroports Espanyols i Navegació Aèria, organisme que gestiona els aeroports a l'Estat). Aquest òrgan va elaborar el mes de juny un estudi que defensava que l'aeroport del Prat podria rendibilitzar fins a nou vols intercontinentals en cinc anys. Segons l'estudi, les destinacions amb més futur serien els Estats Units, l'Argentina, el Brasil i el Golf Pèrsic (Emirats Àrabs i Bahrain). Pel que fa al mercat asiàtic, el Japó seria la ruta amb més possibilitats de captar passatgers.



Amenaça d'Iberia d'abandonar algunes rutes

El mes de setembre el president de la companyia aèria Iberia, Fernando Conte, va anunciar que la companyia abandonaria a partir de 2006 gran part de les operacions internacionals des de Barcelona, a causa de la competència de les aerolínies de baix cost. Iberia era l'any 2005 la companyia més important de l'aeroport, amb un 40% del volum de passatgers. Malgrat que les disset línies de baix cost de l'aeroport no van arribar a sumar el 20% del total de passatgers, segons Iberia hi havia una situació de competència deslleial perquè aquestes companyies gaudien de subvencions de la Generalitat. Una altra raó argüida era l'encariment del petroli, que va tenir lloc al llarg de l'any.

Des de la Generalitat, el portaveu del govern català i conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, va considerar que darrere l'actuació d'Iberia es percebien motivacions polítiques adreçades a promoure l'Aeroport de Barajas (Madrid). L'alcalde de Barcelona, Joan Clos (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), i el regidor de Promoció Econòmica i Turisme de l'Ajuntament de Barcelona, Jordi Portabella (Esquerra Republicana de Catalunya, ERC), van qualificar d'errònia la intenció de la companyia. Al cap d'unes setmanes Iberia va acabar reconsiderant la seva decisió. De fet, les altres línies que operaven al Prat anaven en la direcció contrària: a final de setembre Aerolíneas Argentinas connectava Barcelona i Buenos Aires, i també augmentaven els nombre i la diversitat de vols companyies com Vueling, Air Berlin i Condor. Continental Airlines va inaugurar un vol a Filadèlfia, i a mitjan agost Air Plus Comet va iniciar els vols a Shangai, tot satisfent reivindicacions històriques del teixit empresarial català. Air Madrid volaria des d'octubre a diverses destinacions llatinoamericanes, i Royal Air Marroc volaria a Tànger. Per últim, Ryanair, amb seu als aeroports de Girona-Costa Brava [6] i Reus [8], va mantenir que no li interessava operar al Prat.

Un nou pla Barcelona?

El Pla director de l'aeroport de Barcelona, també conegut com Pla Barcelona, aprovat l'octubre de 1999 pel Ministeri de Foment, seguia en marxa. En el marc d'aquest Pla, el mes de febrer AENA va posar en funcionament el Centre de Control del Trànsit Aeri de Barcelona, al municipi de Gavà. Amb una inversió de 126 MEUR, des d'aquest equipament es controlaria la circulació d'avions que sobrevolessin el nord-est de l'Estat espanyol, incloent-hi les Illes Balears, i una part important del Mediterrani. La nova torre de control entraria en funcionament a principi de 2006.

El director general d'AENA, Manuel Azuaga, va avançar a final de novembre que la nova terminal començaria a operar el primer trimestre de 2008. Azuaga va explicar que ja s'havia executat un 49% del pla d'inversions previst per a l'ampliació de l'aeroport.

El Pla Barcelona preveia un augment anual del nombre de passatgers d'entre el 4 i el 6%, de manera que el 2015 havia d'assolir els 30 milions de viatgers i el 2025, els 40 milions. No obstant això, el creixement de l'aeroport l'any 2004 i 2005 superava el 10%, l'any tancaria amb més de 27 milions de viatgers i semblava probable que en poc temps l'aeroport arribés als límits del seu creixement.

A partir d'aquesta constatació van començar a sorgir propostes de noves ampliacions de l'aeroport. El Conseller Nadal va anunciar el mes de novembre en una sessió informativa al Parlament la intenció del Govern de crear un nou pla d'infraestructures aeronàutiques que apostava per una nova ampliació de l'aeroport. L'objectiu del pla seria constituir una gran ciutat aeroportuària amb un pol industrial dedicat a l'aeronàutica, que inclouria nous centres logístics, hangars, el Parc Aeroespacial de Viladecans (encara en construcció) i el Centre Tecnològic d'Aeronàutica i l'Espai, a Castelldefels. Joaquim Nadal va reconèixer al Parlament de Catalunya la insuficiència de la tercera pista, i va suggerir la possibilitat de crear-ne una de nova. Miquel Valls, president de la CCB, va recolzar la proposta de Nadal apel·lant al paper fonamental de l'aeroport per a l'economia del país. Aquest nou pla es tramitaria al llarg de 2006, un cop aprovat el nou Estatut de Catalunya.

Ara bé, aquests plans xocaven frontalment amb la proposta d'ampliació de la Xarxa Natura 2000 [199] presentada pel Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) el mes de febrer, que preveia nous espais protegits al Delta del Llobregat [58]. La proposta va rebre crítiques des de l'Ajuntament de Barcelona i altres entitats com la CCB, el Reial Automòbil Club de Catalunya (RACC) i Barcelona Aeronàutica i de l'Espai, i fins i tot des del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) mateix es van declarar en contra de l'ampliació de la Xarxa Natura 2000 per considerar que hipotecava el creixement de l'aeroport.

Els accessos a l'aeroport

El volum creixent d'usuaris i l'elevada ocupació que genera (més de 12.000 treballadors) fan de l'aeroport del Prat un dels principals pols generadors de mobilitat de Catalunya. En total, es produeixen uns 36 milions de viatges anuals cap a o des de l'aeroport, que de manera molt majoritària es fan amb vehicle privat.

L'accés a l'aeroport en transport col·lectiu (metro, tren, o Ferrocarril d'Alta Velocitat (FAV) [70] va continuar essent durant l'any 2005 un dels aspectes més controvertits de la planificació de l'aeroport. L'anunci de l'inici dels treballs per a un nou pla d'infraestructures aeronàutiques anunciat pel Govern va fer un nou pas vers la concreció de propostes, ja que el nou pla preveuria una connexió del FAV amb la nova terminal de l'aeroport. Aquesta connexió també permetria l'arribada de trens regionals i de rodalies. Arran del nou pla es descartaria l'estació multimodal al Prat, que havia estat la proposta vigent fins aleshores.

D'altra banda, l'Ajuntament de Barcelona va presentar alternatives al projecte d'ampliació de la línia 2 de Metro, amb l'objectiu d'aconseguir que aquesta línia arribés també a l'aeroport compartint vies amb la línia 9 [97] entre l'espai firal Montjuïc 2 i el Prat de Llobregat.

D'altra banda, durant tot l'any el tren de rodalies entre l'Estació de Sants i l'aeroport va continuar creixent en nombre d'usuaris, i ja arribava als 5.000 passatgers al dia. A final d'any, però, a causa de la construcció de l'entrada del FAV al Prat, RENFE va suspendre la connexió directa amb l'aeroport. A partir de llavors, i durant tot l'any 2006, els viatgers haurien de canviar de tren en arribar al Prat i agafar hiun tren llançadora cap a l'aeroport. Aquest canvi va provocar molèsties als usuaris, especialment durant els primers dies, i l'Ajuntament del Prat es va queixar per les dificultats que comportaven el fet de condicionar l'estació per acollir el gran volum de passatgers que haurien de fer el transbordament de trens.

La gestió compartida

El nou pla d'infraestructures aeronàutiques anunciat pel Govern partia de la premissa que les competències aeroportuàries passarien íntegrament a la Generalitat, especialment pel que fa a l'aeroport del Prat. En aquest sentit, ja al llarg de 2004 administracions i associacions empresarials catalanes van fer esforços per dur a debat el model de gestió de l'aeroport del Prat, en aquell moment gestionat únicament per Aena. L'any 2005 aquests esforços van augmentar i van arribar al Congrés dels Diputats i als treballs de la reforma de l'Estatut de Catalunya.

Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) havia condicionat el seu suport al govern estatal del Partit Socialista Obrer Espanyol

(PSOE) entre altres coses a la participació de la Generalitat en la gestió dels aeroports. Per la seva banda, a final de març, Convergència i Unió (CiU) va fer una proposició de llei per cedir els aeroports a les comunitats autònomes. Des del govern català, en diverses ocasions al llarg de l'any, el conseller Nadal va defensar que l'aeroport hauria d'estar gestionat d'una manera mixta, com ja passava en altres països. El conseller primer, Josep Bargalló, va proposar una empresa mixta formada per la Generalitat, la Cambra de Comerç i una important entitat financera. Davant d'aquestes propostes, el ministre d'Administracions Públiques, Jordi Sevilla, assegurava que s'hauria de poder compatibilitzar aquestes demandes amb el manteniment d'una xarxa unitària a l'Estat espanyol.

La demanda de la gestió compartida també va ser prevista en la proposta de reforma de l'Estatut d'Autonomia de Catalunya, aprovada pel Parlament de Catalunya el 30 de setembre, on als articles 140.7 i 140.8 es definia que l'aeroport de Barcelona tindria un règim especial de funcionament, que havia d'estar acordat per la Generalitat i l'Estat, i que una llei del Parlament definiria l'organització i el règim jurídic i econòmic de l'aeroport. A més, la disposició addicional tercera establia que la Generalitat exerciria les competències en la gestió de l'aeroport del Prat, de la mateixa manera que es preveia per a la gestió del PORT DE BARCELONA [159].

Més queixes pel soroll de la tercera pista, ara també a Castelldefels

El soroll ocasionat per la tercera pista de l'aeroport, inaugurada el 28 de setembre de 2004, va ser notícia durant tot l'any. El mes de febrer un estudi elaborat per AENA reconeixia que els avions que sobrevolaven el barri de Gavà Mar provocaven un soroll de 90 decibels, superior als límits legals, de 65. Segons els veïns, les molèsties provocaven trastorns de la salut, i l'alcalde de Gavà, Didac Pestanya (PSC), va comparar la situació que vivien els veïns de Gavà Mar a la dels veïns del barri del CARMEL [99].

Les protestes dels veïns no es van aturar en tot l'any. Durant els primers nou mesos, les protestes les van protagonitzar els veïns del barri de Gavà Mar, que van organitzar una processó a l'aeroport per Setmana Santa, marxes lentes de vehicles als accessos a l'aeroport o cassolades a la terminal B, i també van dur a terme accions judicials en contra d'AENA. Mentrestant la CCB, Foment del Treball, la Fundació RACC i el Cercle d'Economia van exigir que la tercera pista operés



El director general d'AENA va avançar que la nova terminal començaria a operar el primer trimestre de 2008. Foto: Àlex Tarroja

al màxim de la seva capacitat tan aviat com fos possible.

El mes d'abril es va constituir una comissió tècnica formada pels ajuntaments de Gavà i Castelldefels i AENA. Aquesta comissió havia de dissenyar les rutes aèries de l'aeroport per tal de reduir les molèsties. A l'estiu AENA va anunciar que construiria una nova pista per evitar el problema de soroll a Gavà. L'obra consistiria en una pista que permetria el pas dels avions des de la terminal fins a la tercera pista i que passaria per sota de la pista principal. Des d'aquesta nova pista, els avions es podrien enlairar en direcció al mar realitzant un gir de 30 graus, sense afectar les poblacions costaneres. Aquestes obres haurien de durar un any.

Per fer aquestes obres, el 27 d'octubre AENA va canviar la configuració dels enlairaments i aterratges, de manera que els avions s'enlairarien majoritàriament en direcció a Castelldefels, a fi d'evitar sobrevolar el barri de Gavà Mar, per bé que no podrien evitar fer-ho per damunt del nucli de Castelldefels.

Durant el mes de novembre es van succeir les protestes dels veïns de Castelldefels, amb acampades de centenars de persones a les portes de l'ajuntament i protestes de milers de veïns a la plaça de l'Església del municipi. S'arribà a la màxima intensitat en les protestes a final d'any, amb diverses marxes lentes als accessos de l'aeroport. La del 27 de novembre coincidia amb la Cimera Euromediterrània que va tenir lloc a Barcelona. Prop de tres-cents vehicles van col·lapsar durant més d'una hora l'autovia de Castelldefels en sentit Barcelona. El 20 de desembre es van repetir les mobilitzacions, i aquest cop van bloquejar els accessos a l'aeroport fins al punt que molts dels usuaris van haver d'anar a peu fins a les terminals.

D'altra banda, la Comissió de Seguiment de l'Impacte Ambiental de l'Ampliació de l'Aeroport del Prat va aprovar el 15 de novembre la configuració de vols amb què s'operaria de manera definitiva, una fórmula que satisfeia tots els implicats excepte l'Ajuntament de Castelldefels. La manera més habitual seria que els avions s'enlairessin per la tercera pista amb un gir de 60 graus sobre el mar abans d'arribar a Gavà Mar, de manera que no se sobrevolaria aquest barri. L'aterratge es faria per la pista principal venint de la Zona Franca de Barcelona. En un 10% dels casos, quan el temps no ho permetés, s'enlairarien per la tercera pista cap a Barcelona i aterrarien per la principal sobrevolant Castelldefels. Aquesta darrera possibilitat era la que desagradava a l'Ajuntament de Castelldefels.

L'aeroport va tancar l'any amb unes xifres rècord i amb la perspectiva d'esdevenir el gran aeroport de la regió euromediterrània. Durant l'any 2006 s'iniciaria la tramitació del nou pla director d'infraestructures, es posaria en funcionament la nova torre de control de l'aeroport, i s'inaugurarien noves destinacions. D'altra banda, continuarien els debats sobre el creixement de la infraestructura, sobre la gestió compartida i sobre els sorolls, i possiblement es mantindria la incertesa sobre els accessos del metro i el Ferrocarril d'Alta Velocitat a l'aeroport.

XSR, XBR i JRL

Més informació

www.aena.es

6 AEROPORT GIRONA-COSTA BRAVA



AENA fa públic que l'aeroport Girona-Costa Brava és, amb 2,96 milions de viatgers i un creixement del 104%, el que ha tingut un balanç més positiu de Catalunya durant el 2004. La Generalitat en reclama la revisió del Pla director i els sindicats CCOO i UGT en demanen l'ampliació de l'horari i de la plantilla per garantir la seguretat dels usuaris. Mentrestant, Ryanair anuncia l'ampliació de la xarxa de vols a dintre de l'Estat i el nou director de l'aeroport, Eduard Cerezo, presenta un pla d'inversions d'11,5 MEUR per assolir els 5 milions de viatgers en dos anys. A final d'any, el Congrés aprova la revisió del Pla director de l'aeroport.

Antecedents | 2004: 8

L'any 2002 Ryanair, una de les LCC (*low cost carriers* o companyies de baix cost) més importants d'Europa es va establir a l'aeroport Girona-Costa Brava. El 2003 van començar a funcionar a l'aeroport dotze línies regulars a Frankfurt, Brussel·les, Londres, Birmingham, Bournemouth, Milà, Dublín i Glasgow, entre altres destinacions, i es va superar el milió i mig de viatgers. El mateix any, Ryanair va arribar a un acord amb la Generalitat, la Diputació de Girona, la Federació d'Hostaleria i la Cambra de Comerç de Girona, agrupades en l'associació Girona Centre Logístic, per establir la seva base al sud d'Europa a Girona a canvi d'ajuts econòmics. Concretament, la companyia es va comprometre a invertir 140 MEUR, a crear mil dos-cents llocs de treball i a obrir noves rutes.

L'augment de l'activitat de les instal·lacions va impulsar la signatura d'un conveni de col·laboració entre la Generalitat, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) i l'Ajuntament de Vilobí d'Onyar, per regular i ordenar la circulació de vehicles. Com a resultat, AENA va doblar la capacitat d'aparcament fins a 1.428 places i va arribar a un primer acord amb el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) per revisar el Pla director de l'aeroport.

Balanç d'un creixement sense precedents

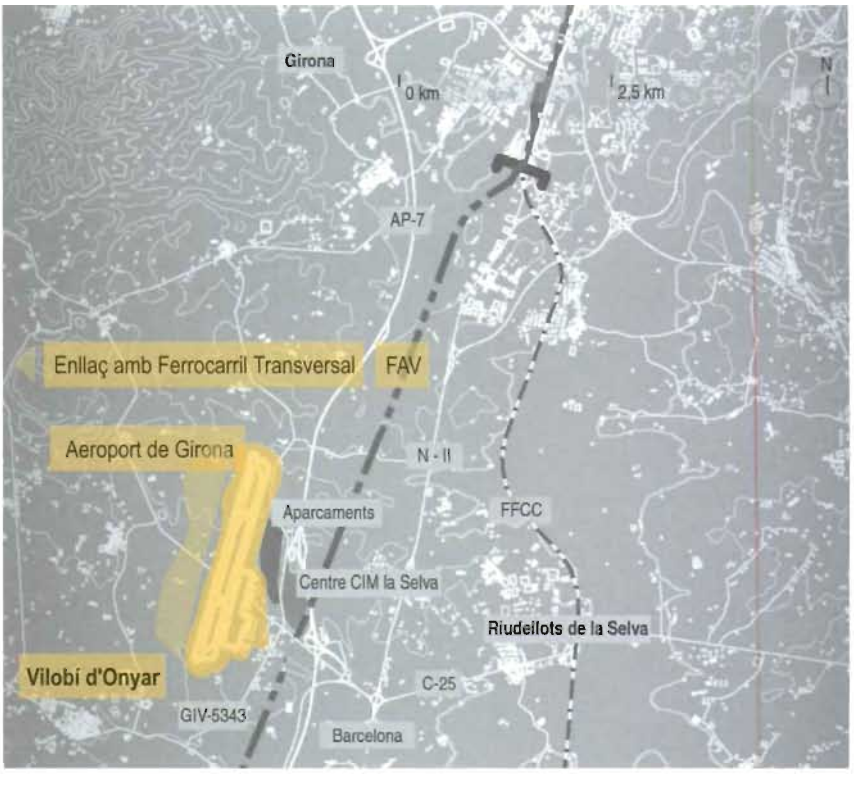
A principi d'any, AENA va fer públic que l'aeroport Girona-Costa Brava era, amb 2,96 milions de viatgers i un creixement del 104%, el que havia tingut un balanç més positiu de Catalunya durant el 2004. Aquest balanç posava de manifest que l'aeroport havia passat en dos anys de mig milió de passatgers a gairebé tres milions, fet que el situava com el segon de Catalunya.

A principi de març, el president del Patronat de Turisme de la Costa Brava, Ramon Ramos, va presentar el tercer estudi encarregat a la Universitat de Girona (UdG) sobre el perfil dels usuaris de l'aeroport, realitzat el 2004. L'estudi demostrava que la Costa Brava era, amb un 49%, la destinació preferent dels turistes que arribaven a l'aeroport durant l'estiu, per davant de Barcelona, especialment entre els anglesos i els holandesos; que les estades *short-break*, és a dir, de dos o tres dies, havien augmentat fins al 30%, i que l'usuari mitjà, malgrat tenir menys de trenta-nou anys, era un treballador que, quasi en un 40%, ocupava un càrrec mitjà o alt.

Deficiències en les instal·lacions i els serveis de l'aeroport

A final de 2004, l'Ajuntament de Vilobí d'Onyar va posar en servei un nou aparcament en uns terrenys de 20.000 m² cedits per la Generalitat , amb vuit-centes places i un cost de 6 euros al dia, amb la finalitat de pal·liar el dèficit d'aparcament a l'aeroport. Uns dies més tard, però, el nou aparcament estava pràcticament buit i l'alcalde de Vilobí, Joan Busquets (Convergència i Unió, CiU), i els responsables de l'aeroport van decidir començar a retirar amb la grua municipal els vehicles aparcats a l'accés a les instal·lacions. A final de gener, el conseller de DPTOP, Joaquim Nadal, va denunciar que els accessos a l'aeroport no s'ajustaven al volum d'activitat que s'hi registrava i va demanar al Ministeri de Foment que urbanitzés el tram de la carretera GIV-5341 que va des de l'N-II fins a la terminal. El mes d'abril, el portaveu de CiU al senat, Pere Macias, va presentar una moció davant la Comissió de Foment i Habitatge del Senat instant el Govern de l'Estat a millorar els accessos a l'aeroport.

A primer de març el Jutjat de Girona va donar la raó als sindicats Comissions Obreres (CCOO) i Unió General de



Treballadors (UGT) en la demanda presentada a final de 2004 contra AENA pels nous horaris dissenyats per la companyia, que deixaven l'aeroport sense personal entre les 0.30 hores i les 5.45. Dues setmanes més tard, però, els sindicats van tornar a denunciar deficiències en les instal·lacions vinculades a la falta de personal i van reclamar un augment de la plantilla, concretament de vint treballadors. A més a més, van reclamar la destitució del director de l'aeroport, Patricio Ivorra, a qui consideraven responsable de la situació,

El debat sobre l'estació del FAV a l'aeroport

El projecte inicial del Ministeri de Foment preveia un apartador tècnic al terme de Vilobí d'Onyar, però no una estació. El mes de febrer, la Comissió de Foment i Habitatge del Congrés dels Diputats va consensuar una proposició no de llei, presentada per Jordi Xuclà, de CiU, que instava el Govern a programar la construcció d'una estació del Ferrocarril d'Alta Velocitat (FAV) [73] a l'aeroport. La proposta recollia les reclamacions de la Cambra de Comerç de Girona i de la Micro, Petita i Mitjana Empresa de Catalunya (PIMEC) i estava justificada, segons Xuclà, pel creixement del nombre de viatgers de l'aeroport i per la construcció de la Central Integrada de Mercaderies (CIM) de la Selva.

Malgrat les reticències inicials, a final de juliol, durant la presentació del projecte del Ferrocarril Transversal de Catalunya [81], el DPTOP va fer explícit que apostava decididament per la construcció de l'estació a l'aeroport i que intentaria negociar amb el Ministeri de Foment que el projecte quedés integrat en el del FAV. A l'octubre, la idea inicial es perfilava. El secretari de Mobilitat, Manel Nadal, va fer públic que el Congrés dels Diputats havia aprovat la redacció del Pla director de l'aeroport de Girona i que la Generalitat havia fet una reserva de terrenys per ubicar-hi una estació de tren, compartida entre el FAV i el futur ferrocarril transversal, que es construiria un cop acabades les de Girona i Figueres.

Arriben les inversions

El mes d'abril, la ministra de Foment, Magdalena Álvarez, va anunciar la construcció del Lloc d'Inspecció Fronterera (LIF) a l'aeroport, amb una dotació d'1,5 MEUR i amb la intenció de potenciar el tràfic de mercaderies.

A final de juliol, Eduard Cerezo, nou director de l'aeroport de Girona, va fer públic que AENA invertiria 11 MEUR en un nou sistema anomenat ILS Categoria2/3 perquè els avions poguessin aterrar, mitjançant senyal de ràdio, en condicions de visibilitat nul·la i evitar així haver de desviar-los cap a altres aeroports. A més a més, va anunciar la construcció d'un aparcament de cinc plantes amb capacitat per a 3.500 vehicles, un de provisional per a 600 –que estaria acabat a final de 2005– i la remodelació de la terminal, amb l'objectiu d'adequar les instal·lacions a la xifra futura de 5 milions de passatgers que s'esperava assolir en dos anys.

A l'octubre es va fer públic que el pressupost de l'Estat en infraestructures a les comarques de Girona per al 2006 seria de 370 MEUR, és a dir, una xifra un 20% inferior a la de l'any anterior, però es confirmava que l'aeroport en rebria 11,5 per millorar les instal·lacions. Tanmateix, Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) va anunciar la presentació de vint-i-sis esmenes als pressupostos generals de l'Estat que inclourien la demanda de 300.000 euros per a la millora dels accessos a l'aeroport i de 3 milions perquè AENA en pogués ampliar la plataforma i la terminal de mercaderies.

Els plans d'expansió de Ryanair

A final de maig, el director general de Ryanair a l'Estat espanyol, Alfonso Claver, va anunciar que la companyia estava dissenyant una xarxa de vols interns que, a partir de 2006, unirien l'aeroport de Girona amb dotze aeroports on opera la companyia, concretament amb el d'Almeria, el de Granada, el de Jerez, el de Màlaga, el de Múrcia, el de Santander, el de Santiago, el de València, el de Valladolid i el de Saragossa. Segons Claver, Girona continuava essent, amb una quota de gairebé el 10% dels 27 milions de passatgers transportats el 2004, la prioritat per a l'expansió de negoci de la companyia i va fer públic que el 2006 doblaria –de tres a sis– el nombre d'avions amb base a Girona.

El mes de setembre, la Comissió Europea va redactar un nou marc jurídic per regular la concessió d'ajuts públics als aeroports amb un tràfic inferior als 5 milions de passatgers i les companyies que els utilitzen, i resoldre així els interrogants que s'havien obert després d'haver declarat il·legals les ajudes rebudes per Ryanair a Charleroi (Bèlgica) el 2004. D'acord amb la nova normativa, els aeroports podrien atreure una companyia aèria amb ajuts durant tres anys i per una quantitat no superior al 30% dels costos d'obertura de la línia. El director general de Ryanair a l'Estat, Alfonso Claver, va criticar l'actitud de la Unió Europea (UE) en relació amb les línies de baix cost, però va afirmar que els acords de la companyia amb l'aeroport de Girona i l'Aeroport de Reus [8] eren de promoció i no subvencions ni ajudes públiques.

S'aprova la revisió del Pla director de l'aeroport

A final de setembre, la Comissió de Foment i Habitatge del Congrés va aprovar per unanimitat la proposta dels diputats del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) per Girona, Àlex Sáez i Montse Palma, que instava el govern de l'Estat a accelerar la revisió del Pla director de l'aeroport de Girona. L'anterior pla, elaborat a final de 2002, preveia un volum de 2,8 milions de passatgers a l'any en l'horitzó de 2015, però la xifra havia estat superada en només dos anys. A l'octubre, el secretari de Mobilitat, Manel Nadal, va confirmar que el Congrés dels Diputats havia aprovat la redacció del Pla director de l'aeroport de Girona.

El mes de novembre el conseller del DPTOP, Joaquim Nadal, va presentar les línies bàsiques de la política aeronàutica de la Generalitat i va anunciar la redacció d'un Pla d'Infraestructures Aeronàutiques. Els plans de la Generalitat afermaven la qualificació de l'aeroport de Girona com a aeroport comercial internacional, recomanaven fer-hi una reserva de sòl per a una segona pista i hi projectaven un parc aeroportuari i logístic per generar-hi noves activitats econòmiques vinculades.

JVC

Més informació:

www.aena.es
www.girona.com

7 AEROPORT DE LLEIDA (ALGUAIRE)



En començar l'any 2005 el Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat posa en marxa les primeres actuacions previstes per a l'execució de l'aeroport de Lleida: l'adquisició dels terrenys i la redacció d'un pla director per a la nova infraestructura. La dificultat per arribar a acords amb els propietaris de les finques afectades obliga a iniciar també els tràmits necessaris per a un procés d'expropiacions.

Antecedents | 2004:10

El juliol de 2004 el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal i Farreras, va fer pública la decisió d'ubicar el futur aeroport de Lleida al terme municipal d'Alguaire. El projecte preveia dotar les comarques ponentines d'un aeroport de segon ordre amb capacitat de vols tant de passatgers com de mercaderies. L'octubre de 2004 es va reunir de manera plenària la Mesa sectorial del transport aeri de Catalunya, amb representants de la Generalitat i de diverses entitats relacionades amb el sector del transport aeri, per tal d'establir el calendari de desenvolupament del nou aeroport durant el bienni 2005-2006. L'adquisició dels terrenys on s'haurien d'ubicar les noves instal·lacions i la redacció d'un pla director eren les prioritats anunciades per al 2005.

Les primeres actuacions

Només començar l'any 2005, el 5 de gener, el conseller Nadal anunciava que els tècnics ja havien decidit quin seria l'àmbit d'afectació de la nova infraestructura i que, en conseqüència, la Generalitat iniciaria en breu les compres dels terrenys, sense dir-ne el lloc per evitar una pujada de preus.

A mitjan març, la Generalitat va treure a licitació la redacció del Pla director de l'aeroport per un import de 54.000 euros, fet que suposava el primer pas administratiu per posar en marxa el projecte. Aquest document havia de definir exactament quins usos i capacitats tindria l'aeròdrom, el tipus d'avions que acolliria, la longitud de la pista i els accessos a les terminals.

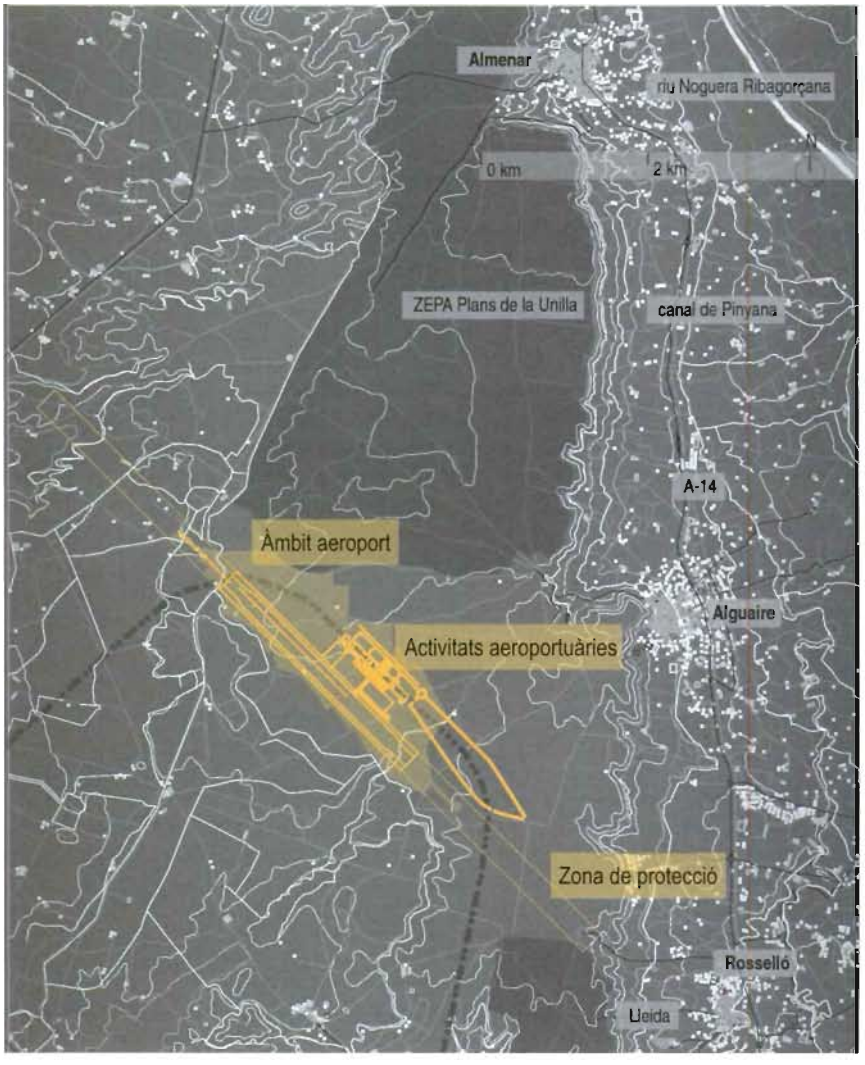
Problemes medioambientals

Gairebé al mateix temps que el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) encetava aquest procés, la Conselleria de Medi Ambient donava a conèixer el projecte d'ampliació de l'àmbit XARXA NATURA 2000 [199]. Una de les noves zones de protecció que s'hi preveien, concretament la Zona Especial de Protecció d'Aus (ZEPA) dels Plans de la Unilla, incloia terrenys afectats per la instal·lació de l'aeroport. El conseller Nadal va manifestar que el DPTOP presentaria al·legacions al projecte (que afectava també altres obres previstes en la demarcació, com ara el canal Segarra-Garrigues). Nadal va admetre que ja s'havien començat a comprar finques en aquella zona i que proposaria reduir l'espai a protegir per tal que la pista principal del futur camp d'aviació quedés a un mínim de 40 m de l'àrea protegida.

La proposta del Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMA) ja preveia la construcció de l'aeroport als secans d'Alguaire, on se'n pretenia protegir 850 ha però limitant la nova infraestructura.

La compra dels terrenys

A principi d'abril els mitjans de comunicació es feien ressò de les dificultats que estaven sorgint en la compra, per part de l'Institut Català del Sòl (INCASOL), dels terrenys on s'ubicaria l'aeroport. Les negociacions afectaven una trentena de propietats



agrícoles. El Govern va fer una primera oferta de 18.000 euros per hectàrea, però els propietaris de les finques en demanaven molts més. Finalment, l'Administració es va comprometre a arribar fins als 36.000 euros per hectàrea.

Pocs dies després, el conseller Nadal anunciava que la Generalitat ja havia adquirit entre un 25 i un 30 % dels terrenys en qüestió, però advertia que, si fos necessari, el Govern estava disposat a expropiar les finques d'aquells propietaris que finalment no s'avinguessin a vendre pel preu establert. Segons Nadal, les finques en què no hi hagués un acord amb els propietaris s'adquiririen mitjançant l'elaboració d'un pla especial urbanístic que atorgués dret administratiu a l'expropiació. El conseller afirmà també que l'objectiu era no endarrerir el procés d'execució de la infraestructura, ja que la previsió apuntava que l'any 2005 es conclogués la compra dels terrenys i se n'aprovés el pla director, per tal de poder iniciar les obres el 2006.

El compromís del conseller donava resposta a les reivindicacions que havien expressat els principals representants institucionals de la demarcació lleidatana. En una cimera institucional convocada per analitzar les necessitats de la zona, l'alcalde de Lleida, Àngel Ros i Domingo (PSC), el president de la Diputació de Lleida, Isidre Gavín i Valls (CiU), el delegat del Govern a Lleida, Jaume Gilabert i Torruella (ERC), el subdelegat del Govern espanyol, José Angel Flores, i el president de la Cambra de Comerç de Lleida, Joan Simó i Burgués, van acordar exigir que l'aeroport fos operatiu a final de 2007 i no el 2008, com era la intenció anunciada per la Generalitat, de manera que la instal·lació fos plenament operativa per a l'Exposició Universal de Saragossa.

Per la seva banda, el 28 d'abril la Conselleria d'Obres Públiques adjudicava la redacció del Pla director de l'aeroport, amb la previsió de tenir-lo enllestit a l'estiu i iniciar-ne posteriorment la tramitació administrativa.

Un pla especial per poder expropiar

A final de maig el conseller Nadal anunciava en compareixença parlamentària que el Govern havia elaborat un pla especial de l'aeroport d'Alguaire per tal de poder expropiar aquells terrenys que no fos possible comprar. Aquest Pla, que havia de ser tramès a la Comissió Provincial d'Urbanisme de Lleida per rebre'n l'aprovació inicial i sortir, tot seguit, a informació pública, delimitava exactament l'espai de l'aeroport i del seu entorn logístic, i legitimava una reserva de 367 ha de sòl. L'aeroport tindria una forma allargada, de 4.800 m de longitud per 1.300 m en el punt més ample, amb una zona destinada al moviment d'aeronaus (pista de vol, carrers de rodada i plataformes d'estacionament) i a les activitats aeroportuàries (terminal, oficines operacionals, instal·lacions, aparcament de vehicles, etc.) d'unes 125 ha, mentre que la resta seria destinada a usos industrials, logístics i intermodals relacionats amb l'activitat aeroportuària. Aquesta previsió es feia a partir del Pla d'aeroports de Catalunya, que establia que l'aeroport de Lleida seria d'aviació regional i que, per tant, s'hauria d'ajustar als paràmetres següents: pista de 2.000 m de longitud, franja de vol de 200 m d'amplada, carrer de rodada paral·lel a la pista, plataforma d'estacionament d'aeronaus amb àrees per a l'aviació regional, general i esportiva, torre de control, hangars, edifici terminal, subministrament de combustible, heliport i altres equipaments menors.

Algunes reivindicacions

A mitjan juliol, la Cambra de Comerç de Lleida va promoure una trobada amb entitats i associacions lleidatanes per debatre sobre el futur aeroport. Els representants de l'empresa consultora GPA, encarregats d'elaborar el pla director, hi avançaren que la infraestructura tindria una capacitat per a 400.000 usuaris el 2016. El president de la Cambra, Joan Simó, valorava positivament aquest càlcul, però reclamava que la pista principal, dissenyada amb una longitud de 2.000 m, s'allargués fins a 2.500 m, fet que evitaria costos posteriors d'ampliació i permetria captar companyies i vols més ambiciosos. Els empresaris reclamaren també que el pla director preveiés la millora de les infraestructures de comunicació de la zona, tant per carretera com per ferrocarril, i que l'aeroport s'especialitzés en serveis complementaris, com el del transport de mercaderies a baix cost.

Expropiacions

A principi de setembre, la qüestió litigiosa de la venda dels terrenys encara no estava resolta. Els propietaris de la zona d'afectació es queixaven als mitjans de comunicació que les compensacions ofertes per la Generalitat eren molt inferiors a les que s'havien pagat per altres obres en la zona, com ara la línia del TAV o la futura presó de Tàrrega.

En aquelles mateixes dates la Comissió Provincial d'Urbanisme aprovava parcialment el Pla especial, i aquest passava a exposició pública durant un mes, per ser posteriorment revisat pels ajuntaments. El 24 de novembre la Comissió aprovava definitivament aquest Pla especial, i la Generalitat podia iniciar el procés d'expropiacions.

I encara abans de finalitzar l'any, l'11 de desembre, se'n publicava al *Diari Oficial de la Generalitat* (DOGC) el Pla director, amb una proposta d'inversió de 42,5 MEUR i l'objectiu d'assolir 400.000 viatgers i 6.000 tones de transport de mercaderies anuals. El Pla quedava sotmès a exposició pública durant trenta dies, i les al·legacions que rebés s'afegirien als informes d'Aviació Civil, del DMA i de l'Ajuntament d'Alguaire. L'aprovació definitiva es preveia per al primer semestre del 2006, fet que després permetria passar al projecte constructiu i a la licitació i adjudicació de les obres i finalment al procés real d'obres l'any 2007. Abans de finalitzar l'any el Govern acordava iniciar els tràmits per a l'expropiació dels terrenys que encara no s'havien adquirit.

MPB

Més informació:

www10.gencat.net/ptop
http://alguaire.ddl.net

8 AEROPORT DE REUS



El març de 2005 la Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona celebra l'acte d'aprovació inicial del Pla especial de l'aeroport de Reus però l'any acaba sense l'aprovació definitiva a causa dels advertiments d'un informe de Ports i Transports de la Generalitat. Aquest any també, a l'aeroport s'estrena la nova terminal, encara que els sindicats en denuncien deficiències. D'altra banda, malgrat que la quantitat total d'usuaris augmenta, el nombre de companyies de baix cost que hi operen disminueix i, segons les companyies, això obeeix a una manca d'usuaris i a la competència amb altres aeroports propers, principalment el de Barcelona.

Antecedents | 2003:9; 2004:71

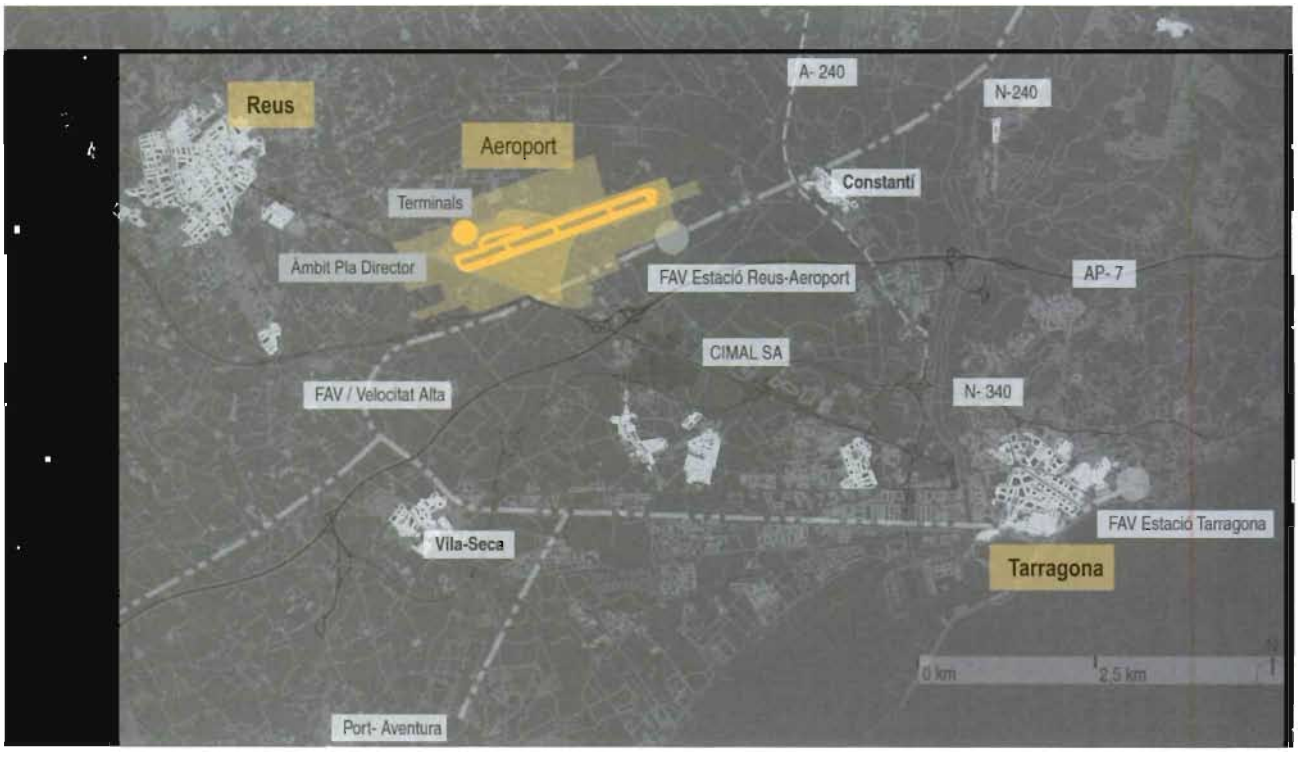
L'aeroport de Reus es va construir el 1935 com a aeròdrom militar en terrenys dels municipis de Constantí i Reus. Situat a 4 km de Reus i a 10 km de Tarragona, el 1956 va començar a donar servei a vols nacionals i internacionals, amb moviments reduïts, principalment de vols xàrter lligats al sector turístic. Les instal·lacions, gestionades per Aeroports Espanyols i Navegació Aèria (AENA), constaven a començament de l'any 2005 d'una pista principal pavimentada de 2.445 m de llarg per 45 m d'ample, i una altra de sòl natural compactat de 850 m per 35 m. La terminal de passatgers comptava amb 4.000 m² i la plataforma d'aparcament tenia capacitat per a sis avions.

Des de l'arribada de les companyies de baix cost el 2003, el nombre d'usuaris de l'aeroport va multiplicar, fet que va fer necessària l'ampliació de les instal·lacions aeroportuàries en forma d'una nova terminal de 3.800 m², que va entrar en servei el juny de 2005. Aquest mateix any es va caracteritzar per una davallada del nombre de companyies aèries de baix cost que operaven a l'aeroport de Reus.

El Pla estratègic i el Pla especial

El Pla estratègic de l'aeroport de Reus (PEAR), fet públic l'any 2005 i encarregat per les cambres de comerç de Tarragona i Reus, definia com a necessari un model de gestió compartida entre l'Estat, la Generalitat, els ajuntaments i les cambres de comerç. Apuntava que el creixement de l'aeroport havia de venir principalment de les companyies de baix cost, les quals havien de ser subvencionades com a estratègia a mitjà i a llarg termini per consolidar l'aeroport. A més, el Pla estratègic xifrava en 100 MEUR les inversions necessàries per millorar les instal·lacions de l'aeroport.

A banda del Pla estratègic, al març la Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona (CTUT) va aprovar inicialment el Pla especial de l'aeroport de Reus (anunci publicat al DOGC número 4.366 de 19 d'abril de 2005) presentat per AENA, en el primer pas urbanístic que havia de permetre ampliar les instal·lacions tal com estava previst en el Pla director de 2001. Malgrat l'aprovació inicial, el mes de desembre la CTUT va tornar a deixar sobre la taula l'aprovació del Pla especial de l'aeroport de Reus, aquest cop perquè un informe de Ports i Transports de la Generalitat advertia que el document urbanístic presentat per AENA no preveia connectar enlloc les terminals aeroportuàries amb la futura estació del FERROCARRIL DEL CORREDOR MEDITERRANI [77]. També perquè Carreteres i Ferrocarrils de l'Estat dibuixaven franges de protecció no previstes i perquè la pista afectava la franja d'inundació de torrents.



Variacions en les companyies i les rutes oferidtes

Durant l'any 2005 hi va haver importants canvis en el nombre de companyies i vols de baix cost que operaven des de Reus. El primer d'aquests canvis el va protagonitzar Ryanair, amb la cancel·lació dels vols que enllaçaven Reus amb el de Londres-Stansed els dimarts, dimecres i dijous. No obstant això, el mes d'abril la companyia irlandesa va inaugurar la ruta que enllaçava diàriament l'aeroport de Reus amb la ciutat anglesa de Liverpool, ruta amb la qual s'esperava poder transportar uns cent mil passatgers anuals.

D'altra banda, a l'octubre la companyia de baix cost Air Berlin va deixar d'operar a Reus perquè no tenia prou clients. L'acord que havia adquirit menys d'un any abans amb el Consorci del Camp no va servir de res. La decisió d'Air Berlin va generar protestes entre el sector turístic, ja que a part de la pèrdua de vols es va témer que la marxa de la companyia pogués afectar el ritme d'inversions d'AENA.

A final d'any, la companyia Blue Air va seguir els mateixos passos i va anunciar que el 23 de gener deixaria de volar des de l'aeroport de Reus i que traslladaria a l'aeroport de Barcelona el seu enllaç amb Bucarest, fet amb el qual Ryanair esdevenia l'única companyia de baix cost que operava des de Reus.

Conseqüències de l'increment del volum de passatgers

El 2005 es van conèixer les dades de moviment de passatgers de l'aeroport de Reus de l'any 2004, les quals van superar per primer cop el milió d'usuaris (1.138.082), fet que significava un augment del 34,4% respecte de l'any anterior, majoritàriament atribuïble a les línies de baix cost. Cal destacar també l'important increment del tràfic de mercaderies, que va augmentar un 169,9% respecte de l'exercici anterior.

Aquest notable creixement del volum de passatgers va suposar conflictes laborals entre treballadors i l'empresa gestora. Al març, el jutjat social de Reus va donar la raó als sindicats Unió General de Treballadors (UGT) i Comissions Obreres (CCOO), que reclamaven un cinquè torn i que van demandar AENA per la imposició d'horaris a l'aeroport.

Al mateix temps, el sindicat Unió Federal de Policia (UFP) denunciava que calia multiplicar per cinc la dotació d'agents del Cos Nacional de Policia per poder complir amb solvència les funcions de control i seguretat i especialment després d'haver comprovat que les instal·lacions s'havien convertit en una porta d'entrada d'immigrants romanesos. Per aquest motiu cinc agents de la comissaria de Lleida es van incorporar en comissió de servei al control de documentació i l'Associació Unificada de Guàrdies Civils –el cos armat que s'encarrega del control dels equipatges– va denunciar la falta d'una unitat permanent a l'aeroport.

No obstant això, un major volum de passatgers va significar també més ingressos per a l'economia local. Un estudi del Patronat de Turisme de la Diputació de Tarragona estimava que més de 185.000 persones van arribar l'any 2004 amb companyies aèries de baix cost, 83.000 de les quals es van quedar a la demarcació de Tarragona i van generar un volum de negoci superior als 47,3 MEUR.

La Diputació de Tarragona valorava satisfactòriament aquestes dades, ja que feien pensar que es tractava d'un nou client, i no que s'estava produint un traspàs de clients xàrter cap al servei de baix cost.

Obres de millora i condicionament de l'aeroport

El 26 de juny va entrar en servei la nova terminal d'arribades, les obres de la qual s'havien iniciat l'any 2003 amb un pressupost de 4,4 MEUR i un termini d'execució que s'havia previst de vuit mesos. La terminal, de 3.800 m² de superfície total, pot atendre sis vols i mil cinc-cents passatgers cada hora (fins al moment la capacitat era de sis-cents viatgers per hora) i disposa de tres cintes de recollida d'equipatges. Al costat de la terminal s'hi va construir un nou edifici de 850 m² destinat a atendre els clients de les companyies de baix cost. També es va ampliar l'aparcament, i l'edifici de l'antiga terminal va passar a dedicar-se exclusivament a sortides.

Ja abans de la inauguració de la nova terminal, la UGT denunciava nombroses deficiències, entre les quals goteres i filtracions d'aigua, terres en mal estat i ascensors no accessibles per a persones amb mobilitat reduïda, a banda de falta d'homologació del grup electrogen que garantia el subministrament elèctric. Només van passar dos mesos des de la inauguració quan un xàfec que va registrar 27 l/m² quadrat en localitats properes va inundar d'aigües fecals el vestíbul de la nova terminal perquè la xarxa comuna no va poder engolir la pluja acumulada a la teulada. La terminal antiga no va patir cap mena d'inconveniència.

Al novembre, el Govern de la Generalitat va anunciar que durant el 2006 iniciaria els tràmits per aprovar un nou pla d'infraestructures aeronàutiques que preveuria dotar l'aeroport de Reus de les instal·lacions necessàries per donar servei a vint milions de passatgers cada any. De moment, però, l'obra següent que s'esperava a l'aeroport era l'ampliació de l'aparcament d'avions, que preveia la construcció d'una plataforma amb capacitat per allotjar entre nou i dotze avions.

L'any 2005 va cloure amb el Pla especial pendent d'aprovació i sobretot amb la urgència per part del Consorci del Camp de trobar una solució per atraure i fixar a l'aeroport de Reus línies aèries de baix cost, que segons l'informe del Pla estratègic són claus per a consolidar l'aeroport.

Malgrat els alts i baixos soferts en els vols i companyies que operaven a Reus, els anys d'experiència, l'entorn turístic i el suport dels actors del territori per tal que l'aeroport tiri endavant han estat claus per incrementar el nombre de passatgers i mantenir la competitivitat amb els AEROPORTS DE BARCELONA [5] i GIRONA [6], i també per marcar distàncies amb el nou AEROPORT DE LLEIDA [7] abans que entri en funcionament.

JOS

Més informació

www.aena.es

9 AEROPORT DEL BAGES (FONOLLOSA)



L'anunci de la possible instal·lació d'un aeroport al terme municipal de Fonollosa provoca les protestes de l'equip de govern i de part dels veïns del poble, que consideren que el projecte n'amenaça l'entorn rural i agrari. Tot i que el que havia de ser l'aeroport del Bages ja apareixia a l'antic Pla d'aeroports de 2003, l'aprovació i la localització definitiva de la nova infraestructura depèn de l'aprovació d'un nou pla d'aeroports per part del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (PTOP).

El municipi de Fonollosa es troba al centre-oest de la comarca del Bages, just al costat de Manresa, la capital comarcal. L'any 2005 hi havia empadronades més de mil dues-centes persones que es distribuïen en els quatre nuclis de la població: Fonollosa, Fals, Camps i Canet de Fals. El terme municipal és ocupat en bona part (70%) per boscos de pi i conreus de secà. L'economia agrària de la població es completa amb explotacions ramaderes de bestiar porcí, boví i avícola.

L'any 2005 l'Ajuntament era governat per la coalició de Convergència i Unió (CiU), Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i la Candidatura Unitària d'Independents de Fals (CUIF), mentre que el Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) era a l'oposició.

El Govern de la Generalitat, en l'etapa de Convergència i Unió (CiU), va aprovar el 26 d'agost de 2003, el Pla d'aeroports de Catalunya, en el qual es preveia la ubicació, entre el Bages i el Baix Llobregat, d'una instal·lació de nivell III, complementària a l'AEROPORT DE BARCELONA [005] i a L'AERODROM DE SABADELL [004].



Cartell en defensa de l'entorn agrari. Foto: Àlex Tarroja

Segons el Pla, les instal·lacions de nivell III es definien com "aeròdroms de suport a l'aviació general i esportiva", amb una pista de vols de 1.500 m de llarg per 30 m d'ample i les instal·lacions adients per al tipus d'aviació que l'utilitzaria, juntament amb l'adequació necessària per permetre les operacions aèries relacionades amb l'extinció d'incendis i el salvament. L'objectiu era traslladar-hi part de les activitats aèries que s'efectuaven a Sabadell i que no es podien incrementar perquè la seva posició en un entorn urbà cada cop més poblat ho dificultava i derivar-hi, alhora, les activitats d'aviació privada i de negocis que operaven a l'aeroport del Prat. Aquesta instal·lació, la ubicació de la qual quedava poc concretada fins que no s'efectuessin estudis més detallats, no hauria d'allunyar-se més d'uns 50 o 60 quilòmetres cap al nord de Barcelona.

Un aeroport per a la descongestió de l'aeroport del Prat i de l'aeròdrom de Sabadell

El desembre del mateix any, després de la celebració d'eleccions es va produir la formació d'un nou govern a la Generalitat de Catalunya, fruit d'un ACORD [2003:005] entre el PSC, ERC i Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV). El conseller socialista de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, va decidir revisar el pla aeroportuari aprovat per l'anterior Govern. El novembre de 2005, Nadal va presentar al Parlament de Catalunya les línies mestres del nou pla d'aeroports, que s'hauria de tramitar al llarg del 2006. En relació amb el futur aeroport del Bages, va manifestar que seria un aeroport d'aviació general i esportiva i que la seva construcció no suposaria el tancament del de Sabadell, atès que aquest continuaria com a base per a emergències, per a aparells privats i aerotaxis si bé perdria el trànsit dels vols en pràctiques.

Malgrat que aquest nou pla d'aeroports encara s'estava discutint als serveis tècnics del DPTOP, el gener de 2005, l'empresa pública Gestió d'Infraestructures SA (GISA) va encarregar un estudi sobre la compatibilitat de l'espai aeri per al futur aeroport complementari metropolità. L'emplaçament indicat en el plec de prescripcions de l'estudi tècnic fixava com a localització el nucli de Canet de Fals, del municipi de Fonollosa.

Ajuntament i veïns de Fonollosa en contra de l'aeroport

La plataforma Respectem el Pla del Bages va ser la primera a adonar-se que l'emplaçament del futur aeroport fixat en l'estudi tècnic encarregat per GISA coincidia amb Fonollosa. La plataforma, que anteriorment havia liderat l'oposició al CENTRE PENITENCIARI DE SANT JOAN DE VILATORRADA [2004:60], es va reorientar per defensar l'entorn agrari del Pla del Bages i evitar així que aquest espai es transformés en un enclavament de comunicacions. En el seu comunicat del febrer de 2005, la plataforma declarava que la Generalitat havia actuat d'una manera poc transparent i va denunciar que no disposava d'un planejament territorial que delimités els espais naturals que s'han de preservar.

La publicació de l'estudi encarregat per GISA al *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya* (DOGC) del 19 de gener i la denúncia efectuada per la plataforma esmentada van despertar la preocupació a Fonollosa, i Ezequiel Martínez, president del Consell Comarcal del Bages, va haver de reconèixer que el nom de Fonollosa es preveia, d'una manera no oficial, com una de les possibilitats per a la instal·lació aeroportuària.

La notícia va agafar per sorpresa els veïns i el consistori d'aquest municipi bagenc. L'alcalde de Fonollosa, David Bonvehí Torres (CiU), va mostrar la seva sorpresa davant del projecte. En declaracions fetes

a principi d'any va reconèixer que les primeres informacions sobre la possible ubicació de l'aeroport les havia tingut a partir de la notícia relacionada amb l'estudi encarregat per GISA. Posteriorment es van efectuar reunions oficials entre el conseller Nadal i representants locals, als quals es va informar de l'estat dels estudis.

El novembre de 2005 grups de veïns van crear la plataforma Grup de Defensa de l'Entorn Rural. En un dels seus primers manifestos, l'argument principal en contra de la ubicació de l'aeroport es va centrar en la mala planificació de l'àrea metropolitana de Barcelona, en la qual no s'havien respectat les reserves de sòl necessàries per a aquest tipus d'instal·lacions aeroportuàries; també es van lamentar del poc interès que, a parer seu, mostraven les administracions per la preservació dels espais naturals i agraris i van demanar que el model de desenvolupament del seu municipi es basés precisament en la conservació del medi rural. Entre altres accions, la plataforma va organitzar una campanya de recollida de signatures contràries a la construcció de l'aeroport. La campanya es va tancar el desembre de 2005, quan els plecs de signatures es van lliurar a l'Ajuntament per tal de reforçar la moció que aquesta institució havia aprovat en contra de l'aeroport.

El conseller Nadal va criticar, per prematura, la constitució de la plataforma, ja que segons afirmava en una visita que va efectuar al Bages el novembre de 2005, el seu Departament encara no havia pres cap decisió ferma en relació amb la ubicació del nou aeroport a Fonollosa.

El desembre de 2005, el ple de l'Ajuntament de Fonollosa va aprovar una moció



El terme municipal és ocupat en bona part per boscos de pi i conreus de secà. Foto: Àlex Tarroja

contrària a la possible implantació de l'aeroport, en la qual demanava respecte pel sòl no urbanitzable i també un procés més transparent i participatiu per decidir la ubicació de la instal·lació.

Si bé el DPTOP va admetre que Fonollosa era un dels emplaçaments possibles per ubicar l'aeroport complementari als de Barcelona i Sabadell, part de la decisió de la ubicació estava pendent d'un informe de la Direcció General d'Aviació Civil que hauria d'aclarir si les condicions aèries de la zona eren les idònies per a aquesta instal·lació.

Al llarg del 2006 estava previst iniciar la tramitació del nou pla d'infraestructures aeroportuàries del Govern tripartit. Segons el DPTOP, la decisió relativa als emplaçaments definitius de les instal·lacions que, finalment, recolliria el nou pla no seria ferma fins, com a mínim, d'aquí a un parell d'anys.

ESR

Més informació:

www.barcelona.inymedia.org
http://www.gratisweb.com/aeroport/index.htm
http://www10.gencat.net/ptop/AppJava/cat/plans/sectors/plaaeroports.jsp
http://www.respectemelpladebages.org/Topic2.html

10 APARCAMENT A BARCELONA. ÀREA VERDA



Durant el 2005, l'Ajuntament de Barcelona implanta un nou sistema de regulació de l'estacionament al carrer que s'anomena Àrea Verda. El sistema compta amb una sèrie d'avantatges per als residents de cada zona, entre els quals hi ha l'aparcament prioritari i un cost estipulat d'1 per setmana. Quan se n'anuncia l'efectivitat, partits polítics, associacions de comerciants i de veïns es manifesten contra el nou sistema d'aparcament.

L'Àrea Verda és un nou sistema de regulació de l'estacionament al carrer que va implantar l'Ajuntament de Barcelona a la ciutat durant el 2005. Entre els objectius de l'Ajuntament per promoure aquesta mesura hi havia la possibilitat de millorar l'ordenació de l'espai viari en benefici dels vianants i que els residents, gràcies a aquest espai reservat, aparquessin de manera exclusiva o prioritària.

El nou sistema es va anar aplicant gradualment al llarg del 2005, de manera que la primera corona va entrar en funcionament el mes de maig als districtes de l'Eixample i Ciutat Vella. El procés d'extensió va continuar amb la segona corona per mitjà de la implantació del sistema als barris de la Barceloneta, el Poble Sec i la Ciutadella a l'octubre i als de Sarrià-Sant Gervasi, Gràcia, el Guinardó i el Camp de l'Arpa el mes de novembre.

El sistema de distribució proposava tres tipus de places d'aparcament: places exclusives per a veïns, places preferents on podien aparcar els veïns amb tarifes preferencials i els no-residents amb limitació horària d'estada d'un màxim de dues hores, i places d'àrea blava que van continuar funcionant com fins aleshores.

L'Ajuntament de Barcelona posa en marxa la campanya informativa de l'Àrea Verda

A principi de febrer l'Ajuntament va posar en marxa la primera campanya informativa i va enviar uns set-cents mil díptics explicatius als veïns de Ciutat Vella i l'Eixample, amb la intenció d'informar-los sobre la implantació de l'Àrea Verda. Alhora va anunciar l'obertura de l'oficina de l'Àrea Verda situada a la plaça Carles Pi i Sunyer (al barri de Ciutat Vella).

D'aquesta manera, els veïns de la zona on s'implantava el sistema s'acreditaven mitjançant uns distintius enganxats al vehicle que prèviament l'Ajuntament els havia enviat al domicili i que només serien vàlids si anaven acompanyats del corresponent tiquet del parquímetre.

Al llarg de març, l'Ajuntament va enviar la carta als veïns de Ciutat Vella i l'Eixample en què se'ls notificava quines condicions havien de complir per rebre el distintiu de l'Àrea Verda. Els requisits eren estar empadronat i pagar l'impost de circulació a Barcelona i disposar d'un vehicle de lísing o rènting. La documentació havia de ser presentada a l'Oficina de l'Àrea Verda.

Paral·lelament a la promoció se'ls va enviar una targeta de regal per valor de 12 euros –equivalent a dotze setmanes de pagament–, a fi que els tres primers mesos d'implantació de l'Àrea Verda els sortís de franc.

L'Ajuntament anuncia la futura construcció de trenta-un pàrkings públics a la ciutat

A principi de març, Jordi Hereu, regidor de Seguretat i Mobilitat, va anunciar que l'Ajuntament de Barcelona preveia, en el marc del Pla municipal d'aparcaments, construir trenta-un pàrkings públics subterranis entre el 2005 i el 2007 en el marc del programa d'aparcaments. Amb aquesta construcció, amb què s'aportaven 7.644 places a les 51.596 ja existents de titularitat municipal a la ciutat, s'aconseguia un increment del 15% sobre el parc actual. Entre les novetats del Pla destacava la creació del primer pàrking dedicat exclusivament a motos, ubicat al barri de Gràcia. La inversió total prevista superava els 120 MEUR i els havien de construir i explotar a través d'empreses municipals, com BSM o Pronoba, o supramunicipals com Regesa.

A principi d'abril l'Ajuntament de Barcelona va adjudicar la construcció i l'explotació dels cinc primers pàrkings, els quals dotarien la ciutat de 1.131 noves places. A final de maig la Comissió de Seguretat i Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona va aprovar la construcció de sis nous pàrkings, amb 1.192 places.

Reaccions

A final de febrer, davant la ferma voluntat de l'Ajuntament de posar en marxa l'Àrea Verda, el grup municipal de Convergència i Unió (CiU) va manifestar a través d'un comunicat que l'Àrea Verda hauria de ser gratuïta i exclusiva per als residents.

A final del mes de març, CiU va anunciar que duria el Govern municipal als tribunals si no revocava un decret d'alcaldia que permetia elaborar un cens d'afectats amb l'acarament de les dades del padró i de l'impost de circulació. Segons CiU, la llei de protecció de dades no permetia fer aquesta llista creuada d'informació.

Davant de l'anunci de la creació de l'Àrea Verda, la reacció dels botiguers de les zones afectades no es va fer esperar. A final d'abril els botiguers de l'esquerra de l'Eixample es van mostrar contraris al projecte municipal i van proposar deixar de pagar impostos per reclamar el dret de poder aparcar a prop de les seves botigues pagant el mateix que pagarien els residents.

La iniciativa va sorgir de l'Associació Model-Sopena, que agrupa cent trenta-cinc botiguers dels carrers Calàbria, Viladomat, Rosselló, Provença i Mallorca, i també s'hi van voler adherir les associacions de comerciants del voltant del mercat de Sant Antoni (ASAC), la dels voltants del mercat del Ninot (Eixample) i l'Associació Cor Eixample de la dreta de l'Eixample.

Pocs dies abans d'entrar en funcionament l'Àrea Verda, la plataforma FemBéBcn, formada per dos-cents veïns de la primera corona, va començar a recollir firmes per demanar la retirada del Pla. Per la seva banda, el Comissariat Europeu de l'Automòbil, que compta amb 4.500 associats a Barcelona, es va sumar a les queixes i coincidia en la crítica que no s'ha-

gués reforçat el servei de transport públic de la ciutat.

Alhora, sota el lema *Àrea Verda. Jo no pago, i tu?*, es van repartir centenars d'adhesius al barri de la Sagrada Família per mostrar el desacord de l'Associació de Veïns i Comerciants de l'Eixample.

Entra en funcionament l'Àrea Verda

El dia 2 de maig va entrar en funcionament la primera corona de l'Àrea Verda als districtes de Ciutat Vella –excepte al barri de la Barceloneta– i a l'Eixample. L'aparcament per a residents, tal com el denominava l'Ajuntament de Barcelona, s'identificava amb el color verd, i comptava amb més de deu mil places de pagament per a residents i la resta es convertien en zona de càrrega i descàrrega i en aparcament per a motos.

L'horari era de vuit del matí a vuit del vespre de dilluns a divendres, exceptuant una part de l'Eixample en què incloïa el dissabte. Els veïns pagaven 0,20 € per dia d'estacionament i 1 € per setmana, mentre que els no-residents pagaven 2,75 € per hora, amb una limitació horària màxima de dues hores. El total de places exclusives a Ciutat Vella era de 935 places i el total de places preferents a l'Eixample era de 9.345. El cost total de la implantació del nou sistema seria de 20 MEUR, als quals s'havien d'afegir els 23 MEUR que costava el manteniment anual.

L'objectiu de l'Ajuntament era dissuadir els conductors d'entrar al centre de la ciutat amb cotxe i aconseguir reduir la congestió amb una mesura més tova que la implantació d'un peatge urbà. La mesura anava acompanyada de la contractació de trescents quaranta vigilants de zona blava i verda, i alhora es van substituir els més de quatre-cents parquímetres de la zona blava per un miler de parquímetres nous durant el 2005.

El mateix dia de la inauguració del sistema, l'Ajuntament de Barcelona va signar un acord amb el Reial Automòbil Club de Catalunya (RACC) per tal que l'associació analitzés els efectes de la zona verda. Segons l'alcalde de Barcelona, Joan Clos (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), el Pla no era cap improvisació, i preveia correccions del sistema durant el 2005, sota la supervisió del RACC.

L'oposició municipal

Els líders municipals de l'oposició, Xavier Trias (CiU) i Alberto Fernández Díaz (Partit Popular, PP), van coincidir a dir que l'estacionament de les noves zones verdes no milloraria la mobilitat als carrers de Barcelona. CiU va alertar que darrere la nova mesura es veia una generació d'ingressos molt important i la van qualificar de mera mesura de recaptació, per la qual cosa van proposar que els veïns de Barcelona poguessin aparcar gratuïtament a les noves zones verdes.

Per la seva banda, el PP va fer campanya contra l'Àrea Verda repartint vint-i-cinc mil fullets amb el lema socialista ZP –és a dir, Zapatero–, que en el llenguatge del grup dels populars significava "zona de pagament". Igualment, el líder popular qüestionava que l'anàlisi que havia de fer el RACC sobre el funcionament de les noves zones d'aparcament l'havien d'haver fet abans de la implantació de la mesura. Alhora considerava que s'hauria d'haver fet una prova pilot d'un període de dos anys abans d'haver implantat el sistema.

El dia després de la implantació de l'Àrea Verda

Segons el regidor de Mobiliat i Seguretat, Jordi Hereu (PSC), un dia després d'haver entrat en funcionament l'Àrea Verda, es va generar una lleugera descongestió del trànsit a Ciutat Vella i l'Eixample, que es volia analitzar quan s'incorporés la segona corona d'aparcament de pagament. D'altra banda, i segons Hereu, prop d'una quarantena de parquímetres van ser trencats o inutilitzats pel vandalisme contrari a la zona verda, un 4% del total.

Uns dies més tard una vintena de persones es van manifestar en una cassolada convocada per la Plataforma Veïnal i de Comerciants de Ciutat Vella i l'Eixample, a la plaça Gaudí, en contra de la implantació de pagament a Barcelona.

Per la seva banda, el Gremi de Missatgeria de Catalunya va reivindicar el dret de les seves empreses associades a utilitzar l'Àrea Verda de manera transitòria, segons feien constar en un comunicat, "fins que es plantegés una solució a la insuficiència de places de càrrega i descàrrega que hi ha actualment a Barcelona".

El secretari de política territorial i internacional de Comissions Obreres (CCOO) del Barcelonès, Vicenç Tarrats, considerava imprescindible introduir una sèrie de millores per compensar els treballadors de fora de Barcelona, que fins aleshores havien anat en cotxe a treballar i havien pogut aparcar al carrer.

Segons la secretària de Política Institucional de la Unió General de Treballadors (UGT), Eva Granados, els treballadors que vivien fora de Barcelona i es veien obligats a entrar a la ciutat per treballar eren els més perjudicats per la falta de places d'aparcament lliures. Tot i això, consideraven que era un bon pla, però que no s'havia fet amb les condicions necessàries.

El dia 9 de maig i després de la primera setmana d'adaptació de l'Àrea Verda, durant la qual els conductors infractors eren advertits amb avisos informatius en lloc de multes, va començar el dispositiu sancionador, que es va saldar amb poques multes.

Nous combois per al metro

Alhora, a principi de maig, els responsables de Mobilitat de la Generalitat i l'Ajuntament de Barcelona –el conseller de Política Territorial i Obres Públiques (PTOP) Joaquim Nadal; l'alcalde de Barcelona, Joan Clos; el regidor de Mobilitat i Seguretat Jordi Hereu; el primer tinent d'alcalde i president de Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) i conseller delegat, Xavier Casas i Constantí Serrallonga, respectivament, i el director general de l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) Ramon Serós– van presentar a Barcelona el primer dels trenta-nou combois que s'havien d'incorporar a partir del mes de juny a les línies 2, 3 i 5 del metro.

Els nous trens havien de substituir vagons vells i ampliar el servei de les línies, i suposaven una inversió total de 214 MEUR. Aquests combois estarien adaptats amb tecnologia i confort i serien totalment accessibles a les persones amb mobilitat reduïda.

Per la seva banda, en el mostreig realitzat pel Gremi de Garatges de Barcelona sobre l'aplicació de l'Àrea Verda al centre de la ciutat a partir de l'anàlisi de l'activitat de trenta-cinc pàrquings situats a l'Eixample i Ciutat Vella, es va detectar un descens de clients. Segons el secretari de l'entitat, Vicenç Artigas, les dades van passar de cent cinquanta vehicles al dia a donar servei a només trenta-cinc o quaranta.

A principi d'agost, la gratuïtat de la zona verda d'aparcament va causar confusions al districte de Ciutat Vella. La senyalització, la informació telefònica i la web oficial van fer que força ciutadans de fora del districte aparquessin a les àrees reservades per a veïns. Davant d'aquesta situació, l'Ajuntament confirmà l'error i no interposà les multes que havien rebut els afectats els dos primers dies d'agost.

L'Àrea Verda s'amplia als districtes del Poble Sec i la Barceloneta

El 3 d'octubre es va ampliar la segona corona de pagament de l'Àrea Verda als distric-

tes del Poble Sec, la Barceloneta i als voltants del Parc de la Ciutadella.

La segona fase de l'Àrea Verda va arrancar a les tres zones amb un horari de 8 a 20 h, tot i que a la Barceloneta, l'espai per aparcar només era de vint-i-quatre hores per a residents, i de pagament únicament de 8 a 20 h. La tarifa era la mateixa que a la primera fase, 1 € per setmana, però per als no-residents a la segona corona, l'Àrea Verda era 25 cèntims més barata. A la segona corona hi havia més de 24.000 places per a 93.000 residents amb cotxe i dret d'aparcar. Durant els dos primers dies de la implantació del nou sistema, tampoc no es van cobrar les multes.

El dia 7 de novembre es va firmar un conveni entre l'empresa municipal BSM i el Consell de Gremis de Comerç, Serveis i Turisme de Barcelona pel qual els comerciants associats es beneficiaven d'una sèrie de reduccions en els costos d'aparcament regulats a les àrees verdes i en els aparcaments municipals.

L'acord tenia com a objectiu crear productes específics dirigits a cobrir les necessitats dels comerciants representats en el consell dins de l'àmbit d'estacionament de curta duració i permanència. Es traduïa en una targeta de prepagament que tenia un valor original de 50 € però que es comercialitzava al col·lectiu a un import de 35 €, fet que suposava un 30% de descompte per estacionar a les àrees verdes o en aparcaments públics municipals de l'empresa municipal. S'implanta l'última zona de l'Àrea Verda

El 14 de novembre es va ampliar la zona efectiva de la segona corona als barris de Sarrià-Sant Gervasi, Gràcia, Guinardó i el Camp de l'Arpa. L'última implantació seguia les mateixes condicions que les anteriors.

A final d'any, emmarcada en la política general de reducció de la congestió viària, ja havia entrat en funcionament l'Àrea Verda a gairebé tot Barcelona, exceptuant els barris de Sant Andreu, Nou Barris i bona part del de Sant Martí. L'Ajuntament de Barcelona no considerava necessària la limitació de l'aparcament a aquests districtes perquè segons Hereu no atreien tants vehicles de l'exterior, ni eren pols d'atracció circulatòria.

AJF

Més informació:

www.bcn.es/areaverda/catala/welcome.htm

AUTOVIA A-14 LLEIDA-VIELHA I TÚNEL DE VIELHA (DESDOBLAMENT DE L'N-230) 11



L'abril de 2005 la perforació del nou túnel de Vielha queda completada amb la unió de les boques sud i nord. Poc temps després les obres són alentides perquè el Ministeri de Foment preveu fer diverses modificacions en els treballs encara pendents d'execució, si bé no presenta el nou projecte amb la inclusió d'aquestes. A l'octubre, el Ministeri fa públic el compromís d'incloure les obres de desdoblament de la carretera N-230 en el Pla estratègic d'infraestructures i transport 2005-2020 (PEIT) per al període 2006-2012, per convertir-la en l'autovia A-14.

Antecedents | 2004:15

El túnel d'Alfons XIII o de Vielha comunica la Val d'Aran amb la resta de Catalunya i fou obert l'any 1948. Considerat un dels túnels més insegurs d'Europa, l'any 2000 el Ministeri de Foment incloïa el projecte de construcció d'un nou túnel al Pla d'infrastructures 2000-2007. Les obres van ser adjudicades a la Unió Temporal d'Empreses (UTE) formada per les societats OHL, COPCISA i COMSA amb un pressupost de 128,11 milions d'euros, i s'iniciaren l'any 2002 amb la previsió d'acabar-les a final de 2005.

D'altra banda, l'any 2004 el Ministeri de Foment va presentar a informació pública l'estudi de conversió de la carretera N-230, entre Lleida i la Val d'Aran, en autovia.

Perforació completada

Amb un retard de sis mesos sobre les previsions inicials, el 2 de març de 2005 el conseller del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), Joaquim Nadal i Farreras (PSC), el delegat del Govern central a Catalunya, Joan Rangel Tarrés (PSC), i el síndic d'Aran, Carlos Barrera Sánchez (CDA), van presidir l'acte de calada, o darrera perforació, del nou túnel de Vielha per unir les boques nord i sud.

El nou túnel, batejat amb el nom de Joan Carles I, tindrà una longitud de 5.230 m i una amplada de 12. Comptarà amb tres carrils per a la circulació, amb el central reversible, capaços d'absorbir el trànsit previst d'uns 12.500 vehicles diaris cap al 2030. En matèria de seguretat, es preveu que disposi de dotze galeries de connexió amb el túnel vell (que avança en paral·lel, a 100 m de distància), el qual passarà a ser la via d'evacuació i complirà la funció de refugis antiincendis, entre altres mesures. Un altre aspecte que cal destacar és el pla de mesures correctores per minimitzar l'impacte ambiental, que varen rebre una partida d'1,3 milions d'euros.



El nou túnel tindrà una longitud de 5.320m i comptarà amb tres carrils per a la circulació. Foto: Arxiu del Conselh Generau d'Aran

Obres aturades

El bon ritme que portaven les obres es va veure frenat a final d'abril, moment en què l'empresa constructora en demanà al Ministeri de Foment la suspensió temporal fins que no estigués tramitat i aprovat el projecte tècnic modificat del nou pas soterrani (amb incidència en les mesures de seguretat), que ja havia suposat un increment de 15 milions d'euros sobre el pressupost inicial. Un cop es tingués el nou projecte, l'empresa tornaria a engegar les obres.

Així, els responsables de l'obra decidiren seguir únicament els treballs d'excavació i acomiadar vint-i-quatre treballadors. Alhora, demanaven una pròrroga per evitar que els endarreriments en les obres es traduïssin en sancions en cas d'incomplir el termini que establia el contracte d'adjudicació (trenta-nou mesos).

A final de juliol s'havien completat les excavacions, i les constructores es negaven a continuar els treballs a l'interior de la galeria sense el nou projecte, al·legant que en cas de produir-se alguna incidència elles en serien les responsables.

L'autovia A-14

A mitjan febrer el Ministeri de Foment presentava el PLA ESTRATÈGIC D'INFRAESTRUCTURES I TRANSPORT (PEIT) [129], en el qual s'incloïa el desdoblament de la carretera N-230 per convertir-la en l'autovia A-14. Pocs dies abans, els alcaldes dels set municipis lleidatans afectats per l'obra havien demanat a l'Estat que iniciés amb urgència els 30 km d'autovia entre Lleida i Alfarràs, per tenir-la enllestida abans de disposar del futur AEROPORT DE LLEIDA [7]. La previsió que l'aeroport pugui estar construït vers el 2008, abans que les obres de desdoblament estiguin executades, sumat al fet que encara s'havien de redactar projectes de seguretat per a la carretera i que en aquell territori vivien prop de 19.000 persones van fer que el president del Consell Comarcal del Segrià, Gonçal Serrate i Cunill

(Convergència i Unió, CiU), advertís sobre la inseguretat que patien els municipis i denunciés que el govern de l'Estat encara no havia respost a les al·legacions presentades al projecte feia més de set mesos.

A final d'any, els ajuntaments de Torrefarrera, Alguaire, Almenar, Alfarràs i Vilanova de Segrià van convidar els seus veïns a constituir una plataforma i manifestar-se per reclamar les millores en la carretera i exigir avanços en el projecte de l'autovia.

Perspectives incertes

A mitjan novembre, el subdelegat del Govern central a Lleida, José Ángel Flores (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), admetia públicament que el nou túnel de Vielha no podria estar enllestit el febrer de 2006, tal com s'havia previst, però va evitar de fixar una nova data per a la inauguració. En finalitzar l'any les obres comptaven amb un nombre de treballadors molt reduït, i seguien pràcticament aturades.

El 27 d'octubre el conseller del DPTOP, Joaquim Nadal, i la ministra de Foment, Magdalena Álvarez Ariza (PSOE), signaven un conveni en què s'establia el calendari de l'execució de les actuacions prioritàries a la xarxa viària catalana per al període 2006-2012. Entre aquestes actuacions quedava inclosa l'execució de l'autovia A-14 entre Lleida i Alfarràs.

MPB

Més informació:

BOE 058 de 08/03/2004. Sec 5. pag. 2087 art. 2087
www.tuneldevielha.com
www.tuneles.info
http://perso.wanadoo.es/zaralycos/construc.htm

AUTOVIA A-2 I AUTOPISTA AP-7A LES COMARQUES DE GIRONA



La concessionària Abertis arriba a un acord amb el Ministeri de Foment que compta amb el suport del Ministeri d'Economia i Hisenda i el Departament de Política Territorial i Obres Públiques per a l'ampliació a tres carrils de l'AP-7, entre l'Hospitalet de l'Infant i la frontera francesa. L'acord arriba després de molts anys de demanda d'ampliació de l'AP7 i de desdoblament de l'A-2 al seu pas per les comarques de Girona en direcció a França per part de la Cambra de Comerç i d'altres institucions. Les obres de desdoblament de l'A-2 avancen en diversos trams al sud de Girona però en continua pendent el projecte constructiu entre Girona nord i la frontera.

Antecedents 2003:11; 2004:13

L'autopista AP-7 és la via ràpida d'enllaç del llevant peninsular amb Europa. Al nord de Barcelona, avança entre la Serralada Litoral i la Prelitoral, deixa les ciutats de Girona i Figueres a l'est i arriba a la frontera francesa al coll del Pertús. Tot i que en bona part del traçat té tres carrils per banda, a la zona de la Costa Brava en té dos llevat d'alguns trams curts que tenen un tercer carril addicional. L'autopista absorbeix un gran volum de trànsit pesant i de llarg recorregut que sovint provoca problemes de congestió, especialment a l'estiu.

L'A-2, antiga N-II, és la via gratuïta alternativa. Prové del litoral del Maresme on avança a primera línia de mar en un quasi continu urbà que constreny la circulació, i penetra cap a l'interior a l'altura de Malgrat de Mar. Al terme municipal de Tordera, enllaça amb la C-32, que és una via ràpida de doble carril que travessa el Maresme al peu de la Serralada de Marina, entre els nuclis de la costa –que queden a sota- i els de l'interior. A partir de Maçanet de la Selva i fins a la frontera amb França, l'A-2 se situa en paral·lel a l'autopista, excepte en les variants de Girona i Figueres, que passen per l'est d'aquestes poblacions.

Diverses institucions gironines (Diputació de Girona, Cambra de Comerç de Girona, ajuntaments) feia anys que reclamaven l'ampliació de l'AP-7 i el desdoblament de l'A-2 amb l'objectiu d'impulsar el desenvolupament econòmic i social de la regió.

El 2004 el Ministeri de Foment va treure a informació pública l'Estudi informatiu del desdoblament de l'A-2 entre Girona i la frontera. El traçat plantejat pel Govern descartava l'ampliació per la variant de la vall de Sant Daniel i apostava per ampliar l'AP-7 de quatre a vuit carrils entre Girona nord i Girona sud, alliberant aquest tram de peatge. Els únics ajuntaments que es van oposar a aquest traçat van ser l'ajuntament de Salt i el de Sarrià de Ter, que quedaven afectats per l'ampliació de l'autopista. La resta d'ajuntaments i el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) estaven d'acord amb l'opció plantejada pel Ministeri però demanaven que l'ampliació arribés fins a França i que el tram gratuït fos més llarg.

La concessionària anuncia la voluntat de tirar endavant l'ampliació de l'autopista AP-7

El 12 d'abril, Salvador Alemany, conseller delegat d'Abertis (grup empresarial concessionari de l'AP-7 fins al 2021), va anunciar que l'empresa estava disposada a invertir 500 milions d'euros en tres anys per ampliar a tres carrils tot el traçat de l'AP-7 entre l'Hospitalet de l'Infant i la frontera, construir un quart carril en les circumval·lacions de Girona i Tarragona i eliminar els peatges de l'Hospitalet de l'Infant, Tarragona i el Vendrell. El conseller Joaquim Nadal i Farreras era favorable a l'actuació sempre que no suposés l'encariment del preu del PEATGE [116] ni l'allargament de la concessió, i considerava que l'augment del trànsit induït per la millora de la capacitat de la via permetria al grup rendibilitzar la inversió. L'alcaldessa de Girona, Anna Pagans i Gruartmoner (PSC) va pronunciar-se a favor de la iniciativa i va considerar que l'anunci d'Abertis estava relacionat amb el desdoblament de l'A-2 però va reclamar un enllaç a Girona centre a l'altura de Domeny per garantir una bona comunicació de l'area urbana; l'enllaç també podria permetre no construir un vial previst en el planejament, polèmic per la seva afectació a l'espai del PLA URBANÍSTIC DELS HORTS DE SANTA EUGÈNIA DE TER (GIRONA I SALT) [150]. L'Ajuntament de Sarrià de Ter i la plataforma Salvem Sarrià es van manifestar contraris a l'ampliació per la seva afectació al nucli urbà i a una zona d'alt valor ecològic i per l'increment de soroll i contaminació associats.

Al juny la Comissió de Foment del Congrés dels Diputats va aprovar una proposició no de llei de Convergència i Unió (CiU), amb els vots a favor d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), el Partit Popular (PP), el Partit Nacionalista Basc (PNB), Coalició Canària (CC) i el Grup Mixt, els vots en contra del Partit Socialista Obrer Espanyol (PSOE) i l'abstenció d'Iniciativa per Catalunya Verds (ICV), que instava l'Estat a desprogramar l'ampliació a quatre carrils de l'AP-7 i programar-ne només tres a fi de no afectar les zones urbanes consolidades.

El desdoblament de l'A-2 s'inicia i els alcaldes demanen informació i la gratuïtat del peatge de l'AP-7

El mes de febrer, amb els treballs previs al desdoblament de l'A-2 ja començats, deu ajuntaments gironins' van aprovar una moció on reclamaven l'alliberament del peatge de l'AP-7 entre L'AEROPORT DE GIRONA-COSTA BRAVA [6] i Girona sud mentre duressin les obres per evitar retencions a la via i la van enviar a Foment i al DPTOP. A l'abril els alcaldes de la Selva afectats pel desdoblament (Maçanet de la Selva, Riudellots de la Selva, Sils, Vidreres) van queixar-se per no disposar del projecte definitiu de desdoblament de l'A-2. El Ministeri de Foment al·legava que la informació estava disponible a la delegació del Ministeri a Girona.

Les inversions pressupostàries estatals disminueixen però es coordinen amb les autonòmiques

El 19 d'octubre es va presentar el Projecte llei de pressupostos generals de l'Estat per a 2006, i la llei fou definitivament aprovada el 29 de desembre (Llei 30/2005). Es preveia invertir uns 370 milions d'euros (un 20% menys que l'any anterior) en la construcció d'infraestructures a les comarques gironines. 219 milions d'euros anaven destinats al FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT (FAV) FIGUERES-PERPINYÀ I SELVA I GIRONÈS [74] i [73]. Pel desdoblament de l'A-2, es destinaven 13 milions d'euros, 7 menys que el 2004. D'aquests, 2'9 eren per a la redacció del projecte constructiu entre el nord de Girona i la frontera. Les partides dels trams ja en obres disminuïen, i mentre que el PSC i ERC consi-

deraven que s'ajustaven a la realitat dels projectes, CiU ho considerava una desinversió i una discriminació envers Catalunya.

En aquest sentit, un estudi de la Cambra de Comerç de Barcelona presentat el 17 de setembre considerava que hi havia un retard de més de vint anys en actuacions clau a Catalunya, entre les quals incloïa el desdoblament de l'A-2, i constatava que a final d'any s'haurien executat com a màxim un 50% dels 2.838 milions d'euros compromesos per a Catalunya en els pressupostos de 2005. L'estudi xifrava en 5.800 milions el dèficit acumulat entre 1991 i 2004 i reclamava per a 2006 un augment mínim de les inversions estatals a Catalunya de 3.600 milions d'euros

El 27 d'octubre, el DPTOP i el Ministeri de Foment van signar un conveni que comprometia una inversió conjunta de 7.345 milions d'euros durant els set anys següents i coordinava l'execució de les actuacions prioritàries en matèria d'infraestructures a la xarxa viària catalana previstes pel PLA ESTRATÈGIC D'INFRAESTRUCTURES I TRANSPORTS (PEIT) [129] de Foment i el PLA D'INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT (PIT) DE CATALUNYA [121] del DPTOP. A l'A-2 es preveia que Foment destinés 351 milions d'euros al tram Girona-França, 60 al tram Tordera-Maçanet de la Selva i 34 a l'enllaç amb l'AP-7 a Castellbisbal, mentre que la seva inversió en els trams ja engegats seria de 34 milions per al de Maçanet a Sils (en adjudicació), 38 per al de Sils a Caldes (en adjudicació), 18 per al de Caldes a l'aeroport (en obres) i 16 per al de l'aeroport a Fornells (en obres).

El tram Tordera-Maçanet de la Selva encara estava pendent de resolució final pel que fa al traçat i no estava inclòs en aquest conveni. Quant al desdoblament de l'A-2 a l'altura de Figueres, al juliol encara estava pendent de la declaració d'impacte ambiental.

L'A-2 al seu pas pel Maresme

L'A-2 (antiga N-II) al seu pas pel Maresme suporta un trànsit elevat, fonamentalment metropolità i també de llarg recorregut, i travessa moltes poblacions litorals per a les quals constitueix una barrera física i una font de soroll i contaminació.

La Comissió de Mobilitat del Consell Comarcal del Maresme va aprovar el maig de 2004 un document de mínims en matèria de mobilitat i infraestructures a la comarca on es proposava l'estudi de la viabilitat d'una via que substituís l'N-II i la conversió de l'N-II en una via cívica. Al llarg de 2005 els partits polítics van mostrar divergències respecte de la possible alternativa: es debatia si ampliar la C-32 amb calçades laterals o construir l'anomenada avinguda del Mig a sota l'autopista. CiU es queixava de la manca de compromisos concrets per part de les administracions. Mentrestant, els ajuntaments de Mataró i Montgat van tirar endavant projectes urbans per condicionar l'A-2 com a eix cívic amb mesures per desviar el trànsit i millorar les condicions per vianants i ciclistes.

El Pla d'inversions acordat a l'octubre entre Foment i el DPTOP preveia una partida de 100 milions d'euros per a la millora de l'A-2 al seu pas pel Maresme, amb una clàusula que establia que abans del 31 de desembre de 2012 es licitarien obres només per al 50 % del pressupost del tram.

El desembre de 2005 l'acord entre Abertis, Foment, el Ministeri d'Economia i Hisenda i el DPTOP encara no s'havia formalitzat però el secretari per a la Mobilitat, Manel Nadal, va declarar que ja estava tancat verbalment, que incloïa un quart carril entre Medinyà i Fornells de la Selva i tres noves sortides a l'altura de Fornells, Girona centre i Medinyà i que les obres podrien començar al cap d'un any. El Govern va anunciar que, tal com havia defensat Abertis, inclouria una clàusula de salvaguarda, a la qual s'havia oposat inicialment el Ministeri d'Economia i Hisenda, segons la qual si la inversió no es recuperava amb l'augment del trànsit hi havia la possibilitat que el grup fos compensat.

JRT

Més informació:

www.gencat.es/ptop
www10.gencat.net/ptop/AppJava/cat/estadistica/anuari/2004/carreteres.jsp
www.iaeden.org
www.nacional2.org
www.telenoticies.com

1 Aiguaviva, Caldes de Malavella, Campllong, Cassà de la Selva, Fornells de la Selva, Llambilles, Riudellots de la Selva, Sant Andreu Salou, Vilablareix i Vilobí d'Onyar

AUTOVIA A-26 I N-260 EIX PIRINENC 13



El Ministeri de Foment continua els treballs de millora de diversos trams de l'eix Pirinenc. Entre el Pont de Suert i la Seu d'Urgell es projecten diverses variants i es presenta l'estudi informatiu i d'impacte ambiental entre el Pont de Suert i el Xerallo, que rep diverses al·legacions; a la collada de Toses s'estudien les al·legacions presentades al projecte que ha d'incloure un túnel per superar el port; entre Ripoll i Olot s'acorda el canvi de titularitat de dues carreteres, de tal manera que l'eix Pirinenc passarà per Sant Joan de les Abadesses i no, com fins ara, per Vallfogona del Ripollès; d'Olot a Figueres continuen els treballs de desdoblament, si bé el darrer compta amb una important oposició, i entre Colera i Portbou continuen les obres de millora.

Antecedents 2003:13, 20; 2004:16, 38

L'N-260, o eix Pirinenc, uneix des del Mediterrani les poblacions de Portbou (Alt Empordà), enllaçant Figueres (Alt Empordà), Olot (Garrotxa), Ripoll (Ripollès) fins a Puigcerdà (Cerdanya), a través, ara, de l'N-152 i des de Puigcerdà segueix en direcció cap a la Seu d'Urgell (Alt Urgell), Sort (Pallars Sobirà), la Pobla de Segur (Pallars Jussà), el Pont de Suert (Alta Ribagorça) i d'aquí es dirigeix als Pirineus aragonesos fins a Jaca (Osca). Durant el 2005 van prosseguir els treballs de millora de diversos trams d'aquest eix.

El Pont de Suert–la Seu d'Urgell

El tram situat entre el Pont de Suert i la Seu d'Urgell, passant per Sort, comunica aquestes tres capitals de comarca pirinenques per diversos ports de muntanya. A principi dels anys noranta, es va redactar l'estudi de millora entre el Pont de Suert i Tremp (Pallars Jussà), que transcorria per l'N-260 i la C-13, si bé només es va executar el tram entre el Xerallo, nucli del municipi de Sarroca de Bellera (Pallars Jussà), i Tremp.

L'agost de 2005 el Ministeri de Foment va presentar l'estudi informatiu i d'impacte ambiental del tram entre el Pont de Suert i el Xerallo, de 20 km, que seguia el mateix traçat de la carretera existent amb algunes millores com un túnel d'1 km i diversos falsos túnels. Aquesta opció no va agradar als ajuntaments afectats ni als consells comarcals perquè no preveia la construcció d'un túnel de 5 km entre el Xerallo i el municipi de Malpàs, reivindicat per les administracions de la zona des de feia anys perquè evitaria el pas pels ports de Perves i Viu de Llevata, de 1.300 m d'altura. L'alcalde de Sarroca de Bellera, Josep Ramon Lloret, de Convergència i Unió (CiU), assegurava que el Ministeri s'havia decantat per l'opció de traçat més barata. Per això van presentar al·legacions a l'estudi informatiu, a les quals també es va sumar la Generalitat, tot i que a final d'any encara no havien estat contestades.

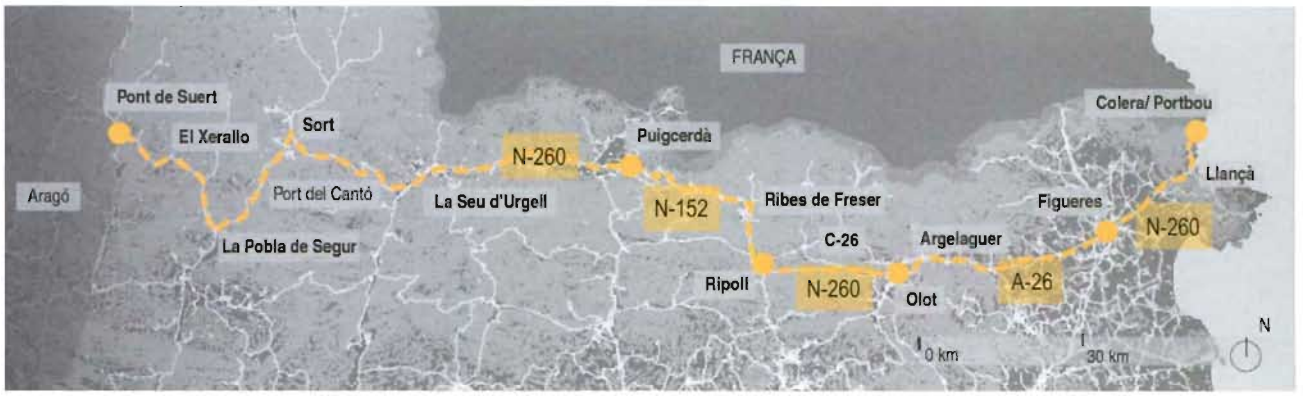
D'altra banda, el mes de març es va licitar la redacció de l'estudi informatiu i d'impacte ambiental de la variant de la Seu d'Urgell (de 6,5 km i quatre carrils) que es preveia que estigués redactat l'estiu de 2006; i a l'agost es va adjudicar la redacció del projecte constructiu de la variant de Gerri de la Sal (de 2,3 km) que havia d'estar enllestit en deu mesos.

El mes de desembre el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va presentar el PLA D'INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT (PIT) DE CATALUNYA [121], que dibuixava les prioritats en el desenvolupament de la xarxa viària des del 2006 fins al 2026 tant en les carreteres propietat de la Generalitat com en les de l'Estat. A part dels trams citats anteriorment, s'hi preveia la construcció de variants al Pont de Suert i la Pobla de Segur. L'alcalde de la Seu d'Urgell, Jordi Ausàs, d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) va lamentar que no s'inclogués la construcció dels túnels del Cantó, entre Sort i la Seu d'Urgell, per superar aquest port de 1.700 m d'altura.

Túnel de Toses

L'N-152 comunica Ripoll (Ripollès) i Puigcerdà (Cerdanya) mitjançant la collada de Toses, de 1.800 m d'altura, i enllaça per tots dos costats amb l'N-260. El novembre de 2004 el Ministeri de Foment va treure a exposició pública l'estudi informatiu i d'impacte ambiental de la millora de l'N-152 entre Ribes de Freser (Ripollès) i Fontanals de Cerdanya, que incloïa quatre alternatives de traçat i dos túnels a Toses (1.700 m) i a la variant de Ribes de Freser (1.500 m). El DPTOP i els ajuntaments afectats van presentar al·legacions per tal de reduir-ne l'impacte ambiental i paisatgístic, com la creació de nous túnels a Planoles, Fornells de la Muntanya i Toses. Per la seva banda, la plataforma Salvem la Vall del Rigat es va oposar a totes les propostes presentades per Foment, ja que assegurava que tindrien un impacte negatiu sobre el patrimoni natural d'aquesta vall.

Durant l'any 2005 el Ministeri de Foment va estudiar les al·legacions presentades sense resoldre-les. El mes d'octubre el dia-



ri *El Punt* va informar que el Govern espanyol preveia invertir 10.000 euros l'any 2006 en el túnel de Toses, quan el 2005 se n'havien invertit 600.000 per redactar l'estudi informatiu i d'impacte ambiental. La major part d'alcaldes de la Cerdanya i el Ripollès van qualificar d'insuficient aquesta dotació i van reclamar que s'acceleressin els tràmits per començar la infraestructura l'any 2008. En resposta, el Govern espanyol va incrementar lleugerament la partida (fins als 30.000 euros) i es va comprometre a augmentar-la els anys posteriors. Per al 2006 es preveia que el Ministeri resolgués les al·legacions i formulés la declaració d'impacte ambiental, pas previ per iniciar el projecte constructiu.

Ripoll-Olot

A partir de Ripoll l'N-260 es dirigeix a Olot (Garrotxa) per Vallfogona del Ripollès a través d'una carretera sinuosa que ha de superar diversos colls de muntanya. No obstant això, la C-26, de la qual la Generalitat és titular, i que també comunicava Olot i Ripoll però per Sant Joan de les Abadesses, era una carretera molt més ràpida i freqüentada des de la construcció l'any 1994 dels túnels de Collabós, que evitaven el pas per la collada de Capsacosta. És per això que la Generalitat i el Consell Comarcal del Ripollès reivindicaven el canvi de titularitat de les dues carreteres, per tal que la C-26 passés a ser eix Pirinenc (N-260) propietat de l'Estat en detriment del tram per Vallfogona del Ripollès, que passaria a ser de la Generalitat.

El mes d'abril de 2005 l'Ajuntament de Vallfogona del Ripollès, governat per CiU, va aprovar una moció contra aquesta modificació, pel temor que aquest fet podia suposar una disminució dels recursos econòmics per millorar la carretera. Finalment el mes d'octubre el DPTOP i el Ministeri de Foment van acordar el canvi de titularitat amb el compromís de l'Estat de construir al nou eix Pirinenc les variants de Ripoll, Sant Joan de les Abadesses i un túnel des de la Vall de Bianya fins a Olot per tal d'evitar el pas pel nucli de la Canya.

Olot-Figueres

Durant l'any 2005 van continuar els treballs de desdoblament del tram de l'eix Pirinenc entre Olot i Figueres que havia de convertir l'N-260 en l'autovia A-26. A principi d'aquell any ja estava desdoblat el tram Olot-Montagut i el mes de desembre es va inaugurar el tram entre Montagut i Argelaguer, amb falsos túnels a Sant Jaume de Llierca i Argelaguer. Mentrestant continuaven les obres, iniciades a final de 2004, entre Argelaguer i Besalú que incloïen una variant pel nord d'aquest últim municipi que també havia de connectar amb la C-66 en direcció a Banyoles i Girona. Aquest tram s'havia d'acabar la primavera de 2007.

Pel que fa al tram entre Besalú i Figueres, de 27 km, continuava el debat sobre la necessitat del desdoblament que era defensat pel Ministeri de Foment però no pels ajuntaments afectats, ni per l'entitat ecologista Salvem l'Empordà ni pel sindicat Unió de Pagesos. El projecte es trobava des de 2003 en fase d'estudi informatiu. El 2005 es va constituir la Plataforma contra l'A-26 Besalú-Figueres que els mesos de setembre i octubre va realitzar un cicle de xerrades als municipis afectats per donar a conèixer la seva posició. La plataforma assegurava que el desdoblament no responia a les necessitats existents sinó a les desitjades, subratllant que la intenció del Ministeri de Foment era que es passés dels 8.500 vehicles diaris als 24.000, dels quals 5.000 serien vehicles pesants. El mes de desembre el DPTOP va incloure el desdoblament del tram Besalú-Figueres en el Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya 2006-2026.

D'altra banda CiU va seguir reclamant durant el 2005 el desdoblament de l'N-260 entre Figueres i Llançà i va lamentar que no s'hagués inclòs al Pla d'infraestructures del transport de Catalunya.

Colera-Portbou

La millora d'aquest últim tram de l'N-260, de 8 km, era una reivindicació històrica del municipi de Portbou, a causa de l'estretor de la carretera (6 m en alguns trams) i el gran nombre de revolts. L'any 2004 es van iniciar les obres de millora d'aquest tram, amb un pressupost de 12 milions d'euros, que permetrien reduir en 2,7 quilòmetres el traçat entre Colera i Portbou gràcies a la construcció del túnel de Frare, de 495 m de longitud. A més s'eixamplava la via fins als nou metres i es construïen dos falsos túnels de 65 i 81 m. L'alcalde de Portbou, Manel Flores (CiU), esperava que la nova infraestructura permetés al municipi sortir de l'aïllament geogràfic que havia ocasionat una progressiva pèrdua de població (s'havia passat de 2.360 habitants l'any 1970 a 1.374 el 2005), que generés noves activitats econòmiques i poder recuperar la població perduda de les darreres dècades. El túnel del Frare es va acabar de perforar el març de 2005, si bé l'obertura de la carretera, prevista per a mitjan d'aquell mateix any, es va haver de retardar a causa de diverses esllavissades. Amb tot, es preveia que s'inaugurés a principi de 2006.

MJP

Més informació:

www.mfom.es
www.salvem-emporda.org
www10.gencat.net/ptop/AppJava/cat/plans/sectors/pitc.jsp

AUTOVIA A-27 TARRAGONA-MONTBLANC (DESDOBLAMENT DE L'N-240)



Avancen els tràmits del projecte d'autovia A-27 entre Tarragona i Montblanc que comporta un nou traçat de quatre carrils per l'oest de l'N-240. Mentrestant, diverses entitats continuen defensant que el desdoblament se situï sobre l'N-240, amb una variant a l'est de Valls per preservar la vall agrícola del riu Francolí i articular els sectors industrials de l'Alt Camp. El Consell Comarcal de les Garrigues proposa desdoblar el tram següent de l'N-240 entre Montblanc i Lleida passant per les Borges Blanques però el Pla d'infraestructures del transport de Catalunya preveu un traçat per Tàrrega.

Antecedents 2004:19

La carretera N-240 uneix les ciutats de Sant Sebastià, al País Basc, i Tarragona. El Pla de carreteres de la Generalitat de Catalunya de 1995 proposava desdoblar el tram entre Tarragona (Tarragonès) i Montblanc (Conca de Barberà), que tenia un sol carril per sentit de circulació, amb una variant per l'oest de Valls (Alt Camp), amb l'objectiu d'alleugerir els col·lapses que patien l'AP-7 i l'N-340 [16] al seu pas per Tarragona.

El 1999 el Ministeri de Foment va presentar l'Estudi informatiu i l'Estudi d'impacte ambiental de l'Autovia A-27 Tarragona-Montblanc, de 30 km de llargada, amb dos carrils per cada sentit de circulació i amb un nou traçat per la vall del Francolí, a l'oest de l'N-240, que fou aprovat l'any 2003. El projecte començava a l'enllaç de la variant N-340 amb el vial d'accés al port de Tarragona, vorejava per l'oest el polígon petroquímic nord de Tarragona i seguia per la vall del Francolí passant també per l'oest de Valls. A partir d'aquí travessava la Serra de Miramar mitjançant un túnel sota el coll de Lilla de 1.800 m de longitud i finalitzava al punt on s'inicia la variant de Montblanc.

Tots els partits polítics catalans, excepte Iniciativa per Catalunya Verds (ICV), es van mostrar favorables al traçat definit per Foment. En canvi, la Plataforma en Defensa de la Vall del Francolí, ICV i l'Associació d'Empresaris i Industrials de Valls s'hi van oposar. Defensaven un traçat, també desdoblat, sobre l'eix de la mateixa N-240 i amb una variant per l'est de Valls per tal de protegir la vall del riu Francolí i per garantir una bona articulació dels polígons industrials de l'Alt Camp, situats a l'est de Valls. També s'oposava al projecte l'entitat Salvem Lilla, que denunciava que l'autovia passaria a gairebé 150 m del nucli urbà de Lilla, una pedania del municipi de Montblanc, i que obligaria a enderrocar-hi tres habitatges.

A final de 2004 es va licitar i adjudicar la redacció del primer tram de l'autovia, entre Tarragona i el Morell, de 7,6 km, amb l'objectiu que se'n poguessin iniciar les obres a la darreria de 2005.

Liciten la resta de trams

El mes de gener el Ministeri de Foment va licitar el projecte de redacció dels tres trams restants del desdoblament Tarragona-Montblanc: el Morell-variant de Valls (8,7 km), variant de Valls (5,7 km) i Valls-Montblanc (7,3 km). Els dos primers trams es van adjudicar el mes d'agost.

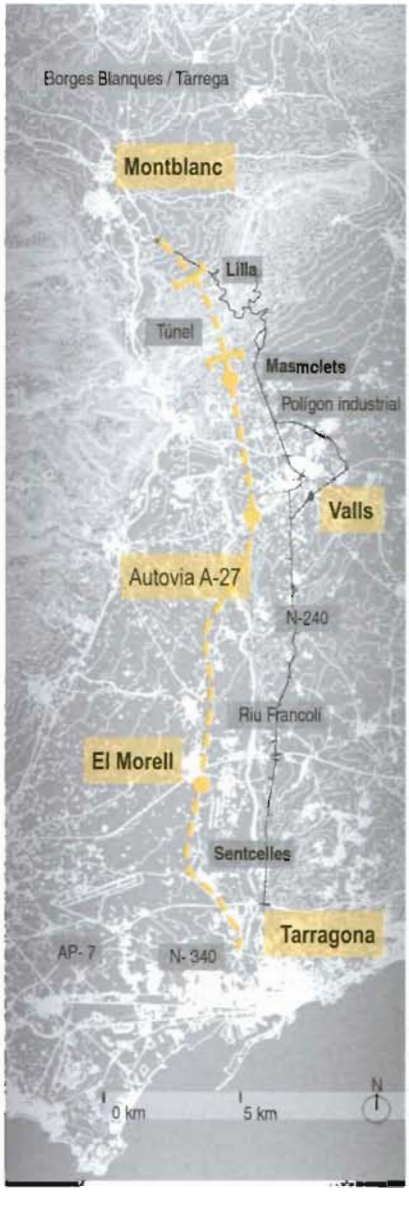
Mentrestant, a principi d'any es va iniciar la redacció del projecte constructiu del primer tram de l'autovia, entre Tarragona i el Morell. El subdelegat del Govern espanyol a Tarragona, Joan Maria Abelló, va reconèixer que la redacció era molt feixuga perquè transcorria per un territori "ple d'indústries i habitatges" que dificultaven encaixar el traçat, per la qual cosa va assegurar que les obres no començarien fins a final de 2006, un any més tard del previst.

D'altra banda el mes de març els ajuntaments de Valls i Montblanc van reclamar al Ministeri de Foment diversos canvis en el tram que uniria aquestes dues ciutats. Proposaven reduir la cota del túnel de Lilla per evitar l'impacte sobre aquest nucli, allunyar l'eix de l'Autovia del nucli de Masmolets i garantir una millor connexió amb el polígon industrial de Valls.

Continuen reclamant una variant per l'est de Valls

Durant el 2005 diverses entitats van continuar reivindicant el canvi del traçat previst pel Ministeri de Foment. El gener ICV va demanar una moratòria de les obres de l'autovia fins que no s'acabés de redactar el Pla director territorial del Camp de Tarragona i el Pla de recuperació fluvial del riu Francolí, impulsat pel Centre d'Iniciatives Ecològiques Mediterrània, que aspirava al programa Life de la Unió Europea.

El mes de juny es va fer públic un informe encarregat per la Cambra de Comerç de Valls i elaborat pel Departament d'Infraestructures de Transport i Territori de la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC) sobre l'impacte territorial de la variant de l'N-240 sobre la comarca de l'Alt Camp. L'estudi defensava que la variant est de Valls era la millor opció, ja que donaria una bona accessibilitat a l'activitat socioeconò-



mica de l'Alt Camp i permetria protegir el potencial mediambiental de la comarca. En canvi, el traçat per l'oest seria, a parer seu, excèntric a l'activitat industrial i afectaria la vall del Francolí, àrees agrícoles de regadiu i el patrimoni romà de Centcelles, al municipi de Constantí (Tarragonès). L'informe assegurava que el Ministeri de Foment en cap moment no havia estudiat les implicacions del projecte de traçat sobre el territori i que l'únic plantejament que havia tingut en compte era la unió entre nuclis urbans amb el trajecte més curt possible.

Les Garrigues reclama el desdoblament de l'N-240 fins a Lleida

El mes de setembre el Consell Comarcal de les Garrigues va aprovar per unanimitat una moció en la qual reclamava el desdoblament de l'N-240 des de Montblanc fins a Lleida (el Segrià) passant per les Borges Blanques, amb l'objectiu de reforçar el paper de la comarca com a eix vertebrador entre Tarragona i Lleida. No obstant això, el PLA D'INFRAESTRUCTURES DEL TRANSPORT (PIT) DE CATALUNYA [121], que dibuixava les prioritats en el desenvolupament de la xarxa viària des del 2006 fins al 2026 tant en les carreteres propietat de la Generalitat com en les de l'Estat, preveia la conversió en autovia entre Tarragona, Montblanc i Tàrrega (l'Urgell). D'aquesta manera el desdoblament entre Montblanc i Lleida no passaria per les Borges Blanques, a través de l'N-240, sinó que transcorreria per la C-14 i aprofitaria el tram ja desdoblat de l'N-II entre Tàrrega i Lleida. El Consell Comarcal i l'Ajuntament de les Borges Blanques van lamentar aquesta decisió.

Per al 2006 es preveia que s'iniciessin les obres del tram Tarragona-el Morell, que continués la redacció dels trams entre el Morell i Valls i de la variant de Valls i que s'adjudiqués el tram Valls-Montblanc. La redacció del projecte constructiu d'aquest últim tram hauria de donar resposta a les demandes realitzades pels ajuntaments de Valls i Montblanc. El Ministeri de Foment confiava que el 2009 es pogués inaugurar el tram Tarragona-Valls i abans del 2012 el tram Valls-Montblanc. En total es preveia invertir en l'autovia uns 185 milions d'euros.

MJP

Més informació:

www10.gencat.net/ptop/AppJava/cat/plans/sectors/pitc.jsp
www.mfom.es

AUTOVIA A-7 A LES TERRES DE L'EBRE (DESDOBLAMENT DE L'N-340) 15



El Ministeri de Foment replanteja la seva proposta inicial de desdoblament de l'N-340 entre Castelló i l'Hospitalet de l'Infant amb un nou traçat per l'interior- . Aquest canvi, lluny d'aturar la polèmica entre els municipis afectats, crea més controvèrsies. A final d'any, després de mesos de negociacions, els diferents partits polítics de les Terres de l'Ebre arriben a un acord i unifiquen un esborrany d'al·legacions a l'estudi informatiu proposat pel Ministeri.

La carretera N-340 uneix la ciutat de Cadis amb Molins de Rei recorrent el llevant peninsular. Es tracta d'un important eix de comunicació amb un elevat volum de trànsit i un alt índex de sinistralitat. Al seu pas per les Terres de l'Ebre creua vuit municipis (Alcanar, Sant Carles de la Ràpita, Amposta, l'Aldea, Camarles, l'Ampolla, el Perelló i l'Ametlla de Mar), que en reivindiquen des de fa anys el desdoblament. No obstant això, no fou fins a l'1 de novembre de 2003 que el Ministeri de Foment publicà al *Butlletí Oficial de l'Estat* (BOE) l'estudi informatiu del desdoblament des de Castelló fins a l'Hospitalet de l'Infant.

A final de 2004, el Departament d'Obres Públiques, incloïa el desdoblament de l'N-340 entre Castelló i la intersecció amb l'N-2 a Molins de Rei en les seves propostes d'actuacions prioritàries.

El projecte de desdoblament

El projecte presentat pel Ministeri de Foment l'any 2003, amb un pressupost de 515 MEUR, proposava un traçat que afectaria un total de 155 km des de Castelló fins a l'Hospitalet de l'Infant, dels quals cent serien de conversió en autovia de l'N-340 i la resta, de carreteres de circumval·lació. Les principals dificultats del projecte afectaven l'Aldea, on es proposava una variant paral·lela a l'autopista A-7; Alcanar, on hi havia quatre propostes diferents però totes quatre separaven el nucli d'Alcanar de la resta de nuclis costaners, i l'Ampolla, on no quedava clar com quedarien els accessos al Delta.

La proposta no fou ben rebuda per tots els alcaldes ebrencs i alguns presentaren al·legacions al projecte, amb les qualsquè van proposar de fer el desdoblament per l'interior, en lloc de fer-lo resseguint la costa. D'altres, però, sí que defensaven la solució proposada pel Ministeri de Foment i constituïen el març de 2004 la Plataforma en Defensa del Desdoblament de l'Actual N-340.

Polèmica i posicions contràries entre municipis

Unes declaracions a principi d'any de Víctor Morlan, secretari d'Estat d'Infraestructures, capgiraven la proposta mantinguda fins aleshores pel Ministeri de Foment. El secretari anunciava la intenció del Ministeri d'executar una autovia interior a les Terres de l'Ebre que connectés l'eix de l'Ebre (que unia Lleida amb Amposta) amb l'autovia de la Plana que estava executant el Ggovern valencià, en detriment del desdoblament de l'N-340.

Les reaccions foren immediates i la divisió entre municipis de les comarques de l'Ebre pel traçat que havia de seguir el desdoblament de l'N-340 arribava al seu punt àlgid. Així doncs, el subdelegat del Govern, Lluís Salvador, convocava els representants del Partit dels socialistes de Catalunya (PSC), Convergència i Unió (CiU), Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), Partit Popular (PP) i Iniciativa per Catalunya - Verds (ICV) per tractar la qüestió. El resultat de la trobada decantava la balança perquè s'executés l'alternativa per l'interior del Baix Ebre i el Montsià, se seguís l'autovia de la Plana per Ulldecona, Santa Bàrbara, el polígon Catalunya Sud de Tortosa i el Perelló, i per retrobar finalment el traçat existent de l'N-340 a la costa.

No obstant això, CiU i ERC, a més de la Plataforma en Defensa del Desdoblament de l'Actual N-340, posaven el crit al cel pel que consideraven una pèrdua de potencial per als municipis per on fins aleshores passava la carretera. Per altra banda, ICV proposava que l'eix de l'Ebre arribés fins a Sant Carles de la Ràpita desdoblat i suggeria d'allargar l'autovia de la Plana per l'interior del Montsià fins a l'Aldea i una vegada allí enllaçar-la amb la variant de l'Aldea de l'N-340 i que continués desdoblada pel traçat de la nacional existent fins a l'Ametlla de Mar.

Acord entre partits

A final d'abril tots els partits polítics de les Terres de l'Ebre aconseguien posar-se d'acord sobre la conveniència o no de desdoblar l'N-340. La seva aposta era la d'una autovia interior de quatre carrils que connectés amb l'autovia del mediterrani del Govern valencià i que a l'altura dels Lligallos de Camarles enllacés amb l'N-340 i que continués fins a l'Hospitalet de l'Infant com a autovia. Així l'N-340 gairebé deixaria d'existir com a tal, ja que en el tram entre Amposta i la Ràpita seria substituïda per la C-12 o eix de l'Ebre i per tant passaria a ser de titularitat del Govern català amb el compromís de desdoblar-la en un futur.

Paral·lelament, al juliol, Joaquim Nadal (PSC), conseller de Política Territorial i Obres Públiques, i el seu homòleg valencià, José Ramón García Antón, reclamaven a l'Estat la construcció d'una autovia gratuïta paral·lela a l'autopista AP-7 que unís Catalunya i el País Valencià i remarcaven la necessitat de potenciar un corredor litoral d'infraestructures ferroviàries i també viàries amb la transformació de l'N-340 en els trams de les demarcacions de Castelló i Tarragona, però també amb una autovia nova per l'interior, entre el nord de Castelló i les Terres de l'Ebre.

A final d'any, els partits de les Terres de l'Ebre unificaven un esborrany d'al·legacions a l'estudi informatiu presentat pel Ministeri i reclamaven que l'autovia evités una zona de protecció de les aus en el punt d'entrada a Catalunya, i el futur aeròdrom de Santa Bàrbara, el nucli urbà de Campredó i la urbanització de Vinaixarop, a l'Aldea. Per contra, apostaven per apropar el traçat a l'AP-7 i allargar-lo fins a l'Ametlla de Mar.

El Govern incorpora el desdoblament a la seva agenda d'actuacions prioritàries

Joaquim Nadal i la ministra de Foment,

Magdalena Álvarez, signaven a final d'any un conveni que establia el calendari i pressupostava l'execució de les actuacions prioritàries a la xarxa viària catalana, entre les que constava el desdoblament de l'N-340.

S'acabava l'any amb la petició dels alcaldes d'Amposta, Alcanar, Sant Carles de la Ràpita i Sant Jaume d'Enveja, al conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, que el desdoblament de l'N-340 previst entre Amposta i la Ràpita s'allargués fins al terme d'Alcanar i el seu límit administratiu amb el País Valencià, que coincideix amb el riu Sénia, per tal de permetre l'enllaç d'aquesta via ràpida amb la nova autovia Peníscola-Vinaròs, que la Generalitat Valenciana ja havia tret a exposició pública.

ABR

Més informació:

www.vilaweb.cat/www/elpunt
www.diaridetarragona.es

AUTOVIA A-7 A TARRAGONA (DESDOBLAMENT DE L'N-340)



El Ministeri de Foment aprova el traçat d'una part del segon cinturó de Tarragona, entre el sector de la Móra i el camp de futbol del Gimnàstic, al nord-est de la ciutat, que convertirà l'N-340 en l'A-7. D'aquesta manera es rebutja l'alternativa proposada per l'oposició municipal i la plataforma Tàrraco Verda que evitava el pas per la zona del camp del Gimnàstic per reduir l'impacte sobre els veïns i el paisatge. Foment es compromet a realitzar un estudi per continuar el segon cinturó al costat de l'AP-7 fins a la variant de Vila-seca.

Antecedents 2004: 20

L'N-340 recorre el llevant peninsular des de Cadis fins a Molins de Rei. Al seu pas per Tarragona aquesta via patia nombrosos col·lapses circulatoris malgrat la creació, entre mitjan dels anys noranta i el 2003, d'una primera variant entre la platja de l'Arrabassada i Vila-seca. Es calculava que la via suportava una intensitat mitjana diària (IMD) de vehicles pròxima als vint mil durant l'hivern i als cinquanta mil a l'estiu. Per això, ja el 2001, el Ministeri de Foment va treure a exposició pública el projecte de segon cinturó viari de Tarragona limitat, no obstant això, al tram més problemàtic en termes de mobilitat, al nord-est de la ciutat, entre la urbanització de la Móra i el camp de futbol del Gimnàstic de Tarragona. El recorregut projectat era de 8,5 km amb dos carrils per cada sentit de circulació i tenia un pressupost previst de 50 MEUR. El desdoblament formava part, de la conversió de l'N-340 en l'autovia A-7 (AUTOVIA A-7 A LES TERRES DE L'EBRE [15] i AUTOVIA A-7 ALTAFULLA-VILAFRANCA DEL PENEDÈS [17]).

El projecte de Foment tenia el suport de l'equip de govern de l'Ajuntament de Tarragona format per Convergència i Unió (CiU) i el Partit Popular (PP) i també de l'Associació de Veïns de la Urbanització de la Móra. En canvi l'oposició municipal –el Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV) – i la plataforma Tàrraco Verda –que agrupava veïns de les urbanitzacions properes al camp del Gimnàstic i l'entitat ecologista Grup d'Estudi i Protecció dels Ecosistemes del Camp (Gepec) – el rebutjaven perquè consideraven que tindria un impacte negatiu sobre la qualitat de vida dels veïns i sobre el paisatge. Com a alternativa proposaven que el segon cinturó de Tarragona se situés al costat de l'autopista AP-7 des de la Móra fins a la variant de Vila-seca amb enllaços a les carreteres d'accés a Tarragona.

A mitjan 2004 el nou Govern de l'Estat, del Partido Socialista Obrero Español (PSOE), va assegurar que veia tècnicament possible la proposta alternativa i que l'estudiaria.

Veïns i Ajuntament protesten pel nou traçat

A principi de 2005, el Govern de l'Estat estudiava el traçat definitiu del segon cinturó. Mentrestant, l'Associació de Veïns de la Móra i l'Ajuntament de Tarragona asseguraven que plantejar-se un nou traçat retardaria el projecte i que un traçat proper a l'AP-7 eliminaria l'enllaç de Loreto provocant una forta congestió de trànsit a l'accés a Tarragona pel barri de Sant Pere i Sant Pau.

Durant els mesos de març i abril l'Associació de Veïns de la Móra va realitzar diversos talls de l'N-340 per protestar pel possible nou traçat i reclamar l'inici immediat de les obres. Subratllaven que, a causa del col·lapse de trànsit, trigaven una hora per anar al centre de Tarragona i recordaven els nombrosos accidents que s'havien produït en aquell punt. En els talls els veïns van concentrar un màxim de dues-centes persones i en algunes ocasions hi van participar membres de l'equip de govern de l'Ajuntament de Tarragona com l'alcalde, Joan Miquel Nadal, o el regidor d'urbanisme Jordi Sendra, ambdós de CiU. Els veïns van presentar, a més, un document de protesta a la ministra de Foment, Magdalena Álvarez, al qual es van adherir la Cambra de Comerç de Tarragona i altres associacions de veïns del municipi.

El Ministeri de Foment escull l'opció inicial

El 3 de maig el Ministeri de Foment va enunciar que el segon cinturó de Tarragona tindria el traçat proposat inicialment, des de la Móra fins al camp del Gimnàstic, si bé no es descartava la possibilitat de continuar-lo en un futur cap a l'oest, pel costat de l'AP-7, per evitar que la circulació desemboqués al centre de la ciutat. El Ministeri assegurava que estudiar un nou traçat podria retardar el projecte uns sis anys.

L'alcalde de Tarragona, Joan Miquel Nadal, es va mostrar satisfet amb l'anunci i va acusar els partits de l'oposició municipal d'haver paralitzat l'obra. Per la seva banda el portaveu del grup municipal del PSC, Josep Fèlix Ballesteros, va assegurar que la variant



La via suportava una intensitat mitjana diària pròxima als vint mil vehicles durant l'hivern i als cinquanta mil a l'estiu.. Foto: Moises Jordi Pinatella

aprovada era un mal projecte per a la ciutat si bé va reconèixer que era millor descongestionar l'N-340 que no pas haver de retardar més la solució per estudiar un nou traçat. La també regidora del PSC i senadora, María José Elices, es va pronunciar en uns termes més contundents assegurant que la proposta aprovada només afavoria els promotors que volien urbanitzar TERRES CAVADES [142], en referència al pla immobiliari paralitzat pel Govern de la Generalitat pels presumptes interessos que hi tenia el regidor de CiU Àngel Fernández, ja que l'enllaç de Loreto se situava molt a prop d'aquesta zona. L'alcalde, Joan Miquel Nadal, va interposar uns mesos després una demanda per injúries derivades d'aquestes declaracions.

La plataforma Tàrraco Verda va protestar per la decisió del Ministeri de Foment i va subratllar que el traçat proposat obligaria a expropiar una quarantena de cases i tindria un fort impacte sobre el paisatge. Els veïns continuaven defensant la proposta alternativa i proposaven que, mentre se'n redactés el nou traçat, es fes gratuïta l'AP-7 al Penedès i al Tarragonès per evitar les congestions de trànsit. Durant els mesos de maig i juny la plataforma va realitzar diverses marxes lentes de vehicles i talls de carretera a l'N-340 per protestar pel traçat. Malgrat l'oposició al projecte, Tàrraco Verda va demanar el mes de setembre que es fessin modificacions puntuals al traçat previst com ara desplaçar cap al sud el tram més proper al camp del Gimnàstic per no afectar diversos habitatges i substituir terraplens per murs de contenció a fi de reduir l'impacte paisatgístic. El Ministeri de Foment es va comprometre a respectar les propostes dels veïns durant l'execució del projecte. D'altra banda l'Associació de Veïns de la Móra va aplaudir la decisió de Foment i va deixar de fer talls de carretera.

Per a la primera meitat de 2006 es preveia que s'adjudiquessin i s'iniciessin les obres amb l'objectiu d'acabar-les el 2008. També per al 2006 el Ministeri de Foment pretenia iniciar la redacció de l'estudi informatiu per completar la resta del segon cinturó fins a la variant de Vila-seca.

MJP

Més informació:

www.gepec.org
www.mfom.es

AUTOVIA A-7 ALTAFULLA–VILAFRANCA (DESDOBLAMENT DE L'N-340) 17



El 22 de febrer, el Ministeri de Foment presenta el projecte d'autovia de l'N-340 entre Altafulla i Vilafranca del Penedès amb diferents alternatives de traçat. La proposta genera diversitat d'opinions. Per una banda, diversos ajuntaments, consells comarcals i entitats ecologistes es mostren partidaris de l'ampliació de l'autopista AP-7, mentre que la Generalitat, el Ministeri de Foment i la Cambra de Comerç aposten pel desdoblament de l'N-340.
El mes d'octubre, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques i el Ministeri de Foment signen un conveni pel qual es destinen 201.468 milions d'euros per a l'execució de l'autovia. L'acord preveu la realització de l'obra durant els propers set anys i el canvi de titularitat de la mateixa, tot i que, de moment, encara no se sap quin en serà el traçat.

L'N-340 és un dels principals eixos viaris del corredor mediterrani. Al seu pas per Catalunya recorre el llevant des d'Alcanar fins a Barcelona. Entre Altafulla i Vilafranca del Penedès travessa diferents nuclis turístics amb nombrosos accessos a platges i a zones altament industrialitzades que originen un trànsit de mercaderies important. Aquest tram suportava el 2003 una elevada intensitat de trànsit, que a l'estiu podia sobrepassar els 30.000 vehicles/dia, la cinquena part dels quals corresponien a vehicles pesants. Tot plegat es traduïa, sobretot els mesos d'estiu, en importants retencions de trànsit i un nombre elevat d'accidents, fet que va motivar les queixes dels consistoris pels quals passava la via, que reclamaven solucions per descongestionar la via.

El 15 de setembre de 1999, el Ministeri de Foment va autoritzar l'estudi informatiu de l'autovia N-340, en el tram comprès entre Altafulla i Vilafranca del Penedès. Un any després, el 28 de desembre de 2000, s'adjudicava el contracte de consultoria i assistència per redactar-lo. L'estudi era aprovat provisionalment el 15 de desembre de 2004 per la Direcció General de Carreteres.

El projecte de desdoblament surt a informació pública

El Ministeri de Foment va comunicar el 22 de febrer de 2005, a través del *Butlleti Oficial de l'Estat* (BOE), l'inici del període d'exposició pública del projecte d'autovia entre Altafulla i Vilafranca del Penedès, que preveia el desdoblament de l'N-340. Aquesta actuació implicava un canvi en la classificació tipològica de la via que passaria a dir-se autovia A-7.

La proposta dividia aquest eix en tres trams: El primer (A) tenia el seu origen a la urbanització tarragonina de la Mora, que havia de connectar amb el segon cinturó de Tarragona (AUTOVIA A-7 A TARRAGONA [16]), passant per Altafulla, i finalitzava al Vendrell. El segon (B) connectava el Vendrell amb Santa Margarida i els Monjos. I l'últim (C) començava a Santa Margarida i els Monjos i acabava a Vilafranca del Penedès i Sant Cugat Sesgarrigues.

El primer tram preveia tres alternatives, la primera (A1), assenyalada pel Ministeri de Foment com l'opció més viable, proposava desdoblar l'actual variant d'Altafulla–Torredembarra i crear després una doble calçada per sota de l'autopista des de Creixell fins al Vendrell. La segona (A2) preveia calçades separades als dos costats de l'autopista, que per un tram, des del Creixell fins a Roda de Barà, aniria pel cantó sud de l'autopista, mentre que de Roda al Vendrell aniria pel marge nord. La tercera (A autopista), aprofitava l'autopista existent AP-7, a la qual afegina un quart carril perquè el servei fos acceptable.

El segon tram preveia quatre alternatives més. La primera (B1) transcorria en paral·lel a l'autopista AP-7 pel seu marge de muntanya fins a Banyeres del Penedès, que passava al cantó sud, on es preveia la construcció d'una doble calçada paral·lela al costat nord de la plataforma ferroviària, passant per l'Arboç i Castellet i la Gornal. La segona (B2), la més ben valorada pel Ministeri de Foment, preveia el desdoblament de la variant del Vendrell i després, passant per Bellvei, Castellet i la Gornal i l'Arboç, una doble calçada a la banda de mar de l'N-340. La tercera (B3) presentava una proposta similar a la B2 però amb la doble calçada més cap al sud. Per últim, la quarta (B autopista) plantejava una opció d'aprofitament de l'autopista existent AP-7, afegint un quart carril, igual que al tram A.

El tercer tram plantejava tres alternatives (C1, C2, C3) associades a una proposta única de desdoblament de les variants existents entre Santa Margarida i els Monjos i Vilafranca del Penedès.

Les reaccions

Els ajuntaments afectats van manifestar la voluntat de consensuar un traçat que satisfés els interessos de totes les parts. Tot i la dificultat per arribar a una entesa, a principi d'abril de 2005, els consells comarcals del Baix i l'Alt Penedès acordaven en els respectius consells d'alcaldes presentar una al·legació que rebutjava el desdoblament de l'N-340 i proposava l'aprofitament del traçat de l'autopista AP-7, amb una ampliació del nombre de carrils i l'alliberament dels peatges per al trànsit intern. Aquest acord, però, no va estar exempt de discrepàncies, com ho demostrava el fet que deu representants del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) del Consell Comarcal del Baix Penedès van abandonar el ple, disconformes amb la moció que l'equip de govern va dur a votació.

El Consell Comarcal de l'Alt Penedès argumentava que el desdoblament de l'N-340 el convertiria en un corredor gratuït amb les mateixes característiques que l'actual, i això provocaria un transvasament del trànsit cap a la nova via però no resoldria el problema actual. En aquest sentit, demanaven la conversió de l'N-340 en una autovia urbana que millorés la mobilitat comarcal.

De la mateixa manera, els grups ecologistes del Penedès Geven i Salvem el Penedès van oposar-se al desdoblament. Segons aquests últims, l'alternativa de Foment que proposava ampliar l'autopista, ja preveia l'opció de suprimir els peatges entre Torredembarra i Santa Margarida i els Monjos, ja que oferia menys despeses econòmiques que la construcció d'una nova via.

Paral·lelament, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) presentava una al·legació al projecte de conversió de l'N-340 en autovia, en la qual feia una nova proposta de traçat pel tram del Baix Penedès. Aquesta transcorria paral·lela a l'AP-16 des del Vendrell fins a Calafell. D'allà havia de creuar l'autopista per unir-se amb la carretera de la Cobertera que s'hauria de convertir en autovia fins a Bellvei. Finalment, creuaria l'actual N-340 connectant pel vessant nord amb l'Arboç i Banyeres del Penedès, amb l'objectiu de ga-

rantir l'enllaç amb la futura CENTRAL INTERMODAL DE MERCADERIES DE L'ARCO. [2004 42].

Per altra banda, les Cambres de Comerç de Tarragona i Barcelona insistien en la necessitat d'executar el desdoblament de l'N-340, ja que creien que era l'única alternativa que oferia un futur econòmicament viable i un servei suficient als ciutadans.

L'autovia guanya terreny

El setembre de 2005, el Ministeri de Foment presentava un estudi informatiu de l'autovia Barcelona–Vilafranca. Aquest estudi proposava cinc alternatives a través de tres corredors. Un de central, que transcorreria més o menys paral·lel a l'AP-7, un altre pel sud, que connectaria amb Vallirana pel coll de la Creu de l'Ordal o a través d'un túnel des de la base del Lledoner o d'Olesa de Bonesvalls i un pel nord que connectaria amb Abrera amb un traçat molt semblant al plantejat per l'AUTOVIA B-40 QUE ARTICULA EL PENEDÈS [18].

La plataforma Salvem el Penedès va expressar la seva preocupació davant la proposta nord del Ministeri de Foment, ja que sospitava que s'estava recuperant el projecte del Quart cinturó. En essència, la postura dels ecologistes coincidia amb la del Consell Comarcal de l'Alt Penedès, que apostava pel desdoblament de l'AP-7 sempre que anés acompanyat de l'alliberament del peatge.

D'altra banda, el 27 d'octubre de 2005, el Govern de la Generalitat i el Ministeri de Foment signaven un conveni per invertir conjuntament 7.345 milions d'euros en la xarxa viària catalana durant els set anys següents. L'acord preveia l'execució de l'autovia A-7 en els seus trams d'Altafulla–Vilafranca i Vilafranca–Barcelona amb un pressupost de 201.468 i 90.250 milions d'euros, respectivament. L'acord comportava un traspàs en les competències de la via un cop s'hagués construït.

El 7 de desembre de 2005, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) presentava el PLA D'INFRAESTRUCTURES DEL TRANSPORT DE CATALUNYA [121] (PITC), que apostava per potenciar el corredor del Mediterrani amb la inclusió de l'autovia Castelló– Vilafranca del Penedès–Sant Celoni–Maçanet de la Selva–la Jonquera.

Així, doncs, a final d'any el desdoblament de l'N-340 entre Altafulla i Vilafranca comptava amb partida pressupostària però estava pendent d'una entesa entre els diferents agents afectats per definir-ne el traçat.

El tram de Vallirana

L'N-340 al seu pas pel Baix Llobregat, entre les muntanyes de l'Ordal i Molins de Rei, travessa el nucli urbà de Vallirana i esdevé la via principal del municipi. Aquest tram suporta un trànsit de 25.000 vehicles diaris, la meitat dels quals camions. Aquest fet ha incrementat la perillositat de la carretera i el malestar dels veïns que fa vint 20 anys que reclamen solucions.

El 30 de juny de 2003, el Ministeri de Foment va aprovar el projecte de construcció de la variant de Vallirana amb un pressupost de gairebé 54 milions d'euros. El març de 2004 es van iniciar les obres que havien d'acabar amb els col·lapses. Un any després, el Ministeri de Foment aturava les obres en descobrir-se unes mines de guix i plom al tram on s'havia de començar a excavar un túnel de 1.200 m.

El setembre de 2005, l'alcalde de Vallirana, Josep Alemany, del grup municipal de Convergència i Unió (CIU), demanava al president del Govern espanyol, José Luis Rodríguez Zapatero, del Partit Socialista Obrer Espanyol (PSOE), que s'acceleressin els tràmits per reprendre les obres de la variant de l'N-340. L'alcalde recordava que només en aquell any s'havien produït quaranta-dos accidents en els 2 km de via que passen per la població. Així mateix, sol·licitava una solució temporal en la qual els camions es desviessin per l'autopista AP-2, alliberant aquesta via del peatge de Martorell.

L'Ajuntament de Vallirana aprovava per unanimitat en un ple extraordinari celebrat el 26 de novembre de 2005, una moció en què sol·licitava al Ministeri de Foment la reactivació de las obres de la variant de l'N-340. L'alcalde va presentar les conclusions preliminars d'un informe encarregat pel consistori a la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC), en què es revelava que no hi havia cap mina de plom i que les poques quantitats de guix trobades no eren un impediment per continuar els obres.

El 17 de desembre de 2005, els veïns de Vallirana es manifestaven tallant durant 45 minuts a l'N-340, per denunciar la seva disconformitat amb l'aturada de les obres. Tanmateix, el Ministeri de Foment no preveia reprendre els treballs fins a tenir els resultats de l'estudi geològic l'estiu de 2006.

JJFR

Mes informació:

http://www.boe.es/boe/dias/2005/02/22/pdfs/B01456-01456.pdf
http://salvemelpenedes.org/
http://www.cambrabcn.es/Catalan/Infraestructures/documents/estudi_cadiz_barcelona_cat.pdf
http://www10.gencat.net/ptop/AppJava/cat/premsa/notes/2005/10/20051027El_DPTOP_i_el_MFO_signen_un_c.jsp
http://www10.gencat.net/ptop/AppJava/cat/plans/sectors/pitc.jsp

AUTOVIA B-40 QUART CINTURÓ 18



Els partits polítics mantenen les posicions respecte al Quart cinturó: ERC i ICV s'hi oposen, CiU el segueix exigint i el PSC és favorable al tram Abrera-Terrassa fins a Castellar del Vallès. Els Pressupostos de l'Estat per al 2006 inclouen una partida per construir el tram Abrera-Terrassa, fet que genera la demanda d'ERC i ICV de transferir aquests diners a la Generalitat. El Ministeri de Foment i el Departament de Política Territorial i Obres Públiques signen un conveni que preveu 165 MEUR per construir el tram Abrera-Terrassa. Les plataformes contràries al Quart cinturó critiquen l'acord i segueixen realitzant actes reivindicatius. Els partidaris de l'autovia, com Foment o la Cambra de Comerç de Barcelona, es queixen del retard de l'obra. A final d'any, el Quart cinturó es replanteja com una autovia metropolitana.

Antecedents 2003:15; 2004:17

El Ministeri de Foment (MF), administració responsable de construir el Quart cinturó, prosseguia amb el desenvolupament de l'autovia per mitjà de la redacció del projecte constructiu del tram entre Abrera i Terrassa i dels estudis informatius dels trams que passarien pel Penedès i pel Vallès Oriental.

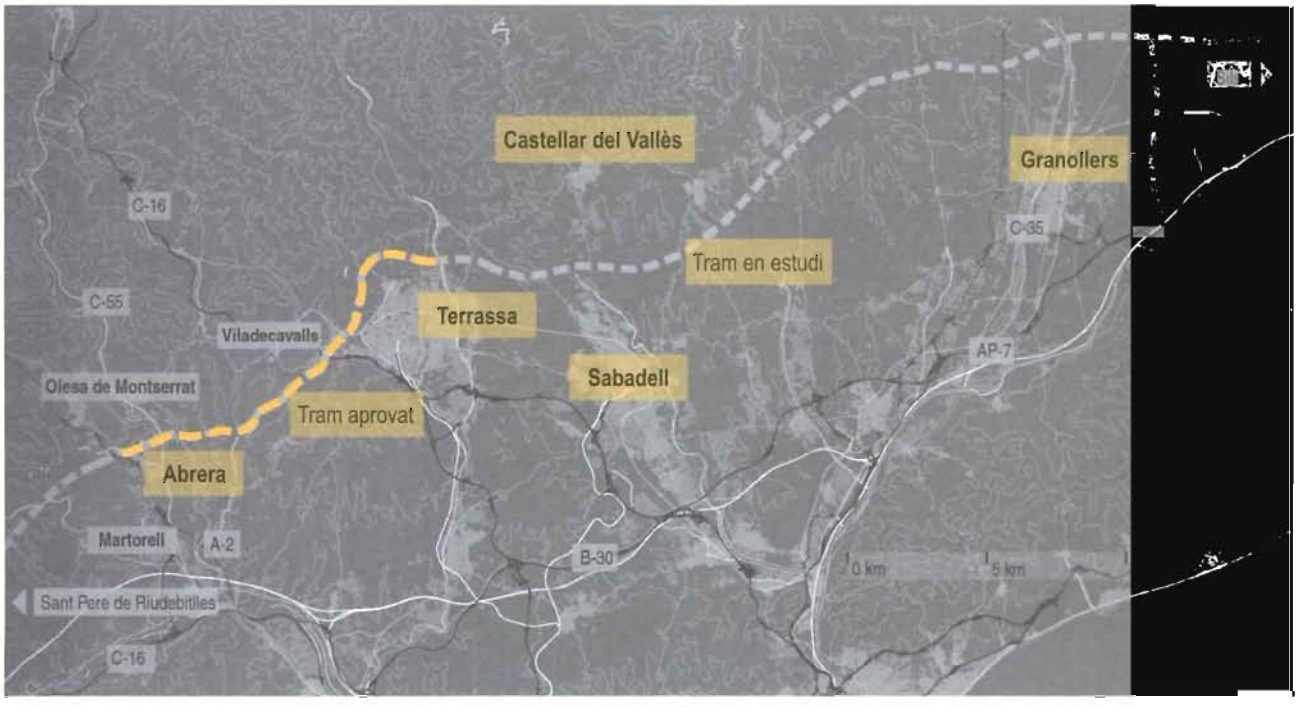
Durant la primera meitat de l'any els partits polítics catalans mantenen les seves posicions respecte al Quart cinturó

L'any va començar amb la ratificació de la postura del Govern de la Generalitat amb relació al Quart cinturó. En un primer avanç del PLA D'INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT DE CATALUNYA 2006-2026 [121], es preveia de construir el tram entre Abrera i Terrassa, però no es preveia que arribés a Granollers per raons d'impacte ambiental. Poc després, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, va deixar entendre que la B-40 hauria d'arribar a Castellar del Vallès passant per Sabadell, i va instar a centrar el debat en les alternatives de connexió entre aquesta localitat i Granollers.

La posició de Convergència i Unió (CiU) també es mantenia igual. A final de gener, el grup municipal de CiU a l'Ajuntament de Sabadell va presentar una moció per demanar que el Quart cinturó arribés a la localitat al més aviat possible, amb absolut respecte i cura pel medi natural. Segons CiU, l'autovia era absolutament necessària per al desenvolupament de Sabadell i del Vallès Occidental. Poc després, el portaveu de CiU al Parlament de Catalunya, Felip Puig, va denunciar el dèficit alarmant d'infraestructures que patia Sabadell i la comarca, fet que els feia perdre competitivitat. Puig atribuïa aquest problema a la ineficàcia del Govern de la Generalitat.

Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i Iniciativa per Catalunya - els Verds (ICV) es continuaven mantenint contraris a l'obra. A mitjan mes de març, els grups al Parlament de Catalunya dels dos partits van intentar negociar proposicions no de llei per suspendre els treballs de redacció del projecte constructiu del Quart cinturó entre Abrera i Terrassa i per promoure un estudi que fixés les actuacions necessàries a la xarxa viària i ferroviària per millorar les comunicacions entre el Baix Llobregat i el Vallès Occidental.

A principi de maig, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va donar a conèixer un projecte de nova carretera, en fase d'estudi informatiu, per connectar el Baix Llobregat amb el Vallès Occidental i que permetria reduir l'impacte del Quart cinturó al seu pas per Abrera. La carretera sortiria de Martorell i passaria per fora dels nuclis urbans d'Abrera i Olesa de Montserrat fins a enllaçar amb l'autopista C-16 a l'alçada de Vacarisses.



Segons Jordi Follia, director general de Carreteres, la nova carretera descongestionaria la C-55, que travessa Abrera i Olesa de Montserrat, i permetria rebaixar el nombre de carrils i enllaços del Quart cinturó al municipi d'Abrera.

El Quart cinturó torna a ser un dels punts clau en la negociació dels pressupostos de l'Estat

A final de setembre el Consell de Ministres va aprovar la proposta inicial de Pressupostos Generals de l'Estat per al 2006 que passaria a debatre's al Congrés dels Diputats. S'hi preveia una partida de 27 MEUR per construir el primer tram del Quart cinturó entre Abrera i Terrassa i una partida de 400.000 euros per a dos estudis informatius: un sobre la futura ampliació del Quart cinturó, l'autovia Vilafranca-Abrera, i un altre per al projecte anomenat "tancament de l'autovia orbital de Barcelona". Segons el Ministeri de Foment (MF), el primer tram de la futura autovia orbital tindria tres carrils que servirien per alleujar el trànsit de la B-30.

Les reaccions a aquest anunci no es van fer esperar. El grup més crític va ser ICV, que va amenaçar de retirar el seu suport als pressupostos. Joan Herrera, diputat al Congrés dels Diputats per ICV, va proposar transferir a la Generalitat els diners previstos per executar el tram Abrera-Terrassa i destinar-los a millorar la mobilitat al Vallès Occidental, amb mesures com un quart cinturó ferroviari, l'acabament i desdoblament de l'eix viari el Papiol-Mollet, l'increment de la despesa en la xarxa de rodalies de RENFE o el desenvolupament d'una estratègia de transport de mercaderies per ferrocarril.

ERC, a part de demanar també que les partides previstes per al Quart cinturó es transferissin a la Generalitat, va afirmar que els trams de Vilafranca-Abrera i Terrassa-Granollers no estaven previstos als acords del Tinell i per tant no s'havien de tirar endavant.

A partir d'una esmena als pressupostos del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), la partida prevista per a la construcció del tram Abrera-Terrassa va passar a destinar-se genèricament per "millorar la comunicació entre el Baix Llobregat i el Vallès Occidental", tal com es deia al Pacte del Tinell. A més, l'esmena va implicar la supressió de les partides destinades a fer els dos estudis d'ampliació del Quart cinturó. Ràpidament, el diputat del PSC al Congrés, Carlos Corcuera, va assegurar que encara que hagués canviat el nom de la partida pressupostària, els diners previstos es destinarien a la construcció del Quart cinturó entre Abrera i Terrassa. Corcuera va afegir que la B-40 acabaria arribant a Granollers, ja que l'autovia orbital era una infraestructura absolutament necessària.

El Departament de Política Territorial i Obres Públiques i el Ministeri de Foment signen un conveni per prioritzar la construcció d'infraestructures viàries, com ara el Quart cinturó

El 27 d'octubre el conseller de Política Territorial i Obres Públiques i la ministra de Foment, Magdalena Alvárez, van signar un conveni que fixava el calendari i el pressupost per a l'execució de les actuacions prioritàries a la xarxa viària catalana. En conjunt, les dues administracions invertirien més de 7.345 MEUR durant els set anys següents. En referència al Quart cinturó, el conveni preveia una inversió de 165 MEUR per construir el tram Abrera-Terrassa i 61,7 MEUR sota l'epígraf "Millores de comunicació entre el Baix Llobregat i el Vallès Occidental", pendents, aquests darrers, d'estudis de mobilitat.

L'endemà d'aquest acord, ERC va insistir que l'autovia B-40 no era necessària. Josep Canals, assessor en matèria de política territorial del partit, va exposar que el Quart cinturó, incloent-hi el tram Abrera-Terrassa, no responia a les necessitats del Vallès, que eren d'accessibilitat i no de circulació. Canals va detallar actuacions alternatives com ara el quart cinturó ferroviari Mataró-Vilanova, el tren de Cerdanyola a Mollet, el desdoblament de la C-243 de Martorell a Terrassa, l'enllaç entre l'A-2 i l'AP-7 a Castellbisbal, l'ampliació a tres carrils de la C-58 entre Sant Quirze del Vallès i Terrassa, l'addició d'un carril a l'enllaç de la C-58 i l'AP-7 a Barberà i la supressió dels peatges de Mollet del Vallès i les Fonts.

ICV, per la seva part, va considerar inacceptable el conveni signat entre el DPTOP i el MF perquè anava en contra del Pacte del Tinell i perquè incloïa obres que, com el Quart cinturó, no gaudien de consens dins el Govern tripartit. Joan Herrera va lamentar que no s'hagués comptat amb l'opinió del seu partit en un acord que afectava de ple les infraestructures de Catalunya i les polítiques de mobilitat.

Els grups socials partidaris del Quart cinturó continuen fent sentir la seva veu

Una comissió intercol·legial del Vallès, integrada pels col·legis d'arquitectes, aparelladors i enginyers industrials de Catalunya, va presentar a mitjan mes de maig un informe on apostava per una autovia B-40 que actués com una ronda regional (de tres carrils per sentit i una velocitat màxima de 80 km/h) i no com una alternativa a l'autopista AP-7. En aquest sentit, els tècnics asseguraven que la solució a les retencions de l'AP-7 al seu pas pel Vallès no era desviar el trànsit cap al Quart cinturó, sinó especialitzar la calçada central per als vehicles de llarg recorregut i els laterals com a via de distribució comarcal. Altres demandes incloses a l'informe eren un respecte escrupolós del medi natural, una millora de les carreteres secundàries i la creació d'una xarxa de transport públic.

Per la seva part, la patronal Foment del Treball va presentar a final de maig un informe amb les prioritats de Catalunya en matèria d'infraestructures viàries i ferroviàries. El Quart cinturó era, segons els empresaris, un exemple de retard inexplicable.

El mes de juny va ser el Reial Automòbil Club de Catalunya (RACC) qui va presentar un informe on demanava que la B-40 fos una ronda que permetés l'articulació territorial i que facilités la connexió directa de localitats mal comunicades tot i la seva proximitat geogràfica.

A començament d'agost, la Cambra de Comerç de Barcelona (CCB) va exigir novament l'acceleració del procés de construcció de l'autovia B-40 per la seva importància estratègica i la seva rendibilitat. Miquel Valls, president de la CCB, va apostar per una autovia que assegurés la capacitat global viària del corredor del Mediterrani i que complementés l'autopista AP-7. Sobre els terminis, Valls va considerar urgent finalitzar l'estudi informatiu del tram Vilafranca-Abrera abans d'acabar el 2005 i aprovar la redacció del projecte constructiu i la declaració d'impacte ambiental d'aquest tram i del Terrassa-Granollers durant el 2006. A més, va reclamar que al llarg de 2006 es comencés a construir el tram Abrera-Terrassa i a redactar l'estudi informatiu del tram Granollers-Sils. D'altra banda, Valls va lamentar que aquesta via no estigués inclosa en el Pla estratègic d'infraestructures i transport 2005-2020 del MF i va demanar també la millora del transport de mercaderies per ferrocarril i la remodelació del servei de rodalies de RENFE a l'àrea metropolitana.

Continuen les reivindicacions dels col·lectius contraris al Quart cinturó

L'Associació per a la Defensa i l'Estudi de la Natura (ADENC) va donar a conèixer a mitjan gener la seva particular anàlisi de l'estudi que va presentar la CCB el juny de 2004 i segons la qual l'economia catalana havia perdut un volum de negoci de 645 MEUR des de 1996 pel fet de no haver-se construït el Quart cinturó.

Entre els diferents elements de l'estudi que l'ADENC va analitzar i considerar a favor seu, ressaltava la previsió, per a l'any 2033 i en cas que es construís l'autovia B-40 entre Abrera i Granollers, d'un augment de fins al 66% del trànsit que en hora punta circularia per la regió metropolitana amb congestió (l'any 2003 aquesta xifra era del 50%). Si no es construís el Quart cinturó, l'estudi de la CCB indicava que els nivells de congestió arribarien l'any 2033 al 70%. Els representants de l'ADENC van recalcar, així, que la construcció de la B-40 faria disminuir molt poc la congestió de la xarxa viària metropolitana.

A més, els ecologistes van advertir que l'estudi sobredimensionava les dades sobre mobilitat i trànsit per justificar la necessitat de construir l'autovia orbital, ja que preveia que els quilòmetres recorreguts per carretera augmentarien un 83% entre el 2003 i el 2033, un percentatge molt superior al 24% que preveien altres informes on intervenien les principals empreses del sector automobilístic. D'altra banda, l'ADENC creia que l'estudi queia en l'error de no analitzar l'origen dels problemes de mobilitat ni les conseqüències globals de l'obra, com ara l'augment de les EMISSIONS DE GASOS AMB EFECTE HIVERNACLE [55].

A final de maig, l'Associació per a la Promoció del Transport Públic va respondre a l'informe de Foment del Treball on es criticava el retard inexplicable del Quart cinturó. Pau Noy, president de l'entitat, va afirmar que el Quart cinturó era el paradigma d'un model de desenvolupament obsolet que privilegiava l'ús de l'automòbil i generava congestió. Com a alternatives a la B-40, Noy va fer una doble proposta: construir un Quart cinturó ferroviari que aprofités en part les vies existents, absorbís el trànsit de mercaderies i oferís més destinacions als usuaris del cotxe; i connectar entre si les xarxes ferroviàries de RENFE i Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya a Sant Cugat, Rubí, Terrassa i Sabadell. D'altra banda, Noy va recalcar que Catalunya comptava amb una de les millors dotacions d'autopistes d'Europa i que el que calia eren mesures de gestió per descongestionar-les, com ara transvasar les mercaderies al ferrocarril i donar prioritat als autobusos i als cotxes amb més d'un ocupant.

La Campanya Contra el Quart Cinturó (CCQC), plataforma que integrava més de dues-centes setanta entitats i organitzacions polítiques, veïnals, ecologistes, culturals i sindicals del Baix Llobregat, el Vallès i el Penedès, va manifestar a final d'octubre la seva indignació amb relació al conveni signat entre el DPTOP i el MF. La CCQC va criticar la manca de garanties democràtiques que suposava la signatura del conveni quan encara restava pendent la tramitació del Pla d'infraestructures de transport de Catalunya. La plataforma Salvem el Penedès es va expressar en termes similars.

La CCQC va alertar també sobre una partida del conveni, de 90,2 MEUR, destinada a l'autovia A-7 entre Vilafranca del Penedès i Abrera. Aquesta obra, juntament amb la transformació de la N-II des de Tordera fins a la frontera francesa com a prolongació de l'autovia A-7, feien aparèixer molts dubtes, segons la CCQC, sobre la limitació del Quart cinturó al tram Abrera-Terrassa. Amb aquestes obres, la CCQC pronosticava una estratègia a llarg termini que convertís en inevitable l'enllaç Terrassa-Granollers-Sant Celoni-Tordera. D'altra banda, la CCQC va qualificar de molt confusa la partida per a millores de comunicació entre el Baix Llobregat i el Vallès Occidental, i va denunciar la vulneració de Pacte del Tinell que implicava la construcció del Quart cinturó.

A començament de novembre, la CCQC va dur a terme un acte on va lliurar llaunes de sardines entre els usuaris de la xarxa de rodalies de RENFE per denunciar l'atapeïment que havien de patir cada matí i per exigir una freqüència de pas dels trens més elevada i noves línies que donessin més cobertura a l'àrea metropolitana. Amb aquest acte, la CCQC volia recalcar que hi havia inversions en ferrocarrils i en transport públic molt més necessàries que el Quart cinturó. A final de mes, la CCQC va dur a terme un acte similar al Parlament de Catalunya, lliurant llaunes de sardines als presidents dels grups parlamentaris juntament amb un document de reflexions sobre la planificació de les infraestructures en l'àmbit metropolità. Amb aquests actes, la CCQC denunciava la falta d'estudis que justifiquessin la necessitat del Quart cinturó i la pèrdua irreversible de molts espais agrícoles i forestals de gran valor natural i paisatgístic que comportaria la construcció, i també la fragmentació del territori i el foment de l'especulació.

El Departament de Política Territorial i Obres Públiques replanteja el Quart cinturó

A mitjan novembre es van donar a conèixer les primeres conclusions d'un estudi sobre la mobilitat en l'àmbit metropolità encarregat pel DPTOP a la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC) que havia de determinar si el Quart cinturó era necessari i, en cas que ho fos, quines característiques hauria de tenir. L'estudi, dirigit per l'enginyer Manuel Herce, apostava per construir l'autovia orbital, però no com s'havia pensat als anys seixanta, o com la plantejava el MF –una autopista per descongestionar l'AP-7–, sinó com una "autovia metropolitana" de connexió entre el Baix Llobregat i el Vallès, complementària del transport públic.

Aquesta proposta consistia en una via segregada de dues calçades amb dos carrils cadascuna. Com que la seva funció seria distribuir el trànsit comarcal, la via tindria múltiples connexions amb les carreteres locals per facilitar l'accés a pobles i polígons industrials. D'altra banda, entre Terrassa i Granollers l'autovia seguiria un traçat diferent al previst pel MF, més respectuós amb el territori, segons va destacar Manel Nadal, secretari per a la Mobilitat. Nadal va indicar que la futura autovia formaria part d'un plantejament integral de la mobilitat que inclouria la construcció del ferrocarril orbital entre Mataró i Vilanova i la Geltrú passant per Granollers, Sabadell, Terrassa i Martorell.

A final de novembre, el conseller Nadal va confirmar el replantejament del Quart cinturó com una autovia metropolitana i va avalar que el tram Abrera-Terrassa es comencés a construir durant el 2006, però sense calçades laterals i retocant el traçat a Abrera per no afectar el barri del Rebato. Durant la presentació del Pla d'infraestructures del transport de Catalunya, el conseller va acabar de concretar el replantejament del Quart cinturó: connectar-lo, al Penedès, amb la N-340 convertida en l'autovia A-7, i portar-lo de Granollers a Sant Celoni per la C-35 (desdoblada i convertida també en autovia) per tal que enllacés amb l'N-II.

Perspectives de futur

Les previsions indicaven que el MF trauria a començament de 2006 la licitació de l'autovia B-40 en els trams compresos entre Abrera i Olesa de Montserrat i entre Viladecavalls i Terrassa. La inversió prevista seria de 95 MEUR (38 en el primer traçat i 57 en el segon), i es va estimar que els projectes finalitzarien el 2009. Per dur-los a terme, el MF va crear la Societat Estatal d'Infraestructures del Transport Terrestre, SA (SEITT), que gestionaria també altres actuacions en carreteres i ferrocarrils.

XBR, JRL i XSR

Més informació

http://ccqc.pangea.org
http://salvemelpenedes.org
www.fomento.es
www.seitt.es
www.cambrabcn.es/Catalan/Infraestructures/frameset_infraestructures.htm

AUTOVIA C-13 VARIANT SUD DE LLEIDA



El 2005 el Govern de la Generalitat dóna llum verd al desdoblament de la variant sud de Lleida, que ha de permetre tancar una primera anella de circumval·lació que connecti totes les carreteres d'accés a Lleida i reordenar el tràfic de la ciutat. El projecte de construcció de la variant sud desperta un ampli debat polític i ciutadà sobre quin és el traçat més idoni per a aquesta via.

La variant sud de la ciutat de Lleida, situada al costat del riu Segre, a mig camí entre el mar i la muntanya, va entrar en servei a final de l'any 2003, poc abans de les últimes eleccions autonòmiques. A final de 2004, aquesta variant, d'uns 6 km de longitud, tenia poc trànsit a causa de les males connexions i de la poca operativitat de la via. L'anterior govern de la Generalitat, de Convergència i Unió (CiU), es va negar a construir-la amb dos carrils per sentit, en considerar que fins que no hi hagués una densitat de 15.000 vehicles diaris no era necessari desdoblar-la. Per contra, la Paeria afirmava que la variant només tindria una utilització real i positiva si disposava de quatre carrils, de més bones connexions amb les vies del voltant (N-240, AP-2, N-230 i C-13) i de bons accessos als polígons industrials d'aquella àrea.

L'any 2004 va acabar amb negociacions entre la Paeria i el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) del nou govern (encapçalat pel Partit Socialista de Catalunya, PSC) sobre el desdoblament de la variant sud de Lleida. Joaquim Nadal, conseller del DPTOP, es va comprometre a millorar algunes cruïlles d'aquesta variant, deixant el desdoblament per a més endavant. Tot i així, Àngel Ros (PSC), alcalde de Lleida, va reclamar al president de la Generalitat, Pascual Maragall (PSC), que prolongués la variant sud per connectar-la amb l'autopista AP-2 i l'autovia A-2.

Llum verd al desdoblament de la variant sud de Lleida

Al febrer, el Govern va encarregar a l'empresa pública Gestió d'Infraestructures S.A. (GISA) la redacció dels projectes i l'execució del desdoblament de la variant sud de Lleida, i també la seva prolongació en tots dos extrems per connectar-la amb l'autovia A-2 a Alcoletge i a Alcarràs. Aquesta nova carretera permetria tancar una primera anella de circumval·lació que connectaria totes les carreteres d'accés a Lleida i ajudaria a reordenar el tràfic, que en molts casos havia de creuar en aquell moment Lleida per l'interior. El Govern va aprovar aquests encàrrecs a GISA amb una reserva pressupostària de 80 MEUR. La decisió va sorprendre positivament la Paeria.

Estat dels projectes

Alguns dels projectes que havien de definir el desdoblament de la variant sud de Lleida, com la connexió amb l'autopista AP-2, ja estaven enllestits a principi de 2005, però encara s'havien de començar els estudis informatius dels traçats fins a Alcoletge i Alcarràs. La resta havien de concretar la connexió amb el ramal d'accés a l'autopista i la seva continuïtat cap al Baix Segre, i la construcció d'un pont sobre el riu Segre prop d'Alcarràs.

Al novembre, Jaume Gilabert, delegat del Govern, va anunciar que només se n'havien realitzat els estudis. Al desembre, el projecte de construcció de la variant sud es trobava en procés de redacció.

Traçat de la variant sud de Lleida

A l'agost, Alexandre Sales, subdirector general de Planificació i Projectes de la Direcció General de Carreteres, va anunciar que la prolongació de la variant sud per l'extrem que aleshores s'acabava a la carretera d'Albatàrrec per enllaçar amb l'autovia A-2 obligaria a expropiar i enderrocar cases de l'Horta. Sales va apuntar que es reunirien amb representants municipals per consensuar un corredor que afectés el mínim nombre possible d'edificacions i que esperaven acabar l'estudi informatiu a final d'any.

En un principi, el DPTOP preveia construir el nou tram de la variant sud íntegrament al terme municipal de Lleida. Aquest traçat, però, no satisfeia els alcaldes d'Albatàrrec, Montoliu, Torres de Segre, Sudanell i Sunyer, perquè afectava diverses partides històriques de l'Horta de Lleida, Malgovern, la Caparrella, les Canals, Rufea i Butsènit.

L'itinerari alternatiu que proposaven els municipis esmentats allargaria la variant industrial que unia l'entrada de l'autopista de peatge amb l'N-340 i l'A-2 fins a la connexió a l'oest amb el nus des d'on partia la denominada variant nord. D'aquesta manera s'aconseguiria un motor econòmic que ajudaria a dinamitzar l'economia dels seus pobles. Baltasar Biosca (CiU), alcalde d'Albatàrrec, va afirmar que ja havien encarregat un traçat que feia avançar la variant més al sud que el que havia estudiat i proposat el DPTOP. Gilabert va descartar aquesta opció en considerar-la inviable amb la funció que corresponia a la variant.

Al desembre, Gonçal Serrate, president del Consell Comarcal del Segrià, va confirmar que la Comissió de Política Territorial del Segrià elaboraria una proposta alternativa al traçat de la variant sud de Lleida i la presentaria a Joaquim Nadal. Poc abans, Nadal li havia transmès la inquietud del Govern de buscar una solució per al Segrià sud.

Moviments per protegir l'Horta de Lleida

El projecte de construcció de la variant sud de Lleida va despertar un ampli debat polític i ciutadà sobre quin n'havia de ser el traçat més idoni. La plataforma Protegim l'Horta de Lleida, creada pels veïns d'aquestes partides per vetllar per la salut de l'horta, que consideraven el pulmó verd de Lleida, apostava per un traçat que fos respectuós amb els valors naturals i agraris de l'horta que envoltava la capital.

Representants de la plataforma van organitzar a final d'any una trobada amb Gilabert, amb l'objectiu de demanar-li que les diferents administracions respectessin "el pulmó verd" que suposava l'horta per a la ciutat. Adrià Drago, portaveu de la plataforma, es va mostrar satisfet pel resultat de la trobada i va afirmar que es dirigirien a la Paeria i a Nadal amb l'objectiu de fer conèixer la seva proposta al màxim nombre possible de persones.

CiU recolzava la proposta de diversos alcaldes del Segrià sud. De la mateixa manera, la regidora d'Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV), Mercè Rivadulla, assumia els plantejaments de la plataforma. Per la seva banda, Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) valorava que la postura de la plataforma era coherent i sensata, però no volia pronunciarse abans de l'inici del debat que es generaria durant el període d'informació pública. La regidora d'Urbanisme, Marta Camps, que havia col·laborat en la redacció de l'avantprojecte, apuntava que es tindrien en compte totes les opinions.

A mitjan desembre, el membre de la Comissió Política Intercomarcal d'ICV de Lleida, Francesc Pané, es va oferir de mediador entre la Plataforma i el DPTOP.

Perspectives de futur

El febrer de 2005, fonts de l'executiu apuntaven l'inici d'obres en uns dos anys. Pel que feia al projecte, es preveia que sortís a informació pública durant el 2006 i, al novembre, Gilabert va anunciar que probablement a final de 2007 se n'iniciarien els treballs.

MSB

Més informació:

http://cat.lleida.com
http://turisme.paeria.es
www.gencat.cat/diari/4670/06181067.htm
www.gencat.net

20 CAMÍ FORESTAL DEL COLL D'EN BOIX AL PARC NATURAL DE SANT LLORENÇ DEL MUNT I L'OBAC



La Diputació de Barcelona, gestora del Parc Natural de Sant Llorenç del Munt i l'Obac, té previst construir un tram de 1.896 m de camí forestal al Coll de Boix, a la serra de l'Obac, per enllaçar dues pistes en un sector classificat com a Zona d'Alt Interès Ecològic i Paisatgístic. Les dues pistes enllaçades pel tram projectat sumarien 20 km de camí i facilitarien les tasques de vigilància i prevenció d'incendis i en facilitarien l'extinció. El projecte té l'oposició frontal de la Coordinadora per a la Salvaguarda del Massís de Sant Llorenç del Munt i Serra de l'Obac, integrada per diverses entitats excursionistes i ecologistes.

Marc geogràfic de referència

El massís de Sant Llorenç del Munt i la serra de l'Obac és a la serralada Prelitoral, a cavall de del Bages, del Vallès Occidental i l'Oriental. Tot el conjunt del massís és un ESPAI NATURAL PROTEGIT [2004:73] (ENP) des de fa dècades. El Pla especial de Sant Llorenç del Munt i l'Obac s'aprovà l'any 1972 i es declarà parc natural (PN) l'any 1987. Tots els dotze termes municipals (TM) que hi ha en el Parc Natural de Sant Llorenç del Munt i l'Obac (PN de Sant Llorenç) són dins la demarcació de les comarques barcelonines. L'espai és gestionat per la Diputació de Barcelona. A grans trets els òrgans de gestió del PN de Sant Llorenç es componen, d'una banda, pel Consell Coordinador, encapçalat pel president de la Diputació i per dotze vocals (els dotze alcaldes amb TM dins el PN); i, de l'altra, per una comissió consultiva integrada per un president (el director dels Serveis d'Espais Naturals de la Diputació) i per set vocals (representants del sector agrícola, d'entitats cíviques, de centres educatius, d'entitats esportives, d'entitats conservacionistes, d'entitats forestals i del sector turístic).

Cingleres, sots, canals, alzinars són les constants de la fesomia del paisatge del massís en la part més elevada. A la part més baixa, en la franja perifèrica del PN, hi ha tota una colla d'urbanitzacions que esquitxen la falda de la muntanya, sobretot, en els caients vallesans. En la zona protegida l'ocupació del territori és en forma de masies i esglesioles. Un dels indrets més emblemàtics és la Mola (1.104 m), cim culminant del massís on hi ha el monestir romànic de Sant Llorenç del Munt.

El foc és consubstancial a tots els territoris de clima mediterrani, com és el cas. A més aquest PN és molt freqüentat pels ciutadans pel fet de ser prop de Barcelona. La suma d'aquestes dues circumstancies fan del PN de Sant Llorenç un espai amb un alt risc d'incendi, sobretot els anys en què la SEQUERA [179] amenaça amb força. La part protegida i la seva àrea d'influència s'ha vist afectada durant els darrers anys per diversos INCENDIS [2003:69 i 2005:20]. Cada any, l'Àrea d'Espais Naturals de la Diputació, conjuntament amb els ajuntaments inclosos dins del PN, desenvolupa un pla de vigilància i prevenció d'incendis.

Antecedents

L'any 1987, el Servei de Parcs Naturals de la Diputació de Barcelona va elaborar, a petició del Consell Coordinador del PN, el Pla de prevenció d'incendis forestals, en el qual es preveia millorar la xarxa viària bàsica a fi i efecte de millorar la prevenció d'incendis i la hipotètica extinció en cas que se'n produís cap. En aquest context es va preveure de construir el camí forestal del Coll d'en Boix. L'any 1998, en la darrera modificació del Pla especial de protecció del medi físic i del paisatge del PN, la Comissió d'Urbanisme de la Generalitat considerà aquest camí viable com a element de la xarxa viària d'aquest ENP.

El projecte restà paralitzat fins que l'any 2002 el Consell Coordinador del PN l'endegà de nou. L'any 2003 es realitzà i s'aprovà el projecte tècnic de la "Construcció del camí forestal de la Coma d'en Vila a Mata-rodona pel Coll de Boix" redactat pel Servei de Parcs de la Diputació. Segons l'informe la funció del tram projectat era connectar els sectors oriental i occidental de la serra de l'Obac enllaçant les pistes existents que provenen, per l'oest, del Pont de Vilomara i, per l'est, pel Coll d'Estenalles. El tram a construir seria de 1.896 m de llargada entre el Farell i Mata-rodona, d'una banda, i la Coma d'en Vila, de l'altra, als voltants del Coll d'en Boix, dins el TM de Mura. El paratge del Coll d'en Boix està classificat com a zona d'alt interès ecològic i paisatgístic, però el Pla especial del PN detalla, entre els usos admesos, els treballs mínims per prevenir els incendis. Els objectius del camí, segons el mateix projecte, eren ben clars: facilitar les tasques de vigilància i prevenció d'incendis i facilitar-ne l'extinció.

Un camí d'aquestes característiques havia de permetre la detecció ràpida de l'inici del foc, minimitzar els temps d'arribada dels bombers al front del foc, afavorir el desplegament dels mitjans d'extinció a la zona del foc, dividir el territori per evitar que els in-



Construcció del camí forestal per connectar els sectors oriental i occidental de la serra de l'Obac. Foto: Marta Casas.



El camí no serà asfaltat ni serà permesa la circulació de vehicles privats. Foto: Marta Casas.

cendis cremessin grans superfícies, afavorir una disponibilitat d'aigua més eficient per evitar l'excessiu desplaçament dels mitjans terrestres i aeris. Les intervencions del projecte preveien de fer moviments de terres, obres de drenatge i actuacions d'integració paisatgística i mediambiental. Juntament amb el projecte també es realitzà l'estudi d'impacte ambiental (EIA).

L'oposició al projecte i l'estat de la qüestió

El projecte tenia l'oposició de la Coordinadora per a la Salvaguarda del Massís de Sant Llorenç del Munt i Serra de l'Obac. L'integraven diverses entitats excursionistes i ecologistes de la zona. Gairebé totes les entitats de la Coordinadora eren, a la vegada, membres de la Comissió Consultiva del PN de Sant Llorenç del Munt. Pertanyien a la Coordinadora l'Associació per la Defensa i l'Estudi de la Natura de Catalunya (ADENC), el Centre Excursionista de Castellar del Vallès, el Centre Excursionista de Mura, el Centre Excursionista de Terrassa, el Centre Muntanyenc de Sant Llorenç, el Grup Ornitologic Pigot de Terrassa, la Unió Excursionista de Sabadell. Totes les entitats, segons la mateixa Coordinadora, es van unir ja a final dels anys vuitanta perquè estaven en desacord amb la construcció del camí del Coll d'en Boix. L'any 1995, segons la mateixa font d'informació, es van recollir quatre mil signatures de persones disposades a posar-se davant les excavadores si el projecte prosseguia.

El març de 2004 l'Estudi d'impacte ambiental es va sotmetre a informació pública i les entitats de la Coordinadora, ja fora de termini, manifestaren la incompatibilitat del projecte amb la normativa vigent, també van denunciar mancances en l'EIA i la no idoneïtat de l'obra com a infraestructura per prevenir incendis forestals. A principi de 2005 el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH), a l'igual que altres organismes, declarà favorable l'EIA del camí. A partir d'aleshores les actuacions i els comunicats de premsa de la Coordinadora es van fer més freqüents. El mes de juny de 2005 es presentà una campanya contra la construcció del que la Coordinadora mateixa anomenava "la carretera". En la campanya es denunciava que "la carretera" representaria la tala de dues mil alzines i l'ús d'explosiu per obrir camí i el moviment de 5.000 tones mètriques de roca. A més a més, afegia que els incendis del massís sempre han estat en els llocs amb més vies de comunicació i, per tant, l'actuació implicaria més afluència de públic. Posteriorment i durant el mateix 2005 la Coordinadora convocà algunes manifestacions en el PN mateix per protestar contra el projecte.

El coordinador de l'Àrea d'Espais Naturals de la Diputació de Barcelona, Martí Domènech, replicava que el camí complia amb la normativa vigent, especialment la del Pla especial, el qual recollia que la tala d'arbres *per se* no era perjudicial i que l'actuació ja tenia l'EIA amb el vistiplau favorable del DMAH i també els informes favorables de Bombers de la Generalitat; a més a més afegia que el camí no seria asfaltat ni seria permesa la circulació de vehicles privats i que, per tant, no es podia parlar de "carretera". Domènech apuntava que amb l'obertura, el nou camí permetria connectar Mata-rodona amb el Coll d'Estenalles a través d'una pista de 20 km i això, en cas de foc, en facilitaria la ràpida detecció i reduiria el temps d'arribada dels mitjans d'extinció d'incendis. El camí pal·liaria, així, un dèficit territorial, en situar-se la pista al bell mig d'un àmbit continu de 5.000 ha de bosc que fins aleshores no disposava de cap camí operatiu per les tasques contra incendis. De cara a la tardor de 2006 es preveia que s'iniciaria la construcció del camí del Coll d'en Boix.

RBG

Més informació:

http://www.adenc.org/
http://www.diba.es/parcsn/pares/home.asp
http://www.diba.es/parcsn/pares/index.asp?Parc=4
http://mediambient.gencat.net/cat/inici.jsp
http://www.uesabadell.org/
Projecte tècnic "Construcció del camí forestal de la Coma d'en Vila a Mata-rodona pel Coll d'en Boix" redactat pel Servei de Pàrcs de la Diputació. Any 2003.

21 CAMP DE GOLF I URBANITZACIÓ DE VILALBA (LA ROCA DEL VALLÈS)



El Pla general de la Roca del Vallès, de 1991, preveu la construcció d'un camp de golf i un complex residencial a la finca de Vilalba, una zona molt pròxima a Cardedeu (Vallès Oriental). L'aprovació del Pla parcial de Vilalba l'any 2000 suscita les protestes de diverses entitats d'aquest municipi que s'agrupen entorn de la Plataforma per Vilalba i de l' Ajuntament de Cardedeu mateix, el qual presenta un contenciós administratiu al Tribunal Superior de Justícia de Catalunya. L'emissió de la sentència el setembre de 2005 declara la nul·litat de la tramitació del Pla parcial.

La finca de Vilalba està situada al municipi de la Roca del Vallès, però és molt pròxima al municipi de Cardedeu, al Vallès Oriental. El Pla general d'ordenació urbanística (PGOU) de la Roca del Vallès, aprovat definitivament el 1991 per la Comissió d'Urbanisme de Barcelona (CUB), classificava la finca com a sol urbanitzable programat d'ús mixt esportiu-residencial, amb l'única finalitat d'implantar-hi un camp de golf. El PGOU establia que el projecte s'havia de concretar per mitjà de la redacció d'un pla parcial i permetia construir-hi fins a dos-cents cinquanta habitatges.

El Pla parcial SPM-4 del sector de Vilalba fou aprovat el mes de novembre de 2000 i consistia a crear un recinte d'oci i residencial de luxe amb un camp de golf de 40 ha i divuit forats, una zona hotelera que incloïa la zona de mas Vilalba i rebaixava el nombre d'habitatges a cent vint-i-quatre xalets atenent a raons topogràfiques i geogràfiques.

L'aprovació del Pla parcial condicionava l'execució de la urbanització a la finalització del camp de golf i al fet de disposar d'una concessió d'aigua per al reg del camp de golf. El projecte preveia dos usos d'aigua predominants per al sistema de reg del camp de golf i la provisió d'aigua de consum domèstic per als habitatges i el complex hoteler. Per proveir d'aigua el camp de golf es preveia la construcció futura d'una estació depuradora d'aigües residuals (EDAR) al municipi de la Roca del Vallès. Mentrestant, la promotora del projecte, Vilalba Golf SL, preveia utilitzar els quatre pous que existien a la finca de Vilalba.

Per aquest motiu la promotora va demanar a l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA) una autorització provisional d'ús d'aigües subterrànies procedents de la riera de Vallformés i l'any 2000 se'n va donar la primera concessió. L'any 2002 se'n va atorgar una altra per dos anys més, fins al 2004, que va permetre tramitar la llicència ambiental i la llicència d'obres.

L'aprovació del Pla i les concessions d'aigües susciten protestes

L'aprovació del Pla parcial i la concessió d'aigua va suscitar la protesta de diverses entitats de la comarca del Vallès Oriental que van agrupar-se entorn de la Plataforma per Vilalba sota el lema "A Vilalba, ni golf ni xalets!" per denunciar que el projecte era una operació d'especulació immobiliària i representava un fort impacte ambiental. La Plataforma de Vilalba i divuit entitats més van presentar un recurs contra la concessió d'aigües argumentant que la derivació temporal d'aigües es pot atorgar sempre que no sigui per a ús privat, segons el Reglament de domini públic hidràulic.

Per la seva banda, l'Ajuntament de Cardedeu, l'any 2001, va interposar un contenciós administratiu davant el Tribunal Superior de Justícia de Catalunya (TSJC) contra la Generalitat , l'Ajuntament de la Roca del Vallès i Residencial Golf Vilalba SL per denunciar irregularitats en les concessions d'aigua. Això no obstant, a final de l'any 2002 s'iniciaren les obres i dos anys més tard, mentre es feien excavacions, es van descobrir restes iberoromanes que datàven dels anys 2000-1500 aC.

A final de desembre de 2004 i arran d'una inspecció feta per l'ACA, es va obrir un expedient sancionador a Vilalba Golf SL per captació d'aigües subterrànies sense autorització, però el mes de març de 2005 l'ACA va publicar la tramitació d'una nova concessió d'aigua per regar el golf i va exigir que els promotors no agafessin l'aigua de la riera de Vallformés, condició que ja demanava l'anterior autorització però que no van complir amb la concessió anterior.



Crear un recinte d'oci i residencial amb un camp de golf de 40 ha.. Foto: Marta Casas.

Davant la tramitació de la nova concessió d'aigua, l'Ajuntament de Cardedeu, el Consorci per a la Defensa de la Conca del Besòs i setze entitats de Cardedeu, la Roca i Llinars del Vallès van presentar al·legacions per reclamar que l'aigua de la depuradora retornés al riu Mogent, que es pogués regenerar de manera natural i que això permetés recarregar l'aqüífer del Besòs. Tot i les al·legacions de les entitats, el mes de maig de 2005 l'empresa promotora del camp de golf de la Roca ja havia sembrat un 25% de la superfície de gespa del camp.

El mes de setembre de 2005, el Tribunal Superior de Justícia de Catalunya va emetre sentència del contenciós administratiu 241/2001 interposat per l'Ajuntament de Cardedeu amb què va declarar que l'execució del Pla parcial de Vilalba era nul·la i, per tant, va anul·lar els acords de la Comissió d'Urbanisme de Barcelona de setembre de 2000 en què es donaven per acomplertes les condicions a què estava subjecte el Pla, que estava condicionat a l'acreditació d'haver obtingut de l'ACA la concessió administrativa per fer servir els cabals necessaris per al subministrament de la urbanització i per al reg del camp de golf.

Dos mesos més tard, l'ACA va atorgar una concessió temporal a l'empresa promotora perquè fes servir l'aigua dels pous de la finca per regar, mentre no estigués enllestida la depuradora, que previsiblement hauria d'estar construïda el mes d'abril. Amb aquesta concessió es va permetre que les obres es reprenguessin.

Mentrestant, el mes de novembre, l'Ajuntament de Cardedeu va aprovar inicialment la revisió del POUM i va requalificar la finca de Ca n'Eres Nou, a tocar de mas Vilalba, de 6,5 ha, per a usos de serveis d'hostaleria, restauració, esportius o d'oficines.

A final d'any es preveia que els primers nou forats del camp entressin en funcionament durant la primavera de 2006, si bé fins al mes de juliol no es completaria l'obertura del camp de golf amb la resta de forats.

HCG

Més informació:

www.thesaurus.net/plataformapervilalba
www.el9nou.com
www.laroca.org
www.cardedeu.cat

22 CAMPAMENT MILITAR DE LOS CASTILLEJOS (ARBOLÍ)



El Campament militar de Los Castillejos, situat a Arbolí, ha funcionat des de l'any 1950 fins al 2000. A partir de la clausura del centre, el Ministeri de Defensa, propietari de Los Castillejos, negocia la venda del Campament a la Generalitat. Finalment, l'any 2003, després de llargues converses, les dues administracions arriben a un acord pel qual el Govern català compra Los Castillejos però exigeix al Ministeri de Defensa que netegi l'espai de munició. L'any 2005 el Ministeri de Defensa adjudica, en concurs, les empreses que netejaran Los Castillejos; mentre que la Generalitat preveu incloure la finca en el futur Parc Natural de les Muntanyes de Prades.

El Campament Militar de Los Castillejos és a la part oriental del terme municipal d'Arbolí (Baix Camp). El Campament és situat dins una finca de 645 ha d'extensió que pertany, a més a més d'Arbolí, als municipis d'Alforja, la Febró i Vilaplana. A Los Castillejos, s'hi accedeix per la carretera TV-7092 que porta a Arbolí. Al nord de la finca hi ha les muntanyes de Prades, espai que té catalogades –segons el Departament del Medi Ambient i l'Habitatge (DMAH) – 22.065,89 ha dins el Pla d'espais d'interes natural de Catalunya (PEIN) [ESPAI NATURAL PROTEGIT (2004:73)].

El Campament Militar de Los Castillejos, inaugurat l'any 1950, es destinà a la formació d'oficials i suboficials de milícies universitàries. En el Campament hi arribaren a viure entre tres mil i quatre mil soldats, els quals dormien en grans tendes. El complex militar era un nucli autosuficient amb diverses cantines per a l'esbarjo dels reclutes, camps d'esports, els habitatges dels oficials, bombes i dipòsits d'aigua, una capella i una botiga, entre altres infraestructures. L'any 2005 totes aquestes instal·lacions presentaven un estat ruïnós. A final dels anys setanta només hi havia un centenar de soldats i l'any 2000, poc abans del desmantellament, només n'hi restaven una vintena. La minva progressiva de reclutes en el Campament va fer que l'economia del poble del l'Arbolí se'n ressentís.

Clausura, venda i neteja de Los Castillejos

El mes de maig de 2001 es realitzà la cerimònia castrense de clausura definitiva del Campament Militar de Los Castillejos. A partir d'aquell moment els ajuntaments de la zona mostraren la preocupació per l'abandonament, ja que les instal·lacions van patir un procés accelerat de degradació causat per bretolades diverses. El punt àlgid d'aquesta manca de civisme es va viure el setembre de 2002 amb la celebració d'una *rave*, és a dir, d'una festa il·legal amb música electrònica, que durà cinc dies. La festa, que segons la premsa concentra fins a deu mil persones vingudes de tot Europa, va aixecar la protesta dels veïns de la contrada pel perill que comportava, en primer lloc, pel medi natural i, en segon, per les persones mateixes que participaven de la festa en un espai amb molta munició soterrada.

El setembre de 2003 el Ministeri de Defensa, propietari del conjunt format per les instal·lacions militars i la finca, arribà a un acord amb el Govern català per vendre Los Castillejos. El pacte entre les dues administracions va agafar cos després de dos anys de llargues negociacions. La Generalitat de Catalunya comprà el conjunt per un import de 3.185.000 amb la condició que només pagaria el 25% de l'import, ja que s'acordà que la resta del pagament s'efectuaria quan el Ministeri de Defensa netegés els projectils i l'altre armament que hi havia a les 44 ha de la finca on s'acumulava una gran quantitat de munició.

A principi de l'any 2004 el Ministeri de Defensa convocà un primer concurs –amb què adjudicaria el contracte per 696.000 €– amb la finalitat de netejar de municions el Campament. Aquella convocatòria, però, restà deserta. El Ministeri convocà un segon concurs amb la mateixa finalitat i pel mateix import, però va tornar a quedar sense adjudicació. Lluís Aragonès (Esquerra Republicana de Catalunya (ERC)), senador per Tarragona per l'Entesa Catalana de Progrés (ECP), lamentà aquesta segona convocatòria pel mateix import i comentà que cap empresa del sector no va optar pel concurs perquè l'adjudicació econòmica era massa baixa. Finalment, segons explicaren Lluís Aragonès (ERC-ECP) i Ramon Aleu (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), senador per Tarragona per ECP, la tercera convocatòria del concurs s'adjudicà finalment per 976.000 €, és a dir, gairebé un 50% més que la xifra proposada per als dos concursos anteriors.



Les instal·lacions van patir un procés accelerat de degradació causat per bretolades diverses.. Foto: Marta Casas.



El procés de neteja dels espais de munició, s'inicia el novembre de 2005. Foto: Marta Casas.

L'adjudicació es va fer l'agost de 2005 a la Unió Temporal d'Empreses (UTE) formada per Servicios y Proyectos Avanzados S.A. (SPA) i Fabricaciones Extremeñas S.A. (FAEX), totes dues, societats del sector armamentista..

El director general de FAEX, Ángel García, va explicar que caldria perforar la zona per tal de trobar els cartutxos i els possibles morters sense explotar a fi de poder-los transportar fins a una incineradora especialitzada en el tractament del material d'aquesta mena. El procés de neteja, centrat en les 44 ha on es feien els exercicis militars, s'inicià el novembre de 2005 i la UTE preveia finalitzar-lo el març de 2006. En el procés no es preveia cap detonació a fi d'evitar els incendis forestals. A final de 2005 el Ministeri de Defensa, en canvi, no preveia netejar de municions les 16 ha en què hi havia el camp de tir i preveia aixecar-hi una tanca metàl·lica de 2 m d'alçada. Els tècnics del DMAH no entenien per què no s'actuava en aquesta zona, en principi la més contaminada.

El futur de Los Castillejos i el PN de les Muntanyes de Prades

A final de juliol de 2005, el conseller de Medi Ambient i Habitatge, Salvador Milà, es mostrà favorable a integrar l'espai de Los Castillejos al futur Parc Natural (PN) de les Muntanyes de Prades, i declarava, però, que el Ministeri de Defensa havia de deixar la finca ben "sense contaminació i sense mines". Simultàniament, i en la mateixa línia del conseller, el director dels Serveis Territorials del DMAH a Tarragona, Josep Lluís Pau, declarà que un cop netejat Los Castillejos es podria incloure en el futur Parc Natural de les Muntanyes de Prades. Abans d'aquesta possibilitat, segons la mateixa font, s'havia especulat de crear un consorci per gestionar l'espai integrat per la Generalitat, la Diputació de Tarragona i els quatre ajuntaments de la zona.

El DMAH, el 2001, tenia previst convertir les Muntanyes de Prades en PN. Aquell mateix any la Generalitat també preveia els parcs naturals dels Ports, de la serra del Montsant i de L'Alt Pirineu [2004:123]. Aquests darrers tres espais es declararen PN els anys 2001, 2002 i 2003, respectivament. Amb tot, però, la declaració del PN de les Muntanyes de Prades restava per resoldre per diversos temes territorials pendents, un dels quals era el relatiu al Campament militar de Los Castillejos. El desembre de 2005 la Direcció General del Medi Natural del DMAH anunciava que el PN de les Muntanyes de Prades es crearia l'any 2006 i que tindria, aproximadament, unes 25.000 ha. L'any 2005 la finca de Los Castillejos figurava a la proposta de la Xarxa Natura 2000 [199] per a la conservació dels hàbitats naturals i dels hàbitats de les espècies.

En tot cas, a la fi de l'any 2005 encara no estava definit l'ús final de Los Castillejos, per bé que el DMAH preveia incloure'l en el futur PN de les Muntanyes de Prades.

RBG

Més informació:

http://www.boe.es/boe/dias/2005/04/22/pdfs/B03415-03416.pdf#search=%22los%20Castillejos%20tarragona%22

23 CAMPS DE GOLF DE L'EMPORDÀ



Continuen proliferant les propostes de construcció de camps de golf a diferents indrets de l'Empordà. Diversos ajuntaments tanquen la porta a projectes de creació de nous camps si bé es mostren disposats a acceptar-los si estan desvinculats d'urbanitzacions residencials o si només suposen una ampliació dels existents. En canvi, l'Ajuntament de Garrigoles intenta tirar endavant un camp de golf i una urbanització de tres-centes cases.

Antecedents | 2004:23; 2003:16

L'Empordà tenia el 2005 un total de set camps de golf, dels quals dos se situaven a l'Alt Empordà –a Peralada i Navata– i cinc al Baix Empordà –a Pals (on n'hi havia dos), Gualta, Platja d'Aro i Santa Cristina d'Aro-. Els darrers anys havien aparegut diversos projectes de nous camps de golf en municipis com l'Escala i Cistella (Alt Empordà) o Bellcaire d'Empordà, Garrigoles i Santa Cristina d'Aro (Baix Empordà), lligats tots ells a urbanitzacions residencials. A final de 2004 el conseller del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), Joaquim Nadal, es va mostrar contrari a la creació de nous camps de golf amb urbanitzacions.

Santa Cristina d'Aro

L'empresa Llave de Oro va proposar el 2004 construir, al sector de Solius, un camp de 60 ha i nou forats juntament amb 356 habitatges. L'Ajuntament de Santa Cristina d'Aro, governat pel Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), s'hi va mostrar en contra, tot i que reconeixia que amb les normes subsidiàries vigents, aprovades el 1998, el projecte tindria possibilitats de prosperar. Per això, a principi de 2005 va iniciar els tràmits per a la redacció d'un nou pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) per tancar la porta de manera definitiva al projecte i per ordenar el creixement del municipi.

En canvi, el mateix ajuntament va acceptar la proposta d'ampliació del Golf Costa Brava, situat al sud-oest del nucli urbà, amb nou forats i trenta-dos habitatges més. El Pla parcial que preveia aquesta ampliació es va aprovar de manera definitiva el setembre de 2004 tot i que no fou fins al desembre de 2005 que es va publicar al *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya* (DOGC).

Per al 2006 es preveia que s'aprovés inicialment el POUM de Santa Cristina d'Aro i que s'iniciessin les obres d'ampliació del Golf Costa Brava.

Bellcaire d'Empordà

Durant el 2004 es van realitzar dues propostes de camps de golf vinculats a la construcció d'una urbanització al municipi de Bellcaire d'Empordà. Al Cortal Nou, prop de l'Escala, en un sòl fins llavors no urbanitzable es proposaven 480 cases; i a l'antic estany de Bellcaire, en un sòl urbanitzable, 300 cases més. L'Ajuntament de Bellcaire d'Empordà, governat pel PSC, es va oposar als dos projectes pel creixement urbanístic



Els darrers anys havien aparegut diversos projectes de nous camps de golf lligats tots a urbanitzacions residencials. Foto: Àlex Tarroja

que comportarien però es mostrava favorable a la creació dels camps de golf sense habitatges.

El juny de 2005 la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona (CTUG) va aprovar definitivament el POUM de Bellcaire d'Empordà que desclassificava el camp de golf de l'estany de Bellcaire i la urbanització adjacent i convertia aquest espai, i també el sector del Cortal Nou, en sòl no urbanitzable rural. Aquesta classificació impedia la creació d'habitatges però permetia els usos esportius, de tal manera que s'hi podria realitzar un camp de golf i restaurar edificacions properes per a usos hotelers, sempre que ho aprovés la CTUG. El representant del Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) a la comissió, Biel Jover, va votar en contra de l'aprovació definitiva, ja que reclamava que els dos espais fossin qualificats com a agrícoles de protecció especial, figura que seria incompatible amb la creació d'un camp de golf.

L'Escala

El camp de golf i la urbanització de més de tres-cents habitatges situat al sector de Vilanera ja estaven previstos en el planejament municipal aprovat el 1993, disposaven d'un pla parcial del 1998 i tenien el suport de l'Ajuntament de l'Escala però no pel Govern de la Generalitat constituït l'any 2003. El 2004 els terrenys foren inclosos al Pla Director Urbanístic del Sistema Costaner (PDUSC) [128] com a sòl no urbanitzable costaner 3, fet que hi impedia la construcció d'habitatges, si bé permetia establir-hi activitats o equipaments culturals, esportius, de lleure o turístics desvinculats d'urbanitzacions. Basant-se en aquesta classificació, el desembre de 2005 l'Ajuntament de l'Escala, governat pel PSC i Convergència i Unió (CiU), va fer públic que estudiava la construcció d'un camp de golf de propietat municipal que no tingués cap urbanització vinculada al sector de Vilanera o en altres indrets amb la mateixa classificació urbanística.

Garrigoles

L'any 2004 l'empresa Iniciatives Kaleque va proposar la creació d'un camp de golf de 120 ha i una urbanització de tres-centes cases al sector de les Olives que va rebre l'oposició de l'entitat ecologista Salvem l'Empordà. Aquell mateix any l'alcalde de Garrigoles, Joan Cos (CiU), va decidir organitzar una consulta popular, en la qual un 65% dels veïns que hi van participar es van mostrar a favor del camp de golf, i va donar llum verd al projecte.

A final de 2005 l'Ajuntament va començar els treballs previs a l'elaboració d'un nou POUM que, segons l'alcalde, incorporaria els terrenys necessaris per al camp de golf i la urbanització. Per a l'any 2006 es preveia que es produís l'aprovació inicial del POUM.

MJP

Més informació:

www.ddgi.es/garrigoles
www.salvem-emporda.org

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



L'any 2005, dels cinc projectes residencials als municipis de la zona del delta de l'Ebre, només el del grup immobiliari gallec Fadesa a l'Aldea comença les primeres obres d'urbanització. La resta es troben en diferents fases preparatòries: el Projecte de pla parcial de la zona de Vinaixarop, també a l'Aldea, s'ha de completar amb els estudis requerits per la Comissió Territorial d'Urbanisme de les Terres de l'Ebre (CTUTE); la urbanització de Sant Jaume d'Enveja canvia de promotors; la de Sant Carles de la Ràpita encara no té un pla concret, mentre que la de Riumar, a Deltebre, entra en conflicte amb als requeriments que preveu el Pla director urbanístic del sistema costaner-2 (PDUSC-2).

Antecedents | 2003:120; 2004:24

El delta de l'Ebre està situat al sud de Catalunya, a les comarques del Baix Ebre i el Montsià. La seva singularitat li ve donada pel fet de ser la zona humida més extensa del país i per ser, alhora, un espai agrari dedicat gairebé en exclusiva al conreu de l'arròs. Els municipis del Delta, Deltebre i Sant Jaume d'Enveja, i els seus veïns, Sant Carles de la Ràpita i l'Aldea, han combinat l'activitat agrària amb la pesca i el comerç. El turisme de platja ha conviscut amb el turisme de "natura", amb una oferta de recursos articulada sobre els valors intrínsecs del Delta, el Parc Natural i les seves platges, encara poc urbanitzades.

Recentment, diferents immobiliàries han fet cinc propostes per a noves urbanitzacions amb marines i camps de golf que, en cas que s'aprovessin, podrien alterar el model de turisme desenvolupat fins ara, augmentar la superfície construïda i multiplicar la població estacional dels municipis afectats.

A l'Aldea: Fadesa aconsegueix iniciar el seu projecte, el Mirador de l'Ebre

El projecte elaborat per la immobiliària gallega Fadesa [2004:24] a la finca de la Palma, suposarà una inversió de 160 MEUR, ocuparà 128 ha amb nou-cents habitatges de diferents tipologies edificatòries: cent vuitanta-cinc xalets adossats, quatre-cents disset habitatges d'estil "mediterrani", dos-cents pisos de dues i tres habitacions i noranta-nou parcel·les per a habitatges unifamiliars. Del projecte original [2003:120] s'ha retirat la zona d'amarradors del riu i s'ha reservat un espai per a una futura infraestructura esportiva que, tant Fadesa com l'alcalde de l'Aldea, Daniel Andreu i Falcó d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), voldrien que fos un camp de golf. El director general d'Urbanisme, Joan Llort i Capella, va declarar que el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) considerava correcte el pla parcial presentat per la immobiliària i que, per tant, se'n podien continuar els tràmits per a l'execució.

El novembre de 2005, l'Ajuntament de l'Aldea aprovava el projecte de reparcel·lació



La seva singularitat li ve donada pel fet de ser la zona humida més extensa del país. Foto: Alex Tarroja.

de la finca, i els promotors havien iniciat els moviments de terres amb la previsió que les obres d'urbanització poguessin començar abans de final d'any i declaraven que ja havien venut el 20% dels habitatges sobre plànol.

Aquesta urbanització va ser contestada pel Grup d'Estudis i Protecció dels Ecosistemes del Camp (GEPEC). Per a ells, el projecte tindrà uns costos ambientals difícilment assumibles, ja que exigirà un subministrament d'aigua i d'energia molt elevat, perquè destrossarà camps de conreu que, a hores d'ara, garanteixen la connexió biològica entre el litoral i les terres interiors, i, a més, s'ha tramitat sense avaluació d'impacte ambiental.



Les immobiliàries han fet propostes per urbanitzacions amb marines i camps de golf. Foto:

Les problemàtiques de les altres urbanitzacions

El projecte de 91 ha, tres-cents habitatges i un camp de golf de divuit forats de la zona de Vinaixarop, també a l'Aldea, promogut per la immobiliària basca Armilar, tenia el Pla parcial presentat a la Comissió Territorial d'Urbanisme de les Terres de l'Ebre, que no el va aprovar. La Comissió va requerir un conjunt de documents complementaris per poder continuar amb els tràmits d'aprovació, com ara la concessió d'aigua depurada assegurada, l'aportació d'una anàlisi dels pendents o la proposta de millora dels accessos viaris que han de connectar la urbanització amb la xarxa principal, entre altres. Aquests requeriments s'havien de fer efectius al llarg de 2006.

L'abril de 2005, la Direcció General de Ports i Transports del DPTOP va denegar la concessió administrativa per a la construcció i explotació del port esportiu de la urbanització marina que l'empresa Agrovinaroz volia construir a Sant Jaume d'Enveja. A l'estiu, l'empresa, cansada després de quinze anys de tràmits infructuosos, es va vendre els terrenys per 9 MEUR a una promotora basca, Moldis Echarrro, que es va avenir a fer la urbanització sense port esportiu fluvial ni camp de golf. La futura zona residencial ocuparà 60 ha de la vora del riu, a 1,5 km del nucli de Sant Jaume d'Enveja, amb més de nou-cents habitatges de diferents tipologies. L'alcalde, Càstor Gonell i Agramunt del Partit dels Socialistes de Catalunya, (PSC), i la promotora esperaven poder començar les obres en un termini d'un any i mig.

A Sant Carles de la Ràpita es va desestimar la urbanització marina del Saliner però, en canvi, segons deia la premsa (*La Vanguardia*, 18.01.05) es volia tramitar un pla parcial, el Mas de la Bruna, de gairebé mil habitatges en un indret més proper al nucli urbà.

A Deltebre, la urbanització de Riumar tenia quatre sectors classificats com a sòl apte per urbanitzar per a usos turístics previstos a les seves Normes subsidiàries. Els sectors I i IV van quedar afectats pel Pla director urbanístic del sistema costaner 2 (PDUSC-2) [128], que estableix les determinacions específiques per al desenvolupament urbanístic en sòls urbanitzables delimitats. Sintèticament, el PDSUC-2 proposava per als dos sectors de Riumar: protegir de qualsevol edificació el desguàs del Bufon, reduir-ne l'edificabilitat i la densitat bruta, determinar-ne el desenvolupament conjunt i concentrar a la façana marítima els espais lliures i els equipaments de cessió. Tot i la restricció establerta pel PDUSC-2, l'alcaldessa de Deltebre, Imma Juan Franch, de Convergència i Unió (CiU), va anunciar el febrer de 2005, que estava estudiant amb Direcció General d'Urbanisme (DGU) un pla parcial que podria permetre la construcció d'uns set-cents habitatges a la zona de Riumar.

ESR

Més informació:

www.deltebre.altanet.org/
www.fadesa.es
www10.gencat.net/ptop/
www.gepec.es

25 CANAL SEGARRA-GARRIGUES I ZONES D'ESPECIAL PROTECCIÓ D'AUS



La presentació a principi d'any de la proposta d'ampliació de la Xarxa Natura 2000 per part del Departament de Medi Ambient i Habitatge obre un debat sobre la compatibilitat entre els regadius que es crearan per al futur canal Segarra-Garrigues i la protecció d'aus d'interès comunitari. Aquest debat té lloc tant entre conselleries de la Generalitat de Catalunya com en el territori mateix en forma de jornades d'informació i debat i de manifestacions als carrers de Lleida i Barcelona. Els punts àlgids del debat tenen lloc durant el període d'informació pública del projecte d'ampliació de Natura 2000, que es va allargar durant bona part de la primera meitat de l'any. Malgrat que les obres de construcció i els treballs per assegurar el finançament de l'obra avancen, l'any tanca sense una proposta definitiva de les zones excloses de reg.

Antecedents 2003:18; 2004:26

La coincidència de dos projectes territorials

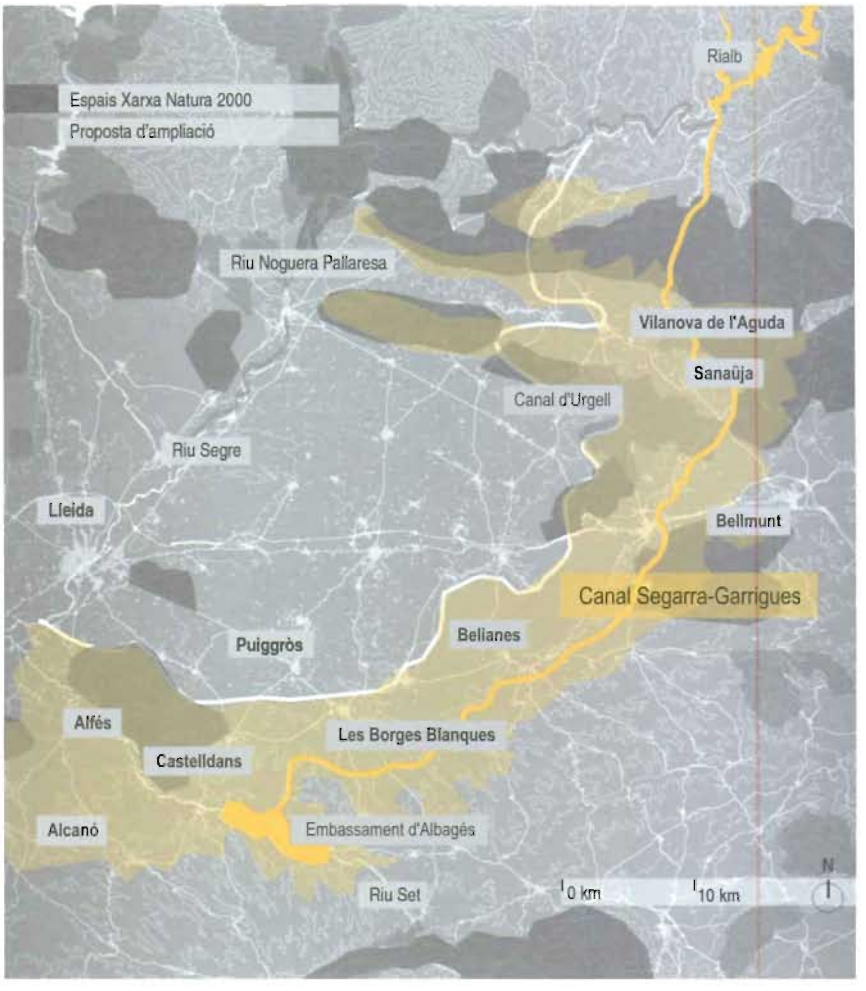
La construcció del canal de reg Segarra-Garrigues és la principal obra de la Generalitat en matèria de regadius en els darrers temps. Consisteix en un gran projecte per tal de transformar unes 70.000 ha de terres de secà del marge esquerre del canal d'Urgell en terres de regadiu. El canal tindrà un traçat paral·lel al canal d'Urgell, començant a l'embassament de Rialb (la Noguera) i acabant al futur embassament de l'Albagès (les Garrigues). Amb un recorregut de 85 km, passarà per totes les comarques de l'àmbit territorial de la plana de Lleida: la Noguera, la Segarra, el Pla d'Urgell, l'Urgell, el Segrià i les Garrigues. El projecte d'irrigació beneficiarà uns 17.000 regants. Fins al 2005, l'única obra completada era la de l'estació de bombament de la presa de Rialb.

D'altra banda, des que es va aprovar la Directiva hàbitats (Directiva 92/43/CEE, de 1992), el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) tenia la missió de treballar en la definició dels espais que s'havien d'incloure en la XARXA NATURA 2000 [199], un sistema europeu coherent d'àrees protegides que hauria d'integrar mostres representatives dels hàbitats naturals i de les espècies d'interès comunitari. En aquest sentit, el DMAH va anar formulant una sèrie de propostes successives d'espais per protegir, tenint en compte que la Xarxa Natura 2000 es compon de dos tipus d'espais: les zones especials de conservació (ZEC) i les zones d'especial protecció per a les aus (ZEPA). Aquestes darreres són designades directament pels estats membres segons els criteris científics previstos a la Directiva de les aus (Directiva 79/409/CEE, de 1979). Les ZEPA designades passen a formar part de Natura 2000 automàticament i com a conseqüència s'acullen immediatament a l'aplicació la seva normativa.

Tant el canal Segarra-Garrigues com la proposta de la Xarxa Natura 2000 a Catalunya van seguir uns processos independents fins a l'any 2003, que és quan es va aprovar la Declaració d'impacte ambiental (DIA) del projecte del canal. En aquesta DIA es va proposar d'excloure del reg una sèrie de zones com a compensació ambiental i declarar-les com a ZEPA. Aquesta mesura va despertar la reacció dels pagesos exclosos del reg i també d'entitats conservacionistes, que veien insuficient aquesta mesura. En aquest sentit, des del món conservacionista, l'entitat naturalista SEO/Birdlife va propiciar que la Comissió Europea (CE) iniciés diversos procediments d'infracció davant del Tribunal Europeu a Luxemburg, d'una banda per la declaració insuficient de ZEPA en el conjunt de Catalunya, i d'altra banda, més concretament, per la declaració insuficient de ZEPA en el marc del projecte del canal Segarra-Garrigues. Davant dels requeriments de la CE, l'any 2004 el nou Govern de la Generalitat va demanar una moratòria per presentar una nova proposta de Xarxa Natura 2000 ampliada, que hauria de tenir preparada per a principi de 2005.

Proposta d'ampliació de la Xarxa Natura 2000 a l'àmbit del Segarra-Garrigues

El conseller de Medi Ambient i Habitatge, Salvador Milà, va presentar a mitjan febrer



de 2005 una proposta d'ampliació de la Xarxa Natura 2000, que augmentava les zones protegides en 236.583 noves ha al conjunt de Catalunya, de les quals 12.000 coincidien amb àrees de regatge pel canal Segarra-Garrigues.

Paral·lelament, un acord de govern assolit el 8 de febrer va aprovar la declaració de noves ZEPA a Catalunya. En relació amb el canal Segarra-Garrigues, aquest acord també preveia obrir un procés de difusió de la proposta i de diàleg amb el territori i fer ferm l'encàrrec al Consell de Protecció de la Natura, a l'Institut Català d'Ornitologia (ICO) i al Departament de Biologia Animal de la Universitat de Barcelona d'uns dictàmens vinculats a la proposta d'ampliació de la Xarxa Natura 2000 en l'àmbit del canal Segarra-Garrigues. Aquests dictàmens, no vinculants, havien de valorar l'efecte que tindrien diferents alternatives de dotació i mètode de reg sobre la qualitat dels hàbitats d'una sèrie d'aus estèpiques, i especialment pel que feia a la compatibilitat de la conservació d'aquests hàbitats amb la implantació del reg de suport en cultius de cereal. També havien de valorar diverses propostes de localització de les àrees protegides. Els dictàmens, finalitzats els mesos de maig i juny, no es van fer públics.

La nova proposta d'ampliació de la Xarxa Natura 2000 tenia un període d'al·legacions que començava el 25 de febrer i tenia un termini d'acabament de dos mesos, però la pressió social, que es va queixar que era massa poc temps, va fer que es posposés fins al 30 de juny. A partir de l'inici del període d'al·legacions, el ressò del procés va eclipsar altres aspectes relacionats amb el canal Segarra-Garrigues (finançament, adhesió dels pagesos, inici d'obres, etc.). Va significar l'inici de la mobilització de tots els sectors interessats en el regadiu o en la protecció dels ecosistemes de secà: des de l'Administració mateixa fins a la població i societat civil, passant pels estaments científics.

El distanciament entre departaments de la Generalitat

La proposta de Xarxa Natura 2000 i el Canal Segarra-Garrigues eren projectes que estaven impulsats per dos departaments diferents. La primera anava a càrrec del DMAH (dirigit per la coalició entre Iniciativa per Catalunya i Esquerra Unida i Alternativa-ICV-EUiA) i el segon era competència del Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca (DARP), del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC). Les diferències entre els diversos partits polítics van provocar que les ja tradicionals desavinences entre els dos departaments s'accentuessin i que les divergències sobre el



La construcció del canal, amb un recorregut de 85 km, beneficiarà uns 17.000 regants. Foto: Xavier Sabaté/X3 Estudis Ambientals.

canal, ja visibles l'any 2004, fossin cada vegada més explícites i intenses.

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

La diversitat d'opinions es manifestava en articles i declaracions oposades als mitjans de comunicació per part del conseller d'Agricultura, Ramaderia i Pesca, Antoni Siurana, i el conseller de Medi Ambient i Habitatge, Salvador Milà, però no van tenir lloc debats públics entre ambdues posicions. Malgrat que es van produir diverses trobades entre els departaments i es van negociar molts aspectes de la proposta d'ampliació de la xarxa Natura 2000, les divergències es van evidenciar durant la discussió sobre la inclusió o no d'una zona de reg de l'Urgell, de 6.000 ha, corresponent a la ZEPA de Belianes. Aquesta zona no va ser inclosa en la proposta del mes de febrer, però no se'n va descartar la futura inclusió, i, per tant, el conflicte intern es mantenia viu. L'enfrontament entre conselleries va conduir, el mes d'octubre, a una intervenció del president de la Generalitat de Catalunya, Pasqual Maragall. Entre les principals mesures preses des de presidència destaca, en primer lloc, l'encàrrec a Jordi Sargatal, director de la Fundació Territori i Paisatge de l'Obra Social de la Caixa de Catalunya, que fes de mediador entre les conselleries. En segon lloc, va crear una Comissió interdepartamental de cinc conselleries (DMAH, DARP, Departament de Política Territorial i Obres Públiques, Departament de Treball i Indústria i Conseller Primer) amb l'objectiu de definir la proposta final dels espais a incloure a la Xarxa Natura 2000.

Malgrat que les declaracions institucionals dels respectius departaments van mantenir les mateixes posicions fins a final d'any, els primers símptomes de desbloqueig es van detectar a la darreria de novembre, quan es va assolir un acord de govern pel qual es garantiria el reg de suport del canal als cultius d'arbrats situats dins de les ZEPA. No obstant això, el president de la Comunitat de Regants del Segarra-Garrigues (CRSG), Josep Paris, va considerar que això era insuficient perquè la major part dels terrenys protegits no eren d'arbrats, sinó de cereals.

Negociacions i acords entre l'Administració i la pagesia

Durant el període d'informació pública, el DMAH va endegar una campanya de difusió

de la proposta d'ampliació de la Xarxa Natura 2000 per tota la geografia del canal. El director general de Medi Natural, Ramon Luque (Esquerra Unida i Alternativa, EUiA), acompanyat de tècnics dels serveis de Planificació i de Fauna, van fer presentacions als consells comarcals de la zona i visites *in situ* de les ZEPA proposades.

Durant aquestes visites, els grups afectats reclamaven més informació sobre les implicacions de la declaració de les ZEPA i exigien al DMAH la definició de les mesures de gestió que es requeririen per garantir la conservació de les àrees protegides. D'una manera generalitzada es criticava la proposta d'ampliació perquè no hi havia hagut prou diàleg amb el territori. Tanmateix, el DMAH va mantenir reunions bilaterals amb diferents agents socials, especialment durant la primera meitat de l'any. Per exemple, amb la CRSG, o amb Unió de Pagesos, amb qui va constituir una comissió de treball per tal que el sindicat participés en la delimitació de les zones proposades i en la definició de la gestió que s'hi hauria de fer.

També van tenir lloc negociacions bilaterals entre agents socials i l'Administració, especialment entre el DMAH i el Col·lectiu de la ZEPA de Mas de Melons-Alfés (les Garrigues). En un principi, aquest col·lectiu exigia el reg complet sense condicions en aquesta zona, i per tant la descatalogació de l'espai com a ZEPA, però, arran d'aquestes negociacions, el col·lectiu va acceptar la protecció de l'espai i va mantenir, però, un reg de suport als cultius de secà. Per la seva banda, el DMAH va accedir a la creació d'un consorci local per gestionar la ZEPA, una demanda que el col·lectiu mantenia des de feia anys. A més, el DMAH va escollir la zona per implementar una prova pilot que permetés valorar la idoneïtat del reg de suport en cereal. El DARP, a través de l'empresa pública REGSEGA (Reg Sistema Segarra-Garrigues), també va contactar agricultors afectats per assajar mesures de conservació, aquesta vegada a la ZEPA de Bellmunt (la Noguera), a l'altre extrem de la Plana de Lleida. Les proves del DARP es van iniciar durant l'agost i les del DMAH començaren al llarg de 2006.

Debat, informació pública i generació de coneixement en l'àmbit del canal

Des de diversos col·lectius es van convocar reunions informatives i de debat sobre la qüestió. Unes de les jornades amb més ressò van ser les organitzades pel col·lectiu del Manifest de Vallbona (amb el patrocini de la Fundació Territori i Paisatge i la col·laboració de la Universitat de Lleida), titulades "Per un canal Segarra-Garrigues per al segle XXI". Aquestes jornades van tenir lloc entre gener i abril de 2005 i, en cinc sessions repartides per diversos indrets de la Plana de Lleida, van tractar des de les expectatives de producció agrària amb el nou canal fins a la preservació i potenciació del paisatge i el patrimoni rural. El col·lectiu del Manifest de Vallbona defensava una idea innovadora del canal: en lloc de diverses ZEPA aïllades, una de sola per a tota la geografia del canal, amb diferents graus de protecció. El representant del col·lectiu, Josep Maria Escrivà, va defensar a mitjan novembre, quan es va presentar l'informe resultant de les jornades, que el canal havia de ser una acció de govern a favor del territori, més enllà de l'aprofitament agrícola que se'n fes.

Al llarg de la segona meitat de l'any, el debat va passar de focalitzar-se en el dibuix de les ZEPA damunt del mapa, a centrar-se en les mesures de gestió, aspecte al qual es va dedicar el DMAH els darrers mesos de l'any. Durant aquest període, a més de revisar la proposta d'ampliació de la Xarxa Natura 2000 presentada durant el mes de febrer, es va treballar en l'elaboració de plans de gestió per a les ZEPA.

El DMAH també va organitzar, amb la col·laboració de l'entitat EGRELL (Institució per a l'Estudi, Gestió i Recuperació dels Ecosistemes Lleidatans) i de la Universitat de Lleida, una jornada titulada "Conservació, oportunitats i reptes de futur. Jornada tècnica per al desenvolupament rural, el finançament i la gestió dels espais de la Xarxa Natura 2000". Aquesta jornada, celebrada a Lleida el mes de juliol, va tractar el finançament de la Xarxa a partir dels contractes globals d'explotació promoguts pel DARP, i la gestió dels espais que formen part de la xarxa en altres comunitats com Navarra o Aragó.

A la darreria d'any, l'equip format per Sigrid Muñiz i Gerard Batalla van dur a terme, amb el suport de la Fundació Territori i Paisatge i la Fundació Jaume Bofill, un procés integral i participatiu concentrat a la ZEPA de Mas de Melons-Alfés. Durant cinc sessions, un grup de deu persones de diversa índole (ecologistes, agricultors i experts locals) van analitzar, reflexionar i intercanviar punts de vista sobre la qüestió.

Mobilitzacions coincidint amb l'acabament del període d'exposició pública

El 30 de juny, i coincidint amb l'acabament del període d'exposició pública de la proposta d'ampliació de la Xarxa Natura 2000, pagesos i alcaldes dels municipis afectats es van manifestar pels carrers de Lleida i Barcelona. La manifestació més gran de les dues que es van fer va ser la de Lleida, on es van congregar cent cinquanta pagesos de catorze municipis de la comarca de l'Urgell, liderats per la presidenta del Consell Comarcal de l'Urgell, Rosa Maria Mora (CiU). El president de la Cooperativa Agrària de Bellpuig (l'Urgell), David Poca, va aprofitar per recordar que, segons estudis fets per l'Escola Superior d'Agrònoms de Lleida, les finques excloses de reg eren les que oferien un potencial productiu més elevat. En aquestes manifestacions es llegien lemes com "Aigua sí, ZEPA no", i Rosa Maria Mora va manifestar que el greuge provocat pels retalls en les àrees de



En aquestes manifestacions es llegia lemes com "aigua sí, ZEPA no". Foto: Estudis ambientals_ x3ea

regatge era comparable a l'anunci de la construcció del CENTRE PENITENCIARI ELS PLANS (TÀRREGA) [48].

Els municipis de la zona sud del Segrià van presentar vuit-centes al·legacions, mentre que el sindicat agrari JARC (Joves Agricultors i Ramaders de Catalunya) va presentar al·legacions contra cadascuna de les ZEPA lleidatanes. Altres col·lectius, com Unió de Pagesos i la Comunitat de Regants del Segarra-Garrigues, també van presentar al·legacions a la proposta. En total, el nombre d'al·legacions presentades van superar el miler. En aquest sentit, el director dels Serveis Territorials de Medi Ambient a Lleida, Joan Farré, va declarar que moltes de les al·legacions estaven repetides o feien referència al projecte d'ampliació presentat l'any 2003.

D'altra banda, la protesta per l'exclusió del reg en les zones ZEPA va coincidir amb la protesta de la plataforma contra la ZEPA DELS PLANS DE LA UNITAT (ALMENAR) [200], que va congregar cinquanta pagesos a Barcelona, si bé aquesta àrea es troba fora de l'àrea de regatge del canal Segarra-Garrigues.

El finançament de la construcció del canal i de la gestió de les ZEPA

Més enllà del debat provocat per l'ampliació de la Xarxa Natura 2000, el finançament de l'obra continuava sent-ne un dels esculls per a l'execució. Era previst que l'Estat invertís 444 milions d'euros per fer l'estació de bombament a la presa de Rialb (obra ja feta), el canal principal de 84 km de longitud i l'embassament d'Albagés. El govern de la Generalitat s'encarregaria de dur l'aigua des del canal a les finques, amb un cost de 1.102 milions d'euros.

Els regants, que haurien de pagar el 50% de les obres estatals i el 30% de les que fa la Generalitat, no ho haurien de fer fins que l'aigua arribés a les seves terres, però havien de signar un document d'adhesió. Aquestes adhesions servirien també per dimensionar la xarxa secundària, el cost de la qual variaria en funció de la superfície que caldria regar. El DARP i la CRSG van iniciar el mes de novembre una campanya per obtenir el màxim nombre de signatures.

D'altra banda, tant representants del DARP i del DMAH, pel que fa a la Generalitat, com els agents socials del territori van fer pinya per reclamar a la Unió Europea (UE) un major finançament per desenvolupar la Xarxa Natura 2000. En aquest sentit, a final d'any el Consell de Ministres de la UE va aprovar partides pressupostàries per als fons europeus de desenvolupament rural. Des de la Generalitat es va anunciar que aquests fons podrien compensar els pagesos afectats per les ZEPA entre els anys 2007 i 2013. D'altra banda, el Consell de Ministres de la UE va aprovar la creació del un nou instrument Life+ (previst per al període 2007-2013) que incorporava un finançament específic per als espais inclosos a la Xarxa Natura 2000.

Mentrestant, la construcció del canal avança

Les obres del canal van seguir en marxa durant tot l'any. El president de la Confederació Hidrogràfica de l'Ebre (CHE), José Luis Alonso, va anunciar el 29 de novembre que una unió temporal d'empreses (UTE) formada per la constructora Dragados i la lleidatana Sorigué construiria, per 26,2 milions d'euros, el primer tram del canal Segarra-Garrigues, de 5,2 km, a la comarca de la Noguera.

Les obres, que haurien d'estar executades a final del 2007, permetrien regar, a partir de la primavera següent, 3.700 hectàrees de terrenys a Ponts, Oliola i Vilanova de l'Aguda, i en una part del municipi de Sanaüja. Els treballs es farien en una zona de difícil orografia i inclouen la perforació de dos túnels, tres aqüeductes i un sifó, va explicar l'enginyer de l'empresa pública CASEGA (Canal de Segarra-Garrigues, SA), Josep Maria Serra.

A l'altre extrem del canal, al Segrià, el conseller Antoni Siurana va anunciar que l'any 2006 es regarien les primeres 1.500 ha incloses en el sistema de reg del canal Segarra-Garrigues. Aquest regadiu beneficiaria finques d'Albatàrrec, Sunyer, una petita zona de Sudanell i Montoliu de Lleida. Més endavant, arribaria a Alfés, Alcanó i Torrebesses, fins al punt d'assolir les 8.000 ha.

L'any es tancava amb la perspectiva que el DMAH elaborés una nova proposta d'espais a incloure en la Xarxa Natura 2000 (amb les ZEPA corresponents), que hauria de presentar-se a principi de 2006, amb el consegüent període d'informació pública. En aquest nou mapa, un dels principals interrogants seria el del tractament de la ZEPA de Belianes, una de les més polèmiques i la que havia provocat els enfrontaments dins el Govern de la Generalitat. La comissió interdepartamental seria la responsable de llimar aquestes friccions i arribar a un acord definitiu. D'altra banda, el debat entre protecció dels ocells i agricultura es mantindria viu en el marc del Congrés del Món Rural (2006) organitzat pel DARP i també hi participaria el DMAH i una àmplia representació de la pagesia.

XSR, JRL i XBR

Més informació:

www.xn2000.lleida.com
www.catpaisatge.net/docs/SegarraGarriguesXXI2.pdf
www.mediambient.gencat.net/cat/el_medi/cpn/
www.casega.es
www.regsega.net
www.iecat.net/ichn
www.egrell.org
www.seo.org
www.gencat.net/darp/c/departam/congres/cr0601.htm
DOGC Núm. 3757 – 08.11.2002 (DIA Canal Segarra-Garrigues)
DOGC Núm. 4337 – 07.03.2005 (Acord de Govern 8 de febrer)
MUNIZ, Sigrid (2005): "El canal Segarra-Garrigues y la (de)construcción de los problemas del agua. Un estudio centrado en el papel del experto, los procesos decisionales y la generación participativa del conocimiento". Tesina de mestratge. Inedit. Gener. UAB

26 CARRETERA B-500 PER LA CONRERIA



El Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat, replanteja el projecte de la carretera B-500 per la Conreria, després de les nombroses crítiques que va rebre el traçat per l'impacte ambiental que podia causar a la zona. El nou projecte suposa la construcció d'una autovia que unirà el Barcelonès Nord amb el Vallès Oriental, a través d'un túnel de 3 km de longitud. El nou traçat queda recollit tant en un conveni que signen el Departament i el Ministeri de Foment amb l'objectiu de contribuir a la millora i desenvolupament de la xarxa viària catalana, com en el Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya.

Antecedents | 2003:19; 2004:29

Durant el 2003 la Direcció General de Carreteres del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va aprovar el projecte de millora de la carretera B-500, de connexió entre el Maresme i el Vallès Oriental per la Conreria, al seu pas pels municipis de Badalona, Tiana, Sant Fost de Campsentelles i Santa Maria de Martorelles. El projecte proposava un nou traçat, i implicava l'obertura d'un túnel d'1 km de longitud per travessar el coll del Montnegre, una variant al municipi de Sant Fost de Campsentelles i un viaducte per creuar el riu Besòs.

El projecte, presentat el 2003 pel govern de Convergència i Unió (CiU), va suscitar nombroses crítiques per part de col·lectius polítics, socials i culturals de la zona durant tot l'any 2004. Esquerra Republicana (ERC), Iniciativa per Catalunya Verds (ICV) i associacions de ciutadans com l'Associació d'Amics de la Cartoixa de Montalegre, el Grup d'Astronomia de Tiana i grups ecologistes de la zona van mostrar el descontent per l'impacte ambiental que podia causar l'obra.

El Govern estudia un nou traçat

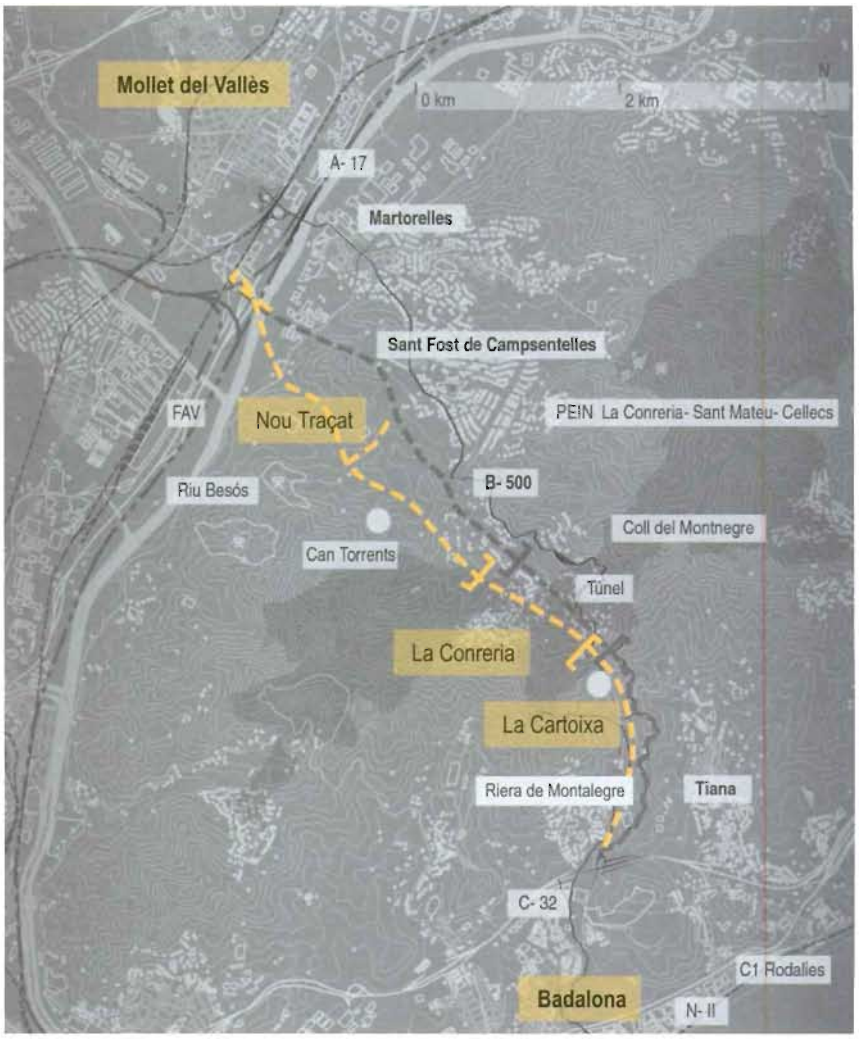
A principi de febrer de 2005, el conseller del DPTOP, Joaquim Nadal, va respondre una pregunta formulada al Parlament pel grup de CiU afirmant que l'oposició al primer pla "va impulsar el replantejament del projecte". Alhora el DPTOP, d'acord amb el disseny fet en el marc del Pla d'autovies 2004-2007, estudiava convertir la carretera B-500 en una autovia que formés part de la xarxa viària bàsica.

La nova carretera comptaria amb dues calçades separades i es preveia perforar un túnel d'uns 3 km de longitud, un viaducte que sobrevolés el riu Besòs i alhora les vies del Ferrocarril d'Alta Velocitat (FAV) [72], per evitar l'impacte ambiental de l'anterior projecte.

A mitjan febrer, el secretari per a la Mobilitat de la Generalitat, Manel Nadal, es va reunir per separat amb els alcaldes de Badalona, Tiana i Sant Fost de Campsentelles, Maite Arqué (PSC), Ferran Vallespinós (PSC) i Joan Gassó (Independents Units per Sant Fost, IUSF), respectivament, per informar-los dels nous estudis del projecte que s'estaven portant a terme.

Reaccions i valoracions dels municipis i grups afectats per la proposta

La nova proposta de la B-500 va generar reaccions diverses. L'alcaldessa de Badalona, Maite Arqué, va valorar la reducció de l'impacte ambiental i de la major part dels revolts del traçat actual, alhora que ho entenia com una millora per a la circulació del transport públic com ara autobusos de línia i de mercaderies; la valoració que en feia Ferran Vallespinós, alcalde de Tiana, anava també en aquesta direcció. Tot i això, des del grup d'ERC i d'ICV-EUiA del consistori badaloní es feien demandes perquè no es perforés la Serralada de la Marina i defensaven millores relacionades amb els mitjans de transport públic (xarxa ferroviària).



Igualment, l'Associació d'Amics de la Cartoixa de Montalegre, contraris des de bon començament al projecte de la B-500 presentat en l'anterior legislatura, es mostraven partidaris de construir un túnel més llarg, que respectés la tranquil·litat de la Cartoixa, tot i alertar que l'excavació del subsòl podria afectar les mines d'aigua de la zona. El president de la Federació d'Empresaris de Badalona (FEB), Joaquim Padrós, va destacar les millores en relació amb l'anterior projecte, ja que afavoririen el transport de mercaderies entre les dues comarques.

L'alternativa ferroviària

Entrat l'estiu l'Associació per la Promoció del Transport Públic (PTP) va presentar una proposta alternativa a l'ampliació de la carretera B-500, en què s'apostava per l'increment dels usos ferroviaris de les línies del Maresme i el Vallès Oriental. El president de l'entitat, Pau Noy, va defensar l'increment a curt termini de la capacitat de la línia C1 de Rodalies, la creació d'una nova línia, la C8, que a través de Badalona, Sant Andreu Comtal i Mollet uniria Mataró i Granollers aprofitant la línia ja existent; es proposava també augmentar el nombre de vagons, millorar la senyalització i posar trens semidirectes amb parades alternes. En aquest sentit, argumentava que, amb menys inversió, es podia optimitzar el transport públic.

A final de setembre, i durant la Setmana de la Mobilitat a Badalona, es va fer un debat sobre el nou traçat de la B-500. Francesc Peremiquel, cap de serveis de Planejament Urbanístic de l'Ajuntament badaloní, va exposar els trets generals de l'avantprojecte de la nova autovia i en va destacar la creació d'un túnel més llarg i a més profunditat per salvar els accidents geogràfics de la zona. Les noves propostes van ser valorades positivament pels assistents al debat, que no obstant això van mostrar dubtes en aquells punts on el vial no estava del tot definit, com era el cas de la riera Montalegre i Can Torrents.

D'altra banda, els grups ecologistes de la zona, com la Plataforma els Verds de Badalona en defensa per la Serralada de la Marina, apostaven per fer revifar el tren com a alternativa. Per la seva banda, el president de la Cambra de Comerç de Barcelona, Miquel Valls, en un dinar col·loqui celebrat a mitjan mes d'octubre a Badalona, va insistir a millorar la xarxa de carreteres interurbanes i el transport públic del Barcelonès Nord i de carreteres com la B-500.

El Govern català i Foment signen un conveni per invertir a la xarxa viària catalana

El 27 d'octubre el conseller del DPTOP, Joaquim Nadal i la ministra de Foment, Magdalena Álvarez, van signar un conveni per invertir 7.345 MEUR durant els propers set anys ?2006-2012? a la xarxa viària catalana. El conveni tenia, entre altres, els objectius de contribuir a millorar i desenvolupar la xarxa viària, aconseguir un desenvolupament sostenible i eficaç de la xarxa i coordinar la planificació en carreteres de les dues administracions. El DPTOP va prioritzar seixanta-sis actuacions amb un pressupost estimat de més de 3.540 MEUR, entre les quals va incloure, amb un pressupost de 275 MEUR, l'autovia de la Conreria.

Igualment, la millora del traçat es va incloure al PLA D'INFRAESTRUCTURES DEL TRANSPORT DE CATALUNYA 2006-2026 (PITC) [121] que va presentar el 7 de desembre el conseller de DPTOP, Joaquim Nadal.

A la darreria de 2005 encara s'esperava la presentació de l'estudi informatiu i d'impacte ambiental del nou traçat.

AJF

27 CARRETERA C-25 EIX TRANSVERSAL (DESDOBLAMENT)



A final de juliol surt a licitació la redacció del projecte de desdoblament de l'eix Transversal, des de Cervera fins a Riudellots de la Selva, després de desdoblar-ne els trams entre Artés i Vic i les Oluges i Manresa. El desdoblament es preveu al Pla d'infraestructures de transport de Catalunya, presentat pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques a final d'any.

Antecedents | 2004:33

L'eix Transversal, també anomenat C-25, és un eix viari que travessa les comarques d'interior fins al litoral gironí, i connecta les ciutats de Cervera (Segarra), Manresa (Bages), Vic (Osona) fins a arribar a Vilobí d'Onyar (la Selva). El trajecte, amb gairebé 200 km de recorregut, enllaça amb altres vies d'importància com l'A-2 i l'AP-7 [12], l'eix del Llobregat C-16 [2004:30], l'eix del Congost C-17 i l'N-II.

Durant el 2004, el Govern de la Generalitat va anunciar la voluntat de desdoblar l'eix Transversal, i es van licitar els estudis d'impacte ambiental i els estudis informatius dels trams entre les Oluges (Segarra) i Manresa (Bages) i Artés (Bages) i Vic (Osona).

Altres actuacions i propostes

El 4 de març el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va treure a licitació el projecte constructiu de la nova carretera d'accés des de l'eix Transversal a Olost. Amb una longitud de 8,3 km, la via connectaria amb la C-154 fins a 1 km abans d'arribar al nucli urbà d'Olost. Es preveia un termini d'execució de les obres de divuit mesos i un pressupost de 18,5 MEUR.

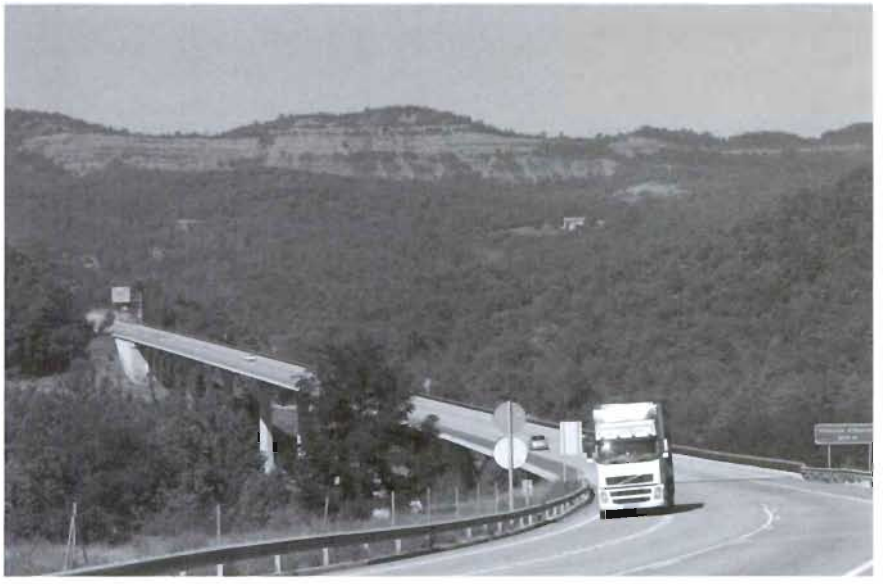
D'altra banda, a principi de juny, el delegat del govern Joan Rangel (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), en l'acte d'inauguració de la reconversió de l'N-II en via urbana en el tram de l'entrada sud de Mataró, va defensar el trasllat de l'N-II al seu pas pel Maresme a l'eix Transversal a fi de descongestionar la carretera. Per la seva banda, el secretari de Mobilitat Manel Nadal (PSC), en resposta a les declaracions de Rangel, afirmava no creure que l'N-II fos utilitzada com a carretera nacional, perquè el trànsit de llarg recorregut feia servir la C-25, la B-30 i l'AP-7, com a alternatives.

El Govern comença els tràmits per a desdoblar la C-25

El 21 de juliol es va publicar al *Diari Oficial de la Generalitat* (DOGC) l'anunci pel qual l'empresa Gestió d'Infraestructures SA (GISA) licitava la redacció dels avantprojectes de construcció i explotació de l'eix Transversal dividit en



El projecte consisteix en desdoblar l'actual carretera per formar una autovia de dos carrils per sentit. Foto: Marta Casas.



La longitud total serà de 155km i el cost estimat de 687 M €. Foto: Marta Casas.

tres trams (de Cervera a Manresa, de Manresa a Vic i de Vic a Riudellots de la Selva). La longitud total era de 155 km i el cost estimat de l'actuació de 687 MEUR. Alhora es preveia que el projecte es finances mitjançant la fórmula de concessió de l'obra pública, que havia d'incloure tant les obres de desdoblament com la gestió de tot l'eix.

El projecte consistia a desdoblar l'actual carretera per formar una autovia de dos carrils per sentit. El cost total de la redacció dels avantprojectes era de 5,4 MEUR i el termini d'execució era de dotze mesos. Actualment ja estan desdoblats el trams entre les Oluges i Manresa i Artés i Vic.

Inversions a la xarxa viària catalana

El 27 d'octubre el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, i la ministra de Foment, Magdalena Álvarez, van signar un conveni per invertir 7.345 MEUR en el període 2006-2012 per a la xarxa viària catalana. El Govern català prioritzava seixanta-sis actuacions amb un pressupost de 3.540 MEUR, entre les quals destacava el desdoblament de l'eix Transversal, amb un pressupost de 687 MEUR.

Un mes després, el conseller del DPTOP, Joaquim Nadal, anunciava en l'acte d'inauguració d'una plaça a Guissona (la Segarra), la possibilitat de donar continuïtat a l'eix Transversal amb la prolongació de la C-25 fins a Guissona i des d'allà fins a Balaguer (Noguera), a fi de desenvolupar les comunicacions viàries en aquestes comarques.

El DPTOP presenta el Pla d'infraestructures del transport de Catalunya

El 7 de desembre el conseller del DPTOP, Joaquim Nadal, va presentar el Pla d'infraestructures de transport de Catalunya (PITC) [121], que dibuixava les prioritats actuals i futures en el desenvolupament de la xarxa viària i ferroviària a Catalunya fins al 2026. En la proposta de la xarxa viària, es preveien noves actuacions, entre les quals destacava el desdoblament integre de l'eix Transversal des de les Oluges, prop de Cervera, fins a la connexió amb l'N-II a Vilobí d'Onyar. Un recorregut de més de 150 km, amb un cost aproximat de 750 MEUR.

Per la seva banda, el diputat de Convergència i Unió (CiU) al Parlament, Josep Rull, anunciava que el Pla presentat suposava una declaració d'intencions sense una concreció de pressupost i calendari d'actuacions.

Amb tot, a la darreria d'any s'estava a l'espera dels treballs per a desdoblar la carretera C-25, amb la intenció d'endegar-los per part del DPTOP al llarg de 2006.

AJF

Més informació:

www.gencat.net/ptop
www.gencat.net/ptop/premsa

28 CARRETERA C-31, PALAMÓS-PALAFRUGELL(DESDOBLAMENT)



A final d'any s'inicien les obres de desdoblament del tram de la C-31 entre Palamós i Palafrugell malgrat l'oposició dels veïns de Mont-ras al fet que la via desdoblada travessi el nucli parcialment soterrada i la queixa de la plataforma Salvem l'Empordà a les dimensions del desdoblament. La resta del desdoblament de l'anella de les Gavarres continua tramitant-se i el Govern preveu tenir-lo enllestit entre el 2010 i el 2011

Antecedents | 2004:35; 2004:37

La carretera C-31, anomenada també eix costaner, forma part de la xarxa bàsica de carreteres de Catalunya i connecta la costa catalana des de Tarragona fins a Figueres. El tram de la C-31 entre Sant Feliu de Guíxols i Palafrugell, al Baix Empordà, forma part, juntament amb la C-65 i la C-66, de l'anella de les Gavarres, que comunica la ciutat de Girona amb la Costa Brava Central per l'est i per l'oest del massís de les Gavarres.

El projecte de DESDOBLAMENT DE L'ANELLA DE LES GAVARRES [2004:37], per convertir-la en una autovia de quatre carrils, va continuar avançant durant el 2005. A principi d'aquest any únicament estava desdoblat el tram de la C-65 situat entre Llagostera i Santa Cristina d'Aro i s'havien iniciat les obres a la C-31 entre Santa Cristina d'Aro i Platja d'Aro. Durant el 2005 bona part dels treballs del desdoblament de l'anella es van centrar en el tram de la C-31 entre Palamós i Palafrugell.

El recorregut total d'aquest tram és de 6,8 km i avança pels termes municipals de Palamós, Vall-llobrega, Mont-ras i Palafrugell. Segons el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) la intensitat mitjana diària de trànsit (IMD) es va situar durant el 2004 en 26.000 vehicles.

El projecte de desdoblament implica travessar el nucli de Mont-ras

El primer projecte de desdoblament entre Girona i Palamós, presentat el 1994, no preveia cap variant a Mont-ras, i per tant avançava per dins del nucli urbà. Per al Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) la proximitat d'aquest nucli amb el massís de les Gavarres per l'oest i la dispersió de la població cap a l'est (on es crea un continu urbà amb Palafrugell) feien inviable la construcció d'una variant. L'Ajuntament de Mont-ras, un municipi de 1.826 habitants el 2004, i els veïns afectats van protestar enèrgicament i el DPTOP es va comprometre a estudiar una possible alternativa a l'oest del nucli urbà, pel massís de les Gavarres, tot i que es va descartar per l'elevat cost econòmic i l'elevat impacte ambiental sobre un dels pocs paratges verges en un entorn fortament transformat pel turisme.

Davant d'aquesta situació el projecte va restar paralitzat diversos anys fins que el 2001 es va tornar a plantejar. El DPTOP mantenia que el millor era desdoblar pel traçat ja existent mentre que l'alcalde de Mont-ras, Manel Montalban, de Convergència i Unió (CiU) va proposar com a alternativa una variant que suposés també un vial de circumval·lació per l'est, el sud i el nord del nucli de Palafrugell. L'alcalde de Palafrugell, Frederic Suñer (CiU), va qualificar la proposta d'aberrant perquè considerava que partiria i destrossaria el municipi i afectaria la plana agrícola de l'Aubi. Pocs mesos després els dos alcaldes van arribar a un acord sobre el desdoblament basat en el soterrament parcial d'un tram de més d'un quilòmetre dins el nucli urbà de Mont-ras.

Proposta de travessar Mont-ras amb un desdoblament parcialment soterrat

L'any 2003 la Generalitat va presentar el projecte de desdoblament entre Palamós i Palafrugell que preveia, al nucli de Mont-ras, fer els quatre carrils a un nivell inferior i amb accessos laterals que connectessin amb la població, quedant només soterrats els dos trams dels dos giratoris previstos (el soterrament complet es considerava inviable per motius de seguretat). El traçat fou acceptat per l'alcalde de Mont-ras, Manel Montalban, però no per bona part dels veïns d'aquest municipi que van iniciar un seguit de mobilitzacions per reclamar la construcció d'una variant. La resta del projecte entre Palamós i Palafrugell no convencia l'alcalde de Palafrugell, Lluís Medir, ni el de Vall-llobrega, Joan Surroca, ambdós d'Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV), ni tampoc l'alcaldessa de Palamós, Teresa Ferrés, del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), que asseguraven que alguns trams del projecte estaven sobredimensio-



Obres pel desdoblament. Foto: Moisès Jordi Pinatella

nats i no respectaven el paisatge. El 2004 els nous responsables del DPTOP van presentar una nova proposta que, mantenint els quatre carrils, intentava reduir l'impacte sobre els nuclis urbans i els espais oberts, si bé no modificava el tram de Mont-ras per respectar l'acord assolit anteriorment entre l'Ajuntament i l'anterior DPTOP. La nova proposta fou acceptada per tots els ajuntaments.

S'aprova el projecte constructiu amb un soterrament parcial a Mont-ras

El maig de 2005 es va aprovar el projecte constructiu del desdoblament, amb un pressupost de 64,3 milions d'euros, i a principi de juny es va licitar. El projecte preveia un total de cinc enllaços: a Vall-llobrega, a Mont-ras sud, a Mont-ras nord (que permetia l'accés a Palafrugell), a la urbanització la Morena i a Palafrugell Nord, on es preveia una intersecció entre la C-31, en direcció a Torroella de Montgrí, i la C-66, en direcció a Girona. Pel que fa al pas de la carretera per Mont-ras es preveia, en una longitud de 600 m, rebaixar els quatre carrils de l'autovia diversos metres i construir, a nivell, calçades laterals connectades entre si. D'aquesta manera es pretenia evitar que la carretera es convertís en un element divisor del nucli urbà i es permetia la connexió del trànsit de pas. Mentre duressin les obres de desdoblament al nucli de Mont-ras, uns setze mesos, es preveia construir una variant provisional pel costat de Palafrugell que havia d'entrar en funcionament a principi de 2006.

Reaccions al projecte

Tots els ajuntaments implicats van acceptar el projecte en considerar que s'adequava a la solució de consens del 2004, si bé l'alcalde de Mont-ras, Manel Montalban, es mostrava resignat i assegurava que s'havia vist "forçat a l'acord". En canvi la Plataforma de veïns i afectats de Mont-ras i Salvem l'Empordà es van oposar al projecte i van convocar, durant el mes de juliol, diverses concentracions i marxes lentes de rebuig. Salvem l'Empordà, que era contrari a tot el projecte de desdoblament de l'anella de les Gavarres i les seves dimensions, va acusar el secretari de Mobilitat del Govern de la Generalitat, Manel Nadal, d'incongruent, ja que l'any 2003 s'havia oposat al projecte aprovat per l'anterior govern que, segons la plataforma, era pràcticament idèntic a l'actual.

Per la seva banda, la Plataforma de veïns i afectats de Mont-ras, que no rebutjaven explícitament el desdoblament, asseguraven que el projecte dividiria completament el nucli urbà i proposaven com a alternativa una variant per les Gavarres. També alertaven que els carrils laterals tindrien un trànsit elevat, ja que serien utilitzats pels vehicles que es dirigissin al nucli urbà de Palafrugell i la seva costa.



El projecte implica travessar el nucli de Mont-Ras. Foto: Moises Jordi Pinatella

El secretari de Mobilitat, Manel Nadal, va respondre a la crítica de veïns i ecologistes recordant que els veïns no haurien de creuar l'autovia per anar d'un costat a l'altre del poble sinó únicament els carrils laterals. També assegurava que s'estaven negociant millores amb els industrials i comerços afectats pel desdoblament per garantir l'accessibilitat als seus negocis i dotar-los d'espai per aparcament.

A final d'agost el DPTOP va adjudicar les obres de desdoblament i tres mesos després, el 28 de novembre, es van iniciar les obres amb la previsió que s'acabessin a final de 2007.

Situació de la resta de l'anella

Durant el 2005 havia entrat en funcionament el desdoblament del tram Santa Cristina d'Aro-Platja d'Aro, que donava continuïtat als quatre carrils existents des de Llagostera. A la darreria de 2005 continuava avançant la tramitació del projecte de desdoblament de diversos trams de l'anella de les Gavarres, si bé l'únic que estava en obres era el de Palamós a Palafrugell. El tram Platja d'Aro-Palamós estava en fase de resolució d'al·legacions, després que hagués sortit a informació pública durant l'estiu, i es preveia que les obres comencessin a final de 2006. De Palafrugell a Corçà tot estava pendent de la decisió sobre la variant de la Bisbal d'Empordà: l'Ajuntament de la Bisbal i el de Corçà defensaven l'opció sud mentre el de Forallac preferia l'opció nord. El tram de Corçà a Medinyà, que havia d'incorporar variants a Bordils i Celrà i un pont sobre el riu Ter, havia de sortir a informació pública el primer trimestre de 2006 per iniciar les obres el 2007. De Girona a Llagostera, en canvi, no hi havia encara cap traçat concretat, si bé fonts del DPTOP van avançar que inclouria una variant a Llambilles.

Amb tot, el director general de Carreteres, Jordi Follia, apuntava que el desdoblament de l'anella de les Gavarres podria estar enllestit entre el 2010 i el 2011.

MJP

Més informació:

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

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



Les obres de l'eix Vic-Olot pel túnel de Bracons arriben a la Garrotxa mentre diverses entitats i l'Ajuntament de la Vall d'en Bas reclamen noves mesures per reduir l'impacte ambiental. Els ajuntaments d'Olot, les Preses i la Vall d'en Bas no arriben a un acord en el darrer tram de la connexió entre les dues capitals, que passa entre la C-63, prop de Sant Esteve d'en Bas, i Olot.

Antecedents | 2003:21; 2004:36

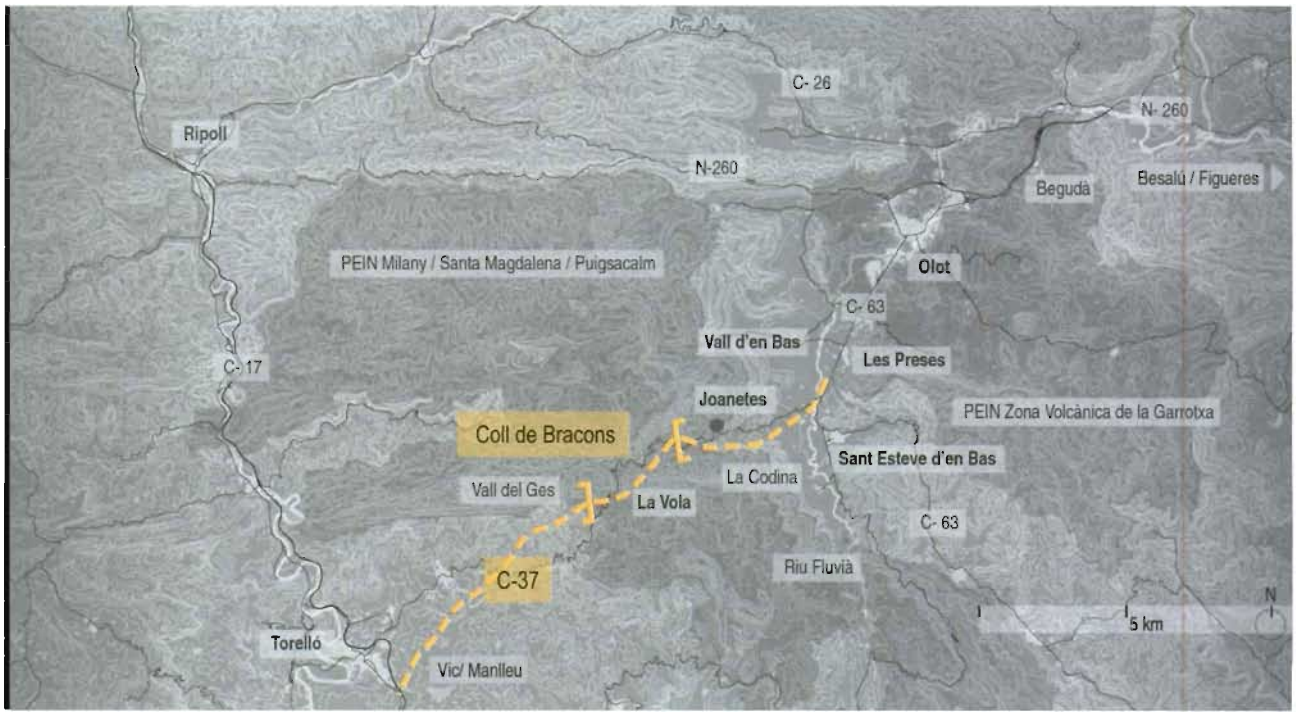
L'origen de l'eix Vic-Olot (EVO) es troba al Pla general de carreteres de 1985, on es plantejava la construcció d'un eix viari que unís les comarques d'Osona i la Garrotxa i que substituís la carretera local existent que tenia un traçat molt sinuós. El primer projecte es va presentar el 1994, fou modificat el 1998 i es va acabar aprovant l'any 2000 pressupostat en 215 milions d'euros. Tenia un traçat d'uns 36 km des de Manlleu fins a Olot i incloïa un túnel de 4.170 m al coll de Bracons. La major part de l'EVO seria d'un sol carril per sentit de circulació, però es preveia un tram de 3 km amb quatre carrils i mitjana als accessos per la banda de la Garrotxa al túnel. Tot plegat havia de permetre reduir uns vint minuts el trajecte entre Olot i Vic.

El 1995 es va formar la coordinadora Salvem les Valls que s'oposava al projecte pel seu impacte 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). Alertaven, a més, de la possibilitat que es convertís en una autovia per al trànsit de pas de mercaderies entre la península i la resta d'Europa aprofitant el futur desdoblament de la CARRETERA C-25-EIX TRANSVERSAL [27] i de la N-260 en direcció a Figueres que la convertia en l'AUTOVIA A-26 [13]. Com a alternatives de connexió entre Olot i Vic proposaven la millora de la C-63 i la C-25 (per Anglès i l'eix Transversal) i també de la C-26 i la C-17 (pels túnels de Capsacosta i Ripoll).

En canvi, diverses associacions d'empresaris com la Cambra de Comerç de Girona, Micro Petita i Mitjana Empresa de Catalunya (PIMEC), la Unió Intersectorial d'Empreses de la Garrotxa o el Consell Empresarial d'Osona van manifestar el seu suport a l'obra afirmant que era necessària per al desenvolupament econòmic de la zona.

Pel que fa als partits polítics, Convergència i Unió (CiU) i el Partit Popular (PP) donaven ple suport al projecte, Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i Iniciativa per Catalunya Verds (ICV) s'hi oposaven i el Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) defensava que fos únicament una via de connexió intercomarcal i no una via de llarg recorregut utilitzada per vehicles pesants.

L'any 2002 es va construir el tram Manlleu-Torelló i el 2003 es van iniciar les obres del tram Torelló-la Vall d'en Bas que incloïen la construcció del túnel de Bracons. El març de 2004 el nou Govern de la Generalitat va decidir, malgrat l'oposició d'ERC i ICV, continuar el projecte, si bé es van proposar diverses mesures per reduir l'impacte ambiental i paisatgístic. Així, per exemple, es reconvertien els 3 km d'autovia entre el túnel i Joanetes (la Garrotxa) de quatre carrils amb una mitjana de tres sense separació gràcies a la reducció del pendent, es realit-



zaven diversos túnels i falsos túnels al voltants dels nuclis de Joanetes i de Sant Andreu de la Vola (Osona) i es preveia la redacció dels plans directors urbanístics de la vall del Ges i de la Vall d'en Bas amb l'objectiu d'impedir aprofitaments urbanístics a l'entorn del traçat. A causa de les modificacions es va haver de sotmetre el tram situat entre el túnel i la Vall d'en Bas a informació pública i a estudi d'impacte ambiental, que es va presentar el novembre de 2004.

Al·legacions al tram de Joanetes

El febrer de 2005 l'Ajuntament de la Vall d'en Bas, l'associació de veïns de Joanetes i la Cooperativa Agrícola de la Vall d'en Bas van presentar al·legacions a l'estudi informatiu i d'impacte ambiental del tram entre el túnel i la Vall d'en Bas. Es proposaven diverses millores al voltant del túnel de la Codina, d'1 km, de llargada situat a l'altura de Joanetes, com ara la suavització del desnivell de 20 m d'altura que tenia respecte a la vall amb la construcció de terrasses agrícoles i el fet d'accentuar la trinxera de la boca nord.

Salvem les Valls també va presentar al·legacions, en les quals, a part de reiterar la seva oposició a l'obra, reclamaven la modificació del tram entre el nord de Joanetes i la boca nord del túnel de Bracons per tal que passés més a prop de la muntanya i es realitzés un túnel que comunicaria amb el de la Codina. D'aquesta manera, segons la coordinadora, s'evitaria afectar unes pastures amb un alt valor agrícola i paisatgístic. Així mateix, Salvem les Valls va reclamar que l'enllaç amb la carretera C-63 s'efectués amb un sol giratori i no amb dos com estava projectat.

No hi ha acord sobre el tram entre la Vall d'en Bas i Olot

Un altre canvi previst pel nou Govern consistia a acabar l'EVO a la carretera C-63, prop de Sant Esteve d'en Bas, i no a Olot, de tal manera que l'últim tram que avança per la plana agrícola de la Vall d'en Bas no tindria un traçat nou sinó que aprofitaria les variants previstes a les Preses i a Olot. No obstant això, aquest tram esdevenia estratègicament molt important perquè permetria connectar l'EVO amb Olot i l'eix Pirinenc i pel seu possible impacte sobre el riu Fluvià, la plana agrícola de la Vall d'en Bas i el Parc Natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa.

Durant el 2005 es va intensificar la discussió sobre aquest tram. El Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) treballava sobre tres opcions de traçat. La primera era fer una petita variant a l'oest de les Preses, al terme municipal de la Vall d'en Bas, entre la zona urbanitzada i l'escola, que enllaçaria amb la futura variant oest d'Olot. La segona preveia una variant a l'est de les Preses, amb un túnel sota la serra de Xenacs, que connectaria amb la variant oest d'Olot en perpendicular amb una connexió elevada sobre la C-63. La darrera opció també incloïa una variant a l'est de les Preses, més allunyada del nucli urbà que l'anterior i que, amb un o diversos túnels, transcorreria per l'est d'Olot fins a Begudà.

Cap de les tres opcions no generava consens per part dels municipis afectats. L'Ajuntament de les Preses apostava per la primera alternativa i rebutjava frontalment la segona per l'efecte barrera sobre el municipi. L'Ajuntament de la Vall d'en Bas rebutjava la primera opció per l'afectació sobre el sòl agrari i perquè provocaria que l'escola i diversos habitatges quedessin en un encreuament de carreteres, i defensava la segona o la tercera. Finalment l'Ajuntament d'Olot defensava les dues primeres opcions ja que la variant oest d'Olot ja estava escrita en el Pla d'ordenació urbana municipal (POUM) i rebutjava la darrera pel seu impacte sobre els espais de la Moixina i Batet del Parc Natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa. D'altra banda, diverses entitats com Salvem les Valls, l'associació de veïns de Joanetes o la Junta del Parc Natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa defensaven la segona opció.

Es desestima el contenciós administratiu presentat per Salvem les Valls

El mes d'octubre el Tribunal Superior de Justícia de Catalunya (TSJC) va desestimar el recurs contenciós administratiu que havia presentat l'any 2000 la coordinadora Salvem les Valls contra l'estudi informatiu i d'impacte ambiental del tram entre Torelló i la Vall d'en Bas. La sentència remarcava la poca solidesa de les proves aportades per Salvem les Valls (per exemple, informes de la Institució Catalana d'Història Natural –ICHN–, el Grup Català d'Anellament i cites bibliogràfiques i de legislació sobre hàbitats naturals) que volien demostrar que l'estudi d'impacte ambiental era defectuós i insuficient. Salvem les Valls va defensar el treball tècnic fet per la coordinadora i va enunciar que, malgrat que ja no seria possible aturar les obres, recorreria la sentència a una altra sala del TSJC i al Tribunal Suprem per aconseguir una "victòria moral".

D'altra banda, el mes de novembre es va presentar un estudi realitzat per la Fundació Centre d'Iniciatives i Recerques Europees a la Mediterrània (CIREM) per encàrrec de l'Ajuntament de les Preses i el Consell Comarcal d'Osona, en el qual s'assegurava que l'eix Vic-Olot permetria impulsar l'economia de les dues comarques, especialment en el sector de la indústria càrnia i derivats i en el del turisme i la construcció en tot el conjunt de la Garrotxa. En canvi, el comerç d'Olot podria ser-ne el màxim perjudicat per la competència amb el comerç de Vic, molt més modern i competitiu, per la qual cosa requeriria un període d'adaptació

L'EVO arriba a la Garrotxa

El mes de novembre el DPTOP va aprovar l'estudi d'impacte ambiental del tram entre el túnel de Bracons i Joanetes i en va licitar les obres. L'aprovació no responia les al·legacions presentades per l'Ajuntament de la Vall d'en Bas i per les entitats que esperaven el projecte constructiu que s'havia de realitzar a principi de 2006. Mentrestant, a final de desembre es va començar a perforar el túnel de Bracons per la boca nord i continuaven les obres en el tram entre Torelló i la boca sud. Amb tot, es preveia poder inaugurar l'eix Vic-Olot el gener de 2008.

Pel que fa a la connexió amb Olot i davant la manca d'acord entre els ajuntaments, el DPTOP va enunciar que faria, durant el primer trimestre de 2006, els estudis informatius de les variants d'Olot i les Preses i que prendria una decisió sobre el traçat definitiu. Per a la variant d'Olot s'estudiaria fer-la de quatre carrils, una possibilitat que es descartava a la variant de les Preses.

MJP

Més informació:

www.gencat.net/ptop
www.salvemlesvalls.org

30 CARTA DE BARCELONA



La Carta municipal de Barcelona, aprovada per unanimitat al plenari de Barcelona el 1997 i al Parlament de Catalunya el 1998 i en espera de tramitació des d'aleshores fins al setembre de 2005, és aprovada per pràctica unanimitat al Congrés dels Diputats el 22 de desembre del mateix any, després de mesos de negociacions intenses i d'endarreriments remarcables. La seva definició última resta pendent de l'aprovació de les reformes de l'Estatut de Catalunya i de la Llei orgànica del poder judicial.

Antecedents 2003:78

La Carta municipal de Barcelona, també coneguda com Carta de Barcelona, és una proposta de legislació específica per a la ciutat que va ser aprovada al plenari de l'Ajuntament de Barcelona el juliol de 1997 i al Parlament de Catalunya com a Llei 22/1998 el 29 de desembre de l'any següent. El text recollia les aspiracions d'autogovern de la ciutat i proposava un reforç de l'autonomia municipal, la consolidació de la subsidiarietat, un augment de competències i el reconeixement de la capitalitat i el fet metropolità.

Declaracions de bones intencions i primers esculls

En rebre l'esborrany de l'avantprojecte de llei la tardor de 2004, el ministre d'Administracions Públiques, Jordi Sevilla, es va comprometre a desblocar-ne la situació i va expressar la seva voluntat que arribés a tramitar-se al gener o a començament de febrer de 2005. Tanmateix, quan aquest termini arribava a la fi, la repercussió als mitjans de comunicació d'un informe del 7 de febrer de la sotssecretaria del Ministeri d'Economia i Hisenda molt desfavorable respecte del document es mostrà com un símptoma clar que el procés d'aprovació no seria tan àgil com aquelles declaracions podien haver fet esperar. Davant la crisi desencadenada, la voluntat conciliadora dels representants de les tres administracions implicades (Govern de l'Estat, Generalitat i Ajuntament) va deixar entreveure, però, que malgrat l'existència d'evidents discrepàncies entre ells, la proximitat política dels respectius equips de govern incrementava la voluntat d'apropar postures.

Així, la possibilitat que aquell informe, que posava en dubte reiteradament la justificació de l'establiment de regulacions especials per al municipi en matèries de competència estatal (manifestant objeccions a quarantatres dels cent quatre articles i a diverses disposicions), constituís un fre per a l'avenç de les negociacions va ser descartada des de Catalunya amb les declaracions tant del conseller de Relacions Institucionals, Joan Saura (Iniciativa per Catalunya - Verds, ICV), com de l'alcalde de Barcelona, Joan Clos (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), que en van destacar el caràcter tècnic i no polític i la manca de vigència, atès que l'Ajuntament ja hi havia presentat una contraproposta. Això últim també ho va remarcar, des del Govern de l'Estat, el secretari d'Estat de Cooperació Territorial, José Luis Méndez Romeu, que a més va expressar la seva confiança que l'acord total entre les administracions s'assolís abans de finalitzar el mes. Anàlogament, el secretari general del Departament de Relacions Institucionals, Francesc Baltasar Albesa (Iniciativa de Catalunya - els Verds, ICV), va revisar les previsions temporals inicials per l'arribada de la Carta al Congrés dels Diputats en situar-la "abans de Setmana Santa". Per anar avançant per separat en la negociació, es van constituir tres diferents comissions.

Les negociacions enroquen

Des de l'oposició municipal, tant el grup de Convergència i Unió (CiU) com el del Partit Popular (PP) van demanar a Clos que evités una rebaixa de l'articulat consensuat pels grups polítics catalans. Quan, passades cinc setmanes sense que s'iniciés la tramitació de la Carta, es va fer evident un nou retard, el 15 de març els presidents d'ambdós grups, Xavier Trias (CiU) i Alberto Fernández Díaz (PP) respectivament, el van retreure a l'equip de Govern. En aquell moment, l'acord estava aparentment assegurat en matèria d'infraestructures i obres públiques, però no es podia afirmar el mateix als apartats de Justícia i Finançament, pilars bàsics de la Carta. El quart tinent d'alcalde, José Cuervo, es va referir a l'existència de certes tensions en el si de la negociació, atribuint-les a la importància de les qüestions tractades, i va expressar la seva confiança d'arribar a un acord definitiu durant la primavera. Una setmana després, l'alcalde asseguraria que les discussions havien enrocat per primer cop, i que el document estaria enllestit perquè fos aprovat al Congrés en un màxim de dos mesos (és a dir, a final de maig).

A mitjan mes d'abril es va tenir notícia d'un pacte al capítol de Justícia. Després d'una reunió celebrada entre Sevilla i Clos el 19 d'abril, va quedar clar, però, que a l'apartat econòmic, durant la negociació, encapçalada per part de l'Ajuntament per Cuervo, amb el Ministeri d'Economia i Hisenda, les posicions continuaven allunyades, especialment pel que feia a la gestió per part de l'ens municipal de percentatges d'impostos estatals. Al mateix temps que Clos informava de l'acord respecte de l'equiparació de Madrid i Barcelona en termes de renda per càpita, el tinent d'alcalde admetia la dificultat d'arribar a recaptar la xifra (de 100 MEUR), a la qual s'aspirava inicialment. En resposta a aquests esdeveniments, van guanyar intensitat les crítiques de l'oposició municipal, que van alertar sobre el fet que l'alcalde estigués negociant la Carta "en solitari", símptoma a parer de CiU i del PP del trencament del consens municipal existent fins al moment entorn del document.

Principi d'acord entre les administracions i esforços per reconstruir el consens municipal

El 30 de maig, Sevilla, Saura i Clos van avançar un principi d'acord sobre l'esborrany de la futura llei, que preveien poder fer ratificar el 15 de juny per part d'una comissió mixta integrada per Estat, Generalitat i grups municipals. Si bé incloïa tot un conjunt d'especificitats que reconeixien la capitalitat i les despeses de suplència de la ciutat, per assolir-lo s'havia renunciat a la fórmula de finançament original (la cessió d'impostos estatals) en favor d'una negociació quinquennal de fons específics per a tres grans àrees competencials: cultura, justícia de proximitat i transports públics i mobilitat. Des de l'equip de Govern es va voler treure importància a aquest fet, destacant en canvi el reconeixement del "fet metropolità"; l'equiparació financera amb Madrid; l'assoliment d'una participació del Govern de l'Estat en infraestructures semblant a la de la capital de l'Estat; l'increment de la participació de l'Ajuntament en la gestió del port, els aeroports, els serveis ferro-

viaris, les telecomunicacions i el patrimoni històric, i l'obtenció de més de la meitat dels diners previstos.

Com a dificultat conjuntural innegable, es constatava la simultaneïtat de la negociació en procés amb altres com la de la reforma de l'Estatut de Catalunya i la de la Llei orgànica del poder judicial, del resultat de les quals quedava a expenses en alguns dels seus capítols. En el mateix sentit, la creació prevista de l'Àrea Metropolitana de Barcelona hi havia de constituir un factor determinant.

En aquest context l'oposició municipal, després de rebre el 6 de juny una còpia de l'esborrany al qual es preveia presentar-hi esmenes durant no més d'una setmana, va augmentar el to de les seves crítiques, objectant entre altres aspectes la brevetat del termini. Ni CiU ni el PP es van desmarcar, però, del procés. Al mateix temps que Trias anunciava que si no s'introduïen canvis importants al document el seu grup no hi donaria suport, aquest elaborava propostes específiques encaminades a evitar-ho, de les quals un aspecte remarcable era la voluntat d'atorgar a la fórmula acordada un caràcter transitori, amb compromís de temporalitat, que permetés accedir a les aspiracions inicials del consistori en matèries bàsiques com el finançament i la justícia, un cop superada l'excepcional conjuntura. Per part del PP, el principal punt de desacord se centrava entorn de l'elecció dels jutges a l'apartat de justícia de proximitat. La densitat de les converses i la voluntat d'ampliar el consens van portar l'equip de Govern a ampliar els terminis de negociació i a ajornar l'esperada ratificació de la Carta.

De l'aprovació a l'Ajuntament al brindis al Congrés

Finalment, el 17 de juny tots els grups municipals a excepció del PP hi van votar a favor al consell plenari. CiU va prendre la decisió de fer-ho en ser acceptades les seves esmenes i en assegurar-se que el futur sistema de finançament es basaria en la participació d'impostos un cop aprovat l'Estatut, que el model de justícia de proximitat seria desenvolupat i que a la Carta s'explicitaria que en l'origen hi ha el fet que Barcelona és la capital de Catalunya. El PP, en canvi, va abstenir-se en no veure satisfetes les seves demandes en relació amb la justícia de proximitat i el finançament, si bé quedaven obertes les portes a un eventual canvi de signe del seu vot al Congrés. Un cop el document va rebre el vistiplau del Govern i va arribar al Ministeri, va caler només superar un petit desacord sobre la redacció d'alguns articles perquè pogués ser pactat per les tres administracions el 13 de juliol a l'Ajuntament.

L'aprovació per part del Consell de Ministres va ser una realitat el 30 de juliol, fet que va possibilitar l'inici de la tramitació parlamentària el mes de setembre. El termini per presentar-hi esmenes es va ampliar a resposta de la sol·licitud del PP, motivada amb la voluntat de fer-ho "per millorar el text, no la totalitat", segons paraules de Fernández Díaz. La resta de grups municipals, per la seva part, defensaren l'acceleració del tràmit. Davant la Comissió d'Entitats Locals del Senat, el 17 d'octubre, Clos va demanar que en cas d'introduir-s'hi canvis que aquests fossin de caràcter estrictament tècnic, i tant ell com la resta de representants dels grups municipals presents van ser felicitats pels senadors per l'amplitud del consens obtingut i per les expectatives que el procés havia generat en altres municipis.

Tot just abans d'acabar l'any, el 22 de desembre, la Carta municipal de Barcelona (la qual consta de setanta-set articles i quatre capítols) va ser aprovada al Congrés dels Diputats per pràctica unanimitat. En un torn d'intervencions previ de caràcter predominantment festiu, l'única objecció (en relació amb el model de justícia de proximitat) la va posar el PP, que, però, va votar a favor del conjunt del document perquè hi havia reconegut algunes modificacions que havia proposat. Sevilla va afirmar que l'aprovació de la Carta no es tractava d'una qüestió de "privilegis" per a Barcelona, sinó de dotar la ciutat d'instruments per millorar la gestió dels recursos i per solucionar la problemàtica específica que afecta les grans ciutats. Abans de l'ovació i del brindis amb què es va escenificar l'acord, Clos va destacar el caràcter solemne del debat, i va instar també a una ràpida tramitació de la llei a la Cambra Alta (prevista per als primers mesos de 2006), que en permetés la posada en funcionament tan aviat com fos possible.

PLJ

31 CENTRAL D'ENERGIA SOLAR DE TARRAGONA



L'empresa Gamesa Solar projecta una gran central solar a Tarragona però finalment l'Ajuntament en descarta la ubicació en els terrenys inicialment escollits perquè són una de les grans zones verdes del municipi. Mentre el consistori cerca emplaçaments alternatius per fer possible el projecte dins el seu terme municipal, l'empresa rep nombroses ofertes d'altres ajuntaments tarragonins.

Les centrals o parcs solars són instal·lacions extensives d'estructures fixes o mòbils de grans dimensions que suporten pannells fotovoltaics que capten l'energia solar i la transformen en energia elèctrica. Els parcs poden emplaçar-se tant en sòl urbanitzable industrial com no urbanitzable. A més a més del seu interès ambiental com a font d'energia renovable –reforçada en les previsions efectuades pel PLA D'ENERGIA DE CATALUNYA 2006-2015 [120]–, la rendibilitat econòmica de la seva implantació constitueix un al·licient per a ajuntaments, empreses i agricultors, ja que les companyies elèctriques estan obligades a comprar aquesta energia pagant una prima que internalitza els costos que n'evita l'origen renovable.

Tarragona preveu la segona central solar més gran d'Espanya

El juny de 2005, l'Ajuntament de Tarragona va anunciar que l'empresa Gamesa Solar s'havia interessat per construir una central solar al municipi, en els terrenys de l'anomenat Mur Verd, situats entre l'N-340, la via ferria i la indústria química, davant dels barris de ponent de Bonavista i Campclar qualificats de zona verda, i que la iniciativa comptava amb el suport del consistori i de la Generalitat. La central ocuparia 6,7 ha, inclouria una aula didàctica sobre energia solar i estaria formada per trenta-tres camps fotovoltaics de 100 kW cadascun, la qual cosa suposaria potència total de 3,3 MW (ampliables a 5 MW en el futur) i una producció elèctrica anual equivalent al consum de 1.666 famílies de tres membres. Amb una inversió prevista de 15 milions d'euros, la planta esdevindria la segona més gran de l'Estat després de la de Doñana.

El Grup d'Estudi i Protecció dels Ecosistemes del Camp-Ecologistes de Catalunya (GEPEC-EC) va oposar-se a la seva ubicació solar al·legant que l'emplaçament escollit era l'únic gran espai verd de Tarragona. Criticava la incongruència de Convergència i Unió (CiU) i el Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) en matèria energètica, ja que sacrificaven un espai verd amb una important funció ambiental i social a canvi d'obtenir amb el parc una potència energètica que consideraven insignificant davant dels 800 MW, de les centrals tèrmiques obertes a prop amb el seu beneplàcit per Iberdrola i Endesa.

Es descarten els terrenys del Mur Verd i l'Ajuntament cerca alternatives

Finalment, el consistori es va fer enrere en la proposta de cedir els terrenys del Mur Verd, al·legant que no era convenient perdre la zona verda i que, els tràmits de requalificació endarreririen la construcció del parc com a mínim dos anys.

El regidor de Medi Ambient de l'Ajuntament de Tarragona, Agustí Mallol, va anunciar que s'estudiaven emplaçaments alternatius i el juliol de 2005 va oferir a l'empresa 5 ha de zona rústica situades a l'oest del municipi, prop del polígon industrial les Gavarres, entre l'autovia Tarragona-Reus i la variant de l'N-340. Després d'estudiar la possibilitat de construir-hi una central més reduïda –la menor superfície permetia instal·lar un màxim de 2 MW–, al setembre Gamesa va descartar l'oferta per la forma inadequada i la irregularitat del terreny i per l'existència d'una línia d'alta tensió enmig de la finca. El director general de Gamesa, Antoni Cavallé, va anunciar que s'estava negociant amb altres municipis tarragonins, sense precisar quins. No obstant això, va assegurar que l'empresa havia rebut ofertes, que n'hi havia una que arribava a les 10 ha i que aquestes permetrien planificar una central de fins a 5 MW. Per la seva banda, Agustí Mallol va declarar que es continuaven cercant alternatives per intentar construir la central dins el terme municipal.

A final d'any no hi havia novetats respecte a la decisió final de Gamesa i la central solar seguia sense ubicació definitiva.

Altres projectes de centrals solars

Al llarg de 2005 es van començar a promoure projectes de parcs solars, especialment a les comarques de Lleida, que tenen una insolació mitjana molt elevada. Entre els projectes que es van fer públics, n'hi havia Tàrrega, Flix i Juneda. Destacava la iniciativa del consistori de Sant Fost de Campcentelles, sobre la possible construcció d'una central solar per resoldre els elevats costos del manteniment de l'enllumenat públic en un municipi amb una població molt disseminada. La central ocuparia tres àmbits d'1'8 ha annexos al polígon industrial i tindria una potència total de 900 kW. La inversió inicial de 5 milions d'euros per construir la central i 2,7 per renovar i mantenir l'enllumenat correria a càrrec del grup Moseca i es recuperaria en vint anys a partir dels beneficis anuals de la venda de l'energia produïda. Al desembre, l'Ajuntament de Mediona va anunciar un projecte similar per fer front a les despeses energètiques municipals. La central, més petita, ocuparia 0'8 ha i estaria formada per setze seguidors solars. Es preveia recuperar la inversió de 700.000 euros en nou anys i amb els beneficis nets anuals, millorar l'enllumenat públic i impulsar campanyes d'estalvi energètic. Igualment, l'Ajuntament d'Albesa va anunciar a final d'any el seu suport al projecte del grup Enerpal per obrir una central de 2 MW en una finca de 6 ha del terme municipal.

D'altra banda, el GEPEC impulsava des de 2004 una campanya pilot finançada per Caixa de Terrassa per potenciar en cinc municipis del Tarragonès (Altafulla, la Secuita, Riera de Gaià, Salomó i Vespella de Gaià) l'ús de l'energia solar tèrmica, per a l'escalfament d'aigua calenta sanitària mitjançant plaques solars.

JRT

Més informació:

www.aperca.org/s_1.htm
www.gepec.org
www.gamesa.es/gamesa/index.html

CENTRAL EÒLICA DE RUBIÓ 32



El més d'abril de 2005 va entrar en funcionament la central eòlica de Rubió. El Parc, un dels més grans de Catalunya, inclou trenta-tres aerogeneradors amb una potència instal·lada capaç d'atendre les necessitats energètiques de trenta mil famílies. Es tracta del primer parc de la comarca de l'Anoia però no el darrer, atès que hi ha fins a set projectes que podrien fer que la comarca acollís uns cent trenta aerogeneradors. Aquest fet ha provocat les reaccions de veïns i d'agents locals, com la plataforma Salvem l'Anoia, que ha presentat al·legacions a molts dels projectes. Un altre parc, el de l'Era Vella a Pujalt, ha portat a terme totes les tramitacions i s'espera que durant el 2006 es comenci a construir.

Localització del Parc Eòlic de Rubió

El Parc es localitza als termes municipals de Rubió, Òdena a l'Anoia i Castellfollit del Boix al Bages, al llarg de 28 km, per les cotes més elevades de la serra de Rubió (aproximadament 700 m). Es tracta d'una serralada elevada sobre la Depressió Central Catalana pocs quilometres al nord d'Igualada. El territori que queda al nord a partir d'aquesta serra es coneix com l'Alta Anoia.

Es posa en funcionament el Parc Eòlic de Rubió

La tramitació del Parc va començar el maig de 2000. La Comissió d'Urbanisme de Barcelona (CUB) va autoritzar la instal·lació dels molins en sòl no urbanitzable l'octubre de 2001. El maig de 2003 els ajuntaments van aprovar la llicència municipal d'activitats. A l'abril de 2005, els aerogeneradors del Parc Eòlic de Rubió van començar a produir energia.

L'empresa impulsora va ser Energia Hidroelèctrica de Navarra (EHN), que va realitzar una inversió de 55 MEUR a la central eòlica de 49,5 MW de potència total instal·lada, resultant de trenta-tres aerogeneradors d'1,5 MW cada un. S'estima que el Parc, amb una producció de 105 milions de kW/hora i any, resolgui les necessitats energètiques de trenta mil llars, gairebé tota la comarca de l'Anoia, fet que, de la mateixa manera, evitaria l'emissió de 110.000 tones de CO^2 a l'atmosfera. Amb aquest Parc es va duplicar la potència total instal·lada a Catalunya, que era de 94,4 MW.

Paral·lelament, l'Ajuntament de Rubió en col·laboració amb la Generalitat i l'empresa EHN treballa en el desenvolupament d'un centre temàtic dedicat a les energies renovables que s'ubicaria en un edifici en desús d'un antic restaurant molt proper al Parc. Aquest centre té l'objectiu de donar resposta a les demandes educatives d'escoles, interessades a conèixer el funcionament del Parc i s'espera rebre-hi unes cent cinquanta mil visites anuals.

Les reaccions

En la inauguració del Parc de Rubió van ser presents el Conseller del Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH), Salvador Mila Solsona (Iniciativa per Catalunya-Verds, ICV), i el Conseller del Departament de Treball i Indústria, Josep Maria Rañé i Blasco (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC). Aquests van remarcar "l'aposta del Govern de Catalunya per les energies renovables, materialitzades en aquest Parc". A més, van manifestar la necessitat d'agilitar la construcció de nous parcs per acomplir el protocol de Kyoto. L'alcalde de Rubió, Miquel Archela i Gil (Convergència i Unió, CiU) va manifestar que l'energia eòlica era una de les "apostes de futur del municipi", fet que s'evidencia en el projecte de Parc Eòlic de Rubió II, que afegirà divuit molins més en un segon parc al costat del de Rubió.

Poc després de l'entrada en funcionament del Parc de Rubió i de l'anunci del nou projecte a la mateixa serra, la Plataforma Salvem l'Anoia va presentar al·legacions a la majoria dels projectes de parcs de l'Alta Anoia. Partien de la idea que l'energia eòlica en si és neta, renovable i positiva per al medi ambient, però entenien que els parcs en si comporten un impacte elevat en el medi que obliga a obrir nous camins, que transforma el caràcter dels paisatges naturals en industrials i que especialment afecta les aus amb el moviment de les aspes dels molins. D'aquesta manera, mantenien una posició favorable al desenvolupament de l'energia eòlica però no a l'elevada concentració de molins que estava previst que es produís a l'Anoia. Segons la Plataforma, entre l'actual Parc de Rubió i els projectats (Rubió II; Rubió III, Alta Anoia; L'Era vella,



En la imatge, Central eòlica de Rubió. Foto: Àlex Tarroja



El parc inclou 33 aerogeneradores amb potencial energètic per 30.000 famílies. Foto: Alfons Recio Raja

Pujalt, i Turó del Magre) la comarca podria arribar a tenir cent trenta-cinc aerogeneradors. També posaven en relleu l'afecció que els parcs tindrien en el turisme rural, el qual demana un paisatge de qualitat basat en l'agricultura de secà tradicional i que quedaria compromès amb la transformació paisatgística produïda pels parcs.

En les al·legacions es demanava que el MAPA DE RECURSOS EÒLICS [+3], que situava l'Anoia com un dels territoris més adients per a la producció d'aquests reursos, posés un límit al nombre d'aerogeneradors de cada comarca. També van demanar la denegació de la declaració d'utilitat publica del Parc del turó del Magre i que es reelaborés la resta de projectes de l'Anoia pendents d'aprovació tot tenint en compte l'impacte agregat.

A més de les al·legacions, la Plataforma va fer públic un manifest en el qual declaraven que la resposta a la demanda energètica creixent passa per la racionalització del consum i no per l'augment de la generació elèctrica.

D'altra banda, a l'octubre, un grup de veïns de Castellfollit del Boix, entre els quals hi havia el regidor de l'Ajuntament d'Igualada Jordi Llorach i Cullerès (CiU), va presentar al DMAH, l'Institut d'Urbanisme, la Direcció General de l'Energia i la Direcció General d'Urbanisme una carta de queixa contra el Parc de Rubió amb què mostraven el seu malestar pel soroll dels molins i on demanaven que se n'aturés l'activitat durant la nit. També manifestaven el seu malestar amb les diferents administracions publiques involucrades per no haver-los informat de la construcció del Parc.

En aquest mateix mes, el president del Consell Comarcal de l'Anoia (CCA), Joan Vich i Adzet (PSC-PM), i alguns alcaldes més es van reunir amb el director general de Polítiques Ambientals del DMAH, Jordi Cañas i Sala, per tractar l'ordenació de la instal·lació de nous parcs eòlics a la comarca. Cañas va declarar que, segons els estudis de DMAH, l'òptim per a l'Anoia seria acollir entre cent vint i cent cinquanta molins.

Ja al mes de novembre, i tot aprofitant la moratòria de noves centrals, Vich va manifestar la necessitat de consensuar entre tots els ajuntaments un límit d'aerogeneradors i de proposar-lo al Pla sectorial d'implantació de parcs eòlics, per tal d'evitar la saturació de la comarca.

Els parcs eòlics a Pujalt

El Parc de l'Era Vella a Pujalt serà el segon de la comarca, després que l'Oficina de Gestió Ambiental Unificada del DMAH en concedís l'autorització definitiva el 2005. S'espera que se n'iniciï la construcció a principi de 2006. Constarà de dotze aerogeneradors amb una potència instal·lada total de 20 MW.

Però aquesta no serà l'única instal·lació eòlica de Pujalt, ja que, a més, s'han projectat vint-i-quatre aerogeneradors de 2 MW cada un al futur Parc de Pujalt. Una tercera instal·lació, la del Turó del Magre, que afectaria el municipi de Pujalt juntament amb els de Veciana, Copons, Argençola i Sant Guim de Freixenet, constaria de setze aerogeneradors més. A final de maig es va publicar al DOGC l'anunci d'informació publica d'ambdós.

L'alcalde de Pujalt, Antoni de Solà i Pereta (CiU), s'ha mostrat favorable a aquestes instal·lacions com a "elements dinamitzadors de l'economia local".

Pujalt va acollir al mai, les jornades sobre el desenvolupament eòlic a l'Alta Anoia, organitzades per l'Ajuntament de Pujalt, Ecologistes en Acció de Catalunya i l'Associació de Productors d'Energies Renovables, on es va explicar als veïns el sistema de finançament d'un parc, la relació amb Kyoto i els sistemes de reducció de l'impacte ambiental. Els veïns assistents es van mostrar escèptics i majoritàriament en contra dels projectes.

Perspectives de futur

S'espera que els projectes vagin superant els tràmits administratius, a excepció del Parc de Rubió III, ja que l'alcalde Archela va anunciar que l'Ajuntament no concediria la llicència d'activitats, a fi de limitar el nombre de molins totals a l'Alta Anoia. D'altra banda, es preveu que durant el 2006 s'iniciï la construcció dels vint aerogeneradors del Parc Eòlic de Veciana, després d'aconseguir l'autorització administrativa i la declaració d'utilitat pública a final de desembre de 2005.

ARR

Més informació:

www.salvemanoia.org
http://www.gencat.net/diari/
http://blog.solucio.com/arxiu/2005/08/15/238/
http://www.infoeolica.com/catalunya.html
http://www.anoia.cat/

CENTRAL EÒLICA MARÍTIMA DEL DELTA DE L'EBRE 33



El Govern de la Generalitat manifesta el seu interès pel projecte de central eòlica marítima situada a la costa sud del delta de l'Ebre i exclou l'indret on s'hauria d'ubicar de la proposta d'ampliació de la Xarxa Natura 2000. La major part d'ajuntaments i entitats del territori el rebutgen per l'impacte que podria tenir sobre el medi ambient, el sector pesquer i el turisme. L'Ajuntament de Sant Carles de la Ràpita decideix organitzar una consulta popular per al 2006.

Antecedents 2004: 50

El març de 2004 l'empresa Capital Energy SL va presentar la proposta de construir una central eòlica situada al sud del delta de l'Ebre, entre la platja de l'Alfacada i la punta de la Banya, davant dels termes municipals de Sant Jaume d'Enveja, Amposta i Sant Carles de la Ràpita (el Montsià). El projecte sumaria un total de cent quaranta-quatre aerogeneradors, de 125 m d'alçada, a una profunditat de 20 m i a una distància de la costa d'entre 5 i 7 km, ocupant una franja lineal de 15 km. La inversió prevista era de 530 MEUR i la potència instal·lada seria de 432 MW, 3 MW per aerogenerador.

L'empresa va encarregar a la Universitat de Barcelona (UB) la redacció de l'estudi d'impacte ambiental de la central. El fet que el projecte fos sobre medi marí feia que l'autorització de la central eòlica hagués d'anar a càrrec del Ministeri de Medi Ambient (MMA), si bé fonts ministerials asseguraven que es tindria en compte l'opinio de la Generalitat de Catalunya.

Els ajuntaments d'Amposta (Convergència i Unió –CiU–) i Sant Jaume d'Enveja (Partit dels Socialistes de Catalunya –PSC– i Iniciativa per Catalunya-Verds –ICV–), els serveis tècnics del Parc Natural del Delta de l'Ebre i la Plataforma per a l'Ús Racional de l'Energia Eòlica del Baix Ebre-Montsià es van mostrar en contra de la central per l'impacte que, creien, tindria sobre el medi ambient (especialment sobre les aus marines del delta de l'Ebre), l'activitat turística (per l'impacte paisatgístic dels aerogeneradors) i l'activitat pesquera (perquè podria afectar el principal calador de llagostins i les àrees de pesca del pop, la galera i el llenguado). En canvi, l'Ajuntament de Sant Carles de la Ràpita va valorar positivament el projecte, si bé va reconèixer que caldria tenir-ne en



Es deixava fora de protecció (ZEPA) la zona on es preveia aixecar la central eòlica marina. Foto: Xavier Boneta.

compte l'afectació sobre les aus i el sector pesquer. Finalment l'organització Ecologistes en Acció de Catalunya (EeAC) es mostrava a favor de la central eòlica.

El Govern dóna suport al projecte

El febrer de 2005 el subdirector general de l'Institut Català de l'Energia, Ignasi Nieto, va confirmar que el Govern donava suport a la iniciativa de construir un parc eòlic marí al delta de l'Ebre en considerar que es tractava de l'únic espai del litoral català que reunia els requisits per construir una central d'aquest tipus. En tot cas va matisar que el projecte estava en una fase d'estudi molt inicial i que, en el millor dels casos, s'inclouria al mapa eòlic que planificaria els parcs entre el 2007 i el 2010 (CENTRALS EÒLIQUES. INTRODUCCIÓ [038]). No obstant això, paral·lelament el MMA admetia que l'autorització del projecte tindria problemes per la proximitat al Parc Natural del Delta de l'Ebre.

Un mes després, l'entitat ecologista Seo-Birdlife va protestar perquè la proposta d'ampliació de la XARXA NATURA 2000 [199] feta pel Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) només protegia com a zona d'especial protecció per a les aus (ZEPA) la zona marítima del delta de l'Ebre fins a una profunditat de 19 m, menys dels 25 m previstos inicialment. D'aquesta manera es deixava fora de protecció la zona on es preveia aixecar la central eòlica marina del delta. Des del Departament es justificava aquest canvi per tal d'esperar la presentació de l'estudi d'impacte ambiental i per permetre obrir un debat social sobre la conveniència d'autoritzar el projecte. Seo-Birdlife estava desenvolupant un projecte LIFE de la Unió Europea per identificar les zones marines d'especial interès per a les aus arreu de l'Estat espanyol i per això demanava al Govern de l'Estat una moratòria per a l'autorització de parcs eòlics marins fins que no se n'hagués enllestit l'estudi, el 2008.

El mes de maig l'Ajuntament de Sant Carles de la Ràpita va rebutjar, amb els vots en contra de l'equip de govern municipal (PSC i ICV), la moció presentada per CiU i Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), en la qual es demanava que l'ampliació de la Xarxa Natura 2000 inclogués l'espai on s'havia d'ubicar la central eòlica. L'alcalde, Miquel Alonso (independent per ICV), va mostrar-se a favor de la central sempre que no quedés afectat el sector pesquer i va informar que l'Ajuntament havia encarregat estudis d'impacte ambiental de la central per comparar-los amb el que presentés l'empresa promotora.

Creixen les mostres de rebuig a la central

El mes de setembre es va constituir la plataforma Salvem la Mar de l'Ebre per rebutjar el parc eòlic marí del delta argumentant que se situava al costat d'una zona de pesca molt pròspera i d'un dels parcs naturals ornitològics més importants d'Europa. La plataforma criticava que ni l'Ajuntament de Sant Carles de la Ràpita ni els pescadors haguessin definit la seva posició contrària a la central amb prou claredat.

Dos mesos després, al novembre, la Confraria de Pescadors de Sant Carles de la Ràpita, que fins llavors havia mantingut una postura ambigua, es va mostrar definitivament contrària al parc eòlic marí perquè quedava just enmig de la seva zona de pesca. També ICV de les Terres de l'Ebre va admetre que la ubicació del parc eòlic no era la més idònia per la proximitat al delta, si bé va puntualitzar que caldria esperar els resultats dels estudis d'impacte ambiental. Finalment, el mateix mes, el Parlament de Catalunya va aprovar una proposició no de llei en la qual s'instava el Govern català a demanar a l'Estat que no autoritzés el projecte de central eòlica marina del delta de l'Ebre atesos els informes negatius emesos per Seo-Birdlife i el Parc Natural del Delta de l'Ebre. ERC, CiU i el Partit Popular (PP) hi van votar a favor i el PSC i ICV en contra, argumentant que caldria esperar els estudis d'impacte ambiental.

El 14 de desembre el ple de l'Ajuntament de Sant Carles de la Ràpita va aprovar per unanimitat una moció presentada per ERC en la qual es demanava la convocatòria d'una consulta popular per saber si els veïns estaven a favor o en contra de la central eòlica marina. La consulta es faria entre l'octubre i el novembre de 2006 i, prèviament, s'organitzarien xerrades i taules rodones perquè la població tingués tota la informació sobre els beneficis i perjudicis del projecte. L'alcalde, Miquel Alonso, que no es manifestava ni a favor ni en contra del parc eòlic, es va comprometre que l'Ajuntament defensaria la posició que sorgís de la consulta davant de les administracions superiors.

A final d'any, Salvem la Mar de l'Ebre havia recollit prop de cinc mil signatures contra la central eòlica marina. Per la seva banda, el MMA estava elaborant un reglament estatal per la implantació de l'energia eòlica marina, a partir del qual es decidiria si s'autoritzava o no la central del delta.

MJP

Més informació:

http://www.capitalenergy.es
http://delta.desidio.com

CENTRAL NUCLEAR DE VANDELLÒS 2 I MAGATZEM DE RESIDUS RADIOACTIUS 34



Unes fuites d'aigua aparegudes en el sistema terciari de refrigeració fan avançar una aturada programada del reactor nuclear de Vandellòs 2. Aquest fet reobre la polèmica sobre la gestió de l'incident de la central ocorregut el 25 d'agost de 2004, el més important en la seva història. El Consell de Seguretat Nuclear (CSN) resol elevar la categoria de l'avaria a incident de nivell 2 en l'Escala Internacional de Successos Nuclears. El Congrés dels Diputats estudia el cas i, finalment, el Ministeri d'Indústria sanciona la central amb 1,6 MEUR per la mala gestió de l'incident i l'omissió d'informació al CSN. Per la seva part, la Plataforma per la Defensa del Territori de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant alerta sobre la possibilitat que s'instal·li un magatzem estatal de residus nuclears d'alta activitat. D'altra banda, una avaria en un transformador d'Ascó 1 deixa inoperatives aquesta central i la de Vandellòs 2.

El 25 d'agost de 2004 es va trencar el coll de boca d'una canonada del sistema terciari de refrigeració de la central nuclear de Vandellòs 2 (Baix Camp). L'incident es convertia en el més important en la història de la central. El trencament del coll de boca de la canonada es va produir per causa de la corrosió externa, tenint en compte que es trobava a la intempèrie. Durant el mes de setembre, una vegada solucionada l'avaria, la central es va posar, de nou, en funcionament.

Apareixen noves fuites en les boques d'entrada de l'aigua de refrigeració i s'eleva la categoria de l'incident

El 15 de març, l'Associació Nuclear Ascó-Vandellòs (ANAV), constituïda per les elèctriques Endesa i Iberdrola per gestionar les centrals nuclears catalanes, va decidir avançar una parada programada del reactor de Vandellòs 2 per començar la recàrrega del combustible. La decisió es va prendre després de detectar una fuita d'aigua en el sistema terciari de refrigeració, el mateix que havia estat afectat per l'incident de l'estiu anterior. L'objectiu de la parada era reparar de forma definitiva l'avaria del sistema terciari que, segons les inspeccions, no s'havia solucionat adequadament l'any anterior.

El 13 d'abril, el Consell de Seguretat Nuclear (CSN) va anunciar que qualificaria l'incident ocorregut l'agost de 2004 com a nivell 2 en l'Escala Internacional de Successos Nuclears (INES). Tot i que en una primera instància s'havia qualificat com a nivell 1, arran de les investigacions i els informes elaborats, el CSN va resoldre elevar l'avaria a incident de nivell 2. D'aquesta manera, es convertia en l'incident nuclear més greu ocorregut a l'Estat espanyol des de 1992. L'Organització Internacional de l'Energia Atòmica va donar per bona la classificació.

Greenpeace i Ecologistes en Acció van reclamar que el succés es qualifiqués com a incident de nivell 3, només assolit per Vandellòs 1 en l'incendi registrat el 19 d'octubre de 1989. D'altra banda, van demanar responsabilitats al CSN per deixar que Vandellòs 2 funcionés set mesos en aquelles condicions.

Com a condició prèvia perquè Vandellòs 2 tornés a funcionar, el CSN va enviar una sèrie de requeriments a la central, entre d'altres: la completa remodelació de les entrades d'accés (o "boques home", en l'argot tècnic) del circuit terciari de refrigeració, la millora de la gestió organitzativa, el manteniment i la seguretat de la central. D'altra banda, el CSN va demanar un canvi d'actitud a l'ANAV i va llançar un fort advertiment als seus gestors, ja que segons un dels seus informes la central havia prioritzat els interessos econòmics davant dels criteris de seguretat, i també havia amagat informació als inspectors del CSN.

Preocupació per les centrals nuclears per part dels municipis afectats i els partits polítics

En l'assemblea extraordinària celebrada a principi d'abril, l'Agrupació de Municipis Afectats per Centrals Nuclears (AMAC) va fer públic un comunicat amb catorze requeriments pendents de resolució a les àrees nuclears de l'Estat espanyol, entre els quals: la cobertura de carències dels plans d'emergència; la realització de simulacres d'emergència anuals; la inclusió urgent de les zones nuclears a l'espai de cobertura de telefonia mòbil, o el dret a la participació dels municipis i els actors locals en la presa de decisió en matèria nuclear i en l'elaboració i gestió del Pla de residus radioactius.

Per la seva part, el grup d'Izquierda Unida (IU) i Iniciativa per Catalunya Verds (ICV) al Congrés dels Diputats va presentar una proposició no de llei perquè es reformés l'organització del CSN. D'altra banda, Salvador Milà (ICV), conseller de Medi Ambient i Habitatge, va anunciar que el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) no es quedaria al marge d'un assumpte que podia afectar el medi ambient català i, per això, estava revisant les llicències secundàries atorgades a l'ANAV i havia demanat informació sobre el cas al CSN.

Greenpeace tanca simbòlicament Vandellòs 2

Coincidint amb la crisi de la central i el 19è aniversari de Txernòbil, el 26 d'abril Greenpeace va tancar simbòlicament durant cinc hores Vandellòs 2. Uns vint-i-cinc ecologistes van col·locar en la porta principal d'accés un cadenat amb l'escrit: "Zapatero: cumple tu palabra, ciérralas". Vint-i-dos dels activistes van ser detinguts i acusats de presumptes delictes de desobediència contra els agents de l'autoritat i de desordres públics. Els acusats van ser alliberats després de declarar. Segons Carlos Bravo, portaveu de Greenpeace, l'acció s'havia desenvolupat de manera totalment pacífica.

L'avaria de Vandellòs 2 arriba al Congrés dels Diputats i obre el debat de la reforma del CSN

El mes d'abril, l'avaria de Vandellòs 2 va arribar al Congrés dels Diputats i va obrir el debat de fons sobre la necessitat d'una reforma del CSN. La primera a comparèixer davant la ponència de Seguretat Nuclear de la Comissió d'Indústria del Congrés va ser la presidenta del CSN, María Teresa Estevan Bolea. Un mes després, ho van fer els tècnics del CSN i els de la central. L'objectiu principal de les compareixences era investigar si la central havia prioritzat la producció per sobre de la seguretat, tal com concloïa un informe del CSN. Els tècnics de la central ho van negar.

Les compareixences van posar en relleu les contradiccions entre la versió dels fets que sostenien els tècnics del CSN i la de la seva presidenta, María Teresa Estevan Bolea, que va afirmar que el CSN s'havia assabentat cinc anys després que el 1999 no s'havia efectuat una prova hidrostàtica que hauria pogut detectar la corrosió de les canonades que després van rebentar; en canvi, la directora de seguretat nuclear

del CSN, Isabel Mellado, va declarar que l'ens públic ho coneixia i havia acceptat que no s'efectués aquesta prova l'any 2000 i va ratificar que la direcció de la central havia donat prioritat a la producció elèctrica i no a la seguretat, afirmació que Bolea no va compartir perquè la considerava un judici de valor. La majoria dels partits polítics (Partit Socialista Obrer Espanyol (PSOE), Convergència i Unió (CiU) i ICV) van ratificar la necessitat de reformar aquest organisme públic.

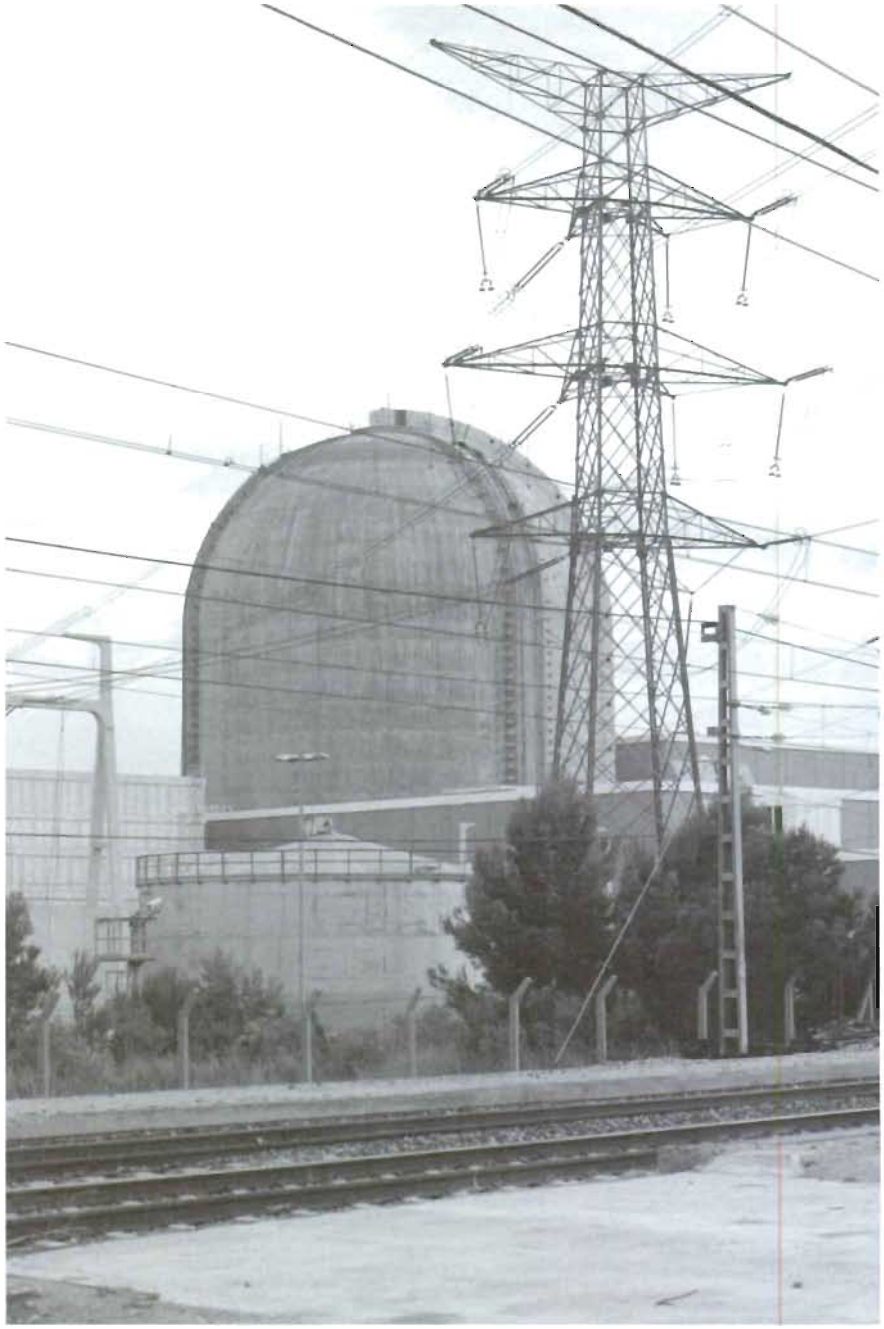
Finalment, la ponència del Congrés va aprovar el 28 de juny un informe en el qual es concloia que el CSN havia fallat a l'hora de controlar els responsables de la central i de detectar i fer un seguiment de l'avaria. L'informe, elaborat per la socialista Rosario Velasco, també considerava que el titular de la central havia fallat en la comunicació del problema al CSN i que havia ocultat informació de vital importància.

Per la seva part, la Junta d'Administradors de l'ANAV, a proposta del CSN, va aprovar el 24 de juny un relleu en l'organització: César Candás va substituir Ángel Fernández en la direcció de Vandellòs 2; Juan Bros va ser nomenat director de serveis tècnics; mentre que Enrique Bordiu passava a ser el nou director general de l'ANAV.

El Consell de Seguretat Nuclear inspecciona Vandellòs 2 mentre la central ultima l'arrencada

A principi de maig, el CSN va endegar la inspecció de la central nuclear. Els inspectors van passar tres dies a la central i van interrogar trenta-cinc persones, entre treballadors i directius. Mentrestant, els tècnics de Vandellòs 2 van comprovar la fiabilitat del sistema de refrigeració, que el CSN havia imposat a la central una llista exhaustiva de reformes com a requisit indispensable perquè la planta pogués tornar a funcionar.

A final de juliol, el CSN va inspeccionar la central per verificar la correcta finalització dels treballs de reparació i l'execució de les reformes imposades. Després de verificar l'operabilitat dels sistemes, el ple del 15 d'agost del CSN va autoritzar l'arrencada de la central amb una sèrie de condicionants que obligarien a treballar diversos aspectes de la central durant els següents dos anys. L'aturada, de més de cinc mesos, havia resultat la més llarga de la història nuclear espanyola i havia suposat una pèrdua de 100 MEUR. L'organització ecologista Greenpeace i ICV van criticar l'autorització per considerar que s'havia basat més en criteris econòmics que de seguretat.



En la imatge, la central nuclear de Vandellòs. Foto: Marta Casas.

Vandellòs 2 es connecta de nou a la xarxa i es detecten noves fuites en les bombes de refrigeració

La central es va connectar de nou a la xarxa elèctrica el 3 de setembre. Pocs dies després, es va detectar que les soldadures de les bombes dels dos sistemes de refrigeració gotejaven, fet pel qual es va haver de fer servir la de reserva per reparar les fugues. El succés no va obligar a parar el reactor i no va comportar risc per la població o les instal·lacions, segons el CSN.

Greenpeace va presentar a principi d'octubre un recurs administratiu contra l'autorització del CSN a la posada en marxa de Vandellòs 2. L'organització ecologista considerava que el CSN havia pres la decisió vulnerant els seus propis criteris i havia cedit a la pressió de les companyies propietàries, Iberdrola i Endesa.

A final d'any, el Ministeri d'Indústria va sancionar amb 1,6 MEUR Vandellòs 2, atesa la gravetat de l'incident que va patir la central l'agost de 2004. En concret, la sanció imposada a la central de Vandellòs 2 responia a l'incompliment de les condicions d'explotació, a l'omissió de les mesures correctores per complir els requisits de l'autorització i també al fet de no haver comunicat l'incident al CSN. La sanció es basava amb els informes i

l'acord del ple del CSN i es convertia en la més elevada imposada mai a una central espanyola.

Magatzem de residus nuclears

La Plataforma per la Defensa del Territori de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant va denunciar en una assemblea veïnal celebrada el mes d'octubre que l'Ajuntament pretenia ubicar al municipi el magatzem estatal de residus nuclears d'alta activitat que l'Empresa Nacional de Residus (ENRESA) volia construir abans del 2008. L'alcalde de Vandellòs, Josep Castellnou, va negar aquesta possibilitat.

La plataforma va enviar als regidors i grups polítics dels ajuntaments veïns (Ametlla de Mar, Tivissa, Pratdip i Mont-roig del Camp) una instància perquè expressessin la seva opinió sobre la possibilitat d'instal·lar el magatzem a Vandellòs. Els primers grups municipals que van respondre les cartes van assegurar que els seus consistoris votarien contra un hipotètic projecte de construcció d'un cementiri de residus nuclears a Vandellòs.

A final d'any, l'Agència de l'Energia Nuclear, organisme dependent de l'Organització per a la Cooperació i el Desenvolupament Econòmic (OCDE), va reunir a l'Hospitalet de l'Infant una seixantena d'experts internacionals per debatre el procés de selecció de l'emplaçament del magatzem de residus radioactius. En les sessions es van debatre mecanismes per identificar emplaçaments possibles i el paper de les diferents autoritats locals, autonòmiques i estatals. D'altra banda, el Ministeri d'Indústria va constituir la Taula del Diàleg sobre l'Energia Nuclear, amb la tasca prioritària de cercar l'emplaçament per al magatzem de residus d'alta radioactivitat que s'havia de construir a l'Estat espanyol.

Central nuclear d'Ascó

El 16 de març es va espatllar un transformador de l'ANAV a la central d'Ascó 1. Es tractava del tercer transformador, de la mateixa remesa de fabricació, que s'espatllava en mig any. A final de l'any 2004 ja se n'havien avariat dos a la central d'Ascó 2, i no quedaven recanvis. Això va provocar que l'ANAV hagués d'aturar durant quatre setmanes Ascó 1 per tal de traslladar un transformador de recanvi des de Vandellòs 2 en un transport especial. La parada d'Ascó suposava que dos dels tres reactors existents a Catalunya fossin inoperatius. Tot i això, les companyies elèctriques van assegurar que no hi va haver problemes de desproveïment elèctric.

D'altra banda, Joan Herrera, diputat d'ICV, va demanar explicacions al Congrés sobre un episodi de contaminació radioactiva a què es van veure exposats més de cent operaris de la central d'Ascó 1, quan treballaven en la recàrrega de combustible del reactor el setembre de 2004. Durant l'incident, els treballadors van inhalar partícules radioactives de iode 131, tot i que les dosis rebudes no van superar els 0,3 milisievert (unitat de mesura d'exposició a la radiació). La normativa no obligava les nuclears a notificar casos de contaminació de treballadors si no se superava 1 milisievert perquè els considerava de gravetat nul·la. La direcció de la central i el CSN van assegurar que les dosis que havien rebut els treballadors eren mínimes i que no havien comportat efectes nocius per a la salut dels afectats.

El context de l'energia nuclear

El mes d'abril, el Ministeri d'Indústria va decidir que les centrals nuclears havien de pagar la gestió dels residus nuclears, per la qual cosa les elèctriques havien de pagar el 75% dels 120 MEUR anuals que ENRESA rebia per emmagatzemar els residus.

D'altra banda, els grups parlamentaris Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), ICV i Esquerra Republicana Catalunya (ERC) van aprovar el 5 de maig una moció on es demanava que el PLA D'ENERGIA DE CATALUNYA 2006-2015 [120] inclogués l'aplicació de mesures per avançar en el tancament de les tres centrals nuclears catalanes. Tot i això, uns dies després, el conseller de Medi Ambient i Habitatge, Salvador Milà, va declarar en una entrevista que plantejar-se el tancament de les centrals abans del 2015 era impossible perquè no hi havia prou temps per establir els horitzons d'estalvi i eficiència necessaris per tancar-les. Aquestes declaracions van provocar un fort rebuig entre el sector ecologista. Així, Ecologistes en Acció de Catalunya va aprofitar per recordar al conseller que el programa electoral d'ICV apostava pel tancament en un termini de vuit anys (2011).

L'esborrany del Pla de l'energia va incloure, finalment, l'avaluació de les possibilitats de tancar les centrals nuclears, tot i que les competències eren del Govern central. El Pla estimava que el tancament immediat de les centrals catalanes i la seva substitució costaria 1.803 MEUR en inversions, més uns altres 656 MEUR per altres conceptes. Suposaria, a més, emissions de diòxid de carboni (CO_2) extra de 9.080,7 kilotones l'any. Segons l'esborrany de Pla, la clausura de les tres centrals nuclears catalanes significaria construir deu centrals més de cicle combinat, que generen electricitat cremant gas natural.

A principi d'agost, la Confederació Empresarial de la Província de Tarragona (CEPTA) va demanar la construcció de noves centrals nuclears en el futur per cobrir la demanda d'energia per part de la població i les empreses. La CEPTA considerava que el Pla de l'energia de Catalunya era irreal perquè no preveia l'augment del consum d'energia que hi hauria durant els anys vinents. Per la seva part, el ministre d'Indústria, Turisme i Comerç, José Montilla (PSOE), va admetre que Espanya no podia prescindir de l'energia nuclear en aquell moment, si es volia garantir el subministrament elèctric, i va anunciar que era partidari d'endegar a la tardor el debat sobre el futur de les nuclears a Espanya, en el qual participarien partits, empreses del sector i agents socials.

A principi d'octubre, es va presentar l'avantprojecte del Pla de l'energia de Catalunya que introduïa un impost per a les centrals nuclears. L'impost l'haurien de pagar directament les centrals de Catalunya i serviria per crear un fons que es destinés a estudiar i fomentar les energies renovables. Segons un estudi encarregat pel DMAH, un impost d'aquestes característiques suposaria uns ingressos de 30 MEUR l'any.

JRL, XSR i XBR

Més informació

http://www.csn.es/
http://www.cowam.org/es/

35 CENTRAL TÈRMICA DE CUBELLES



Els ajuntaments de Cubelles i Cunit i la Plataforma per a la Defensa del Medi Ambient defensen el desmantellament de la central tèrmica de Cubelles i rebutgen la possibilitat de substituir-la per dues de cicle combinat, com proposa Fecsa-Endesa. El Pla de l'energia, aprovat pel Govern de la Generalitat, preveu el manteniment de la central però no en defineix la possible substitució.

Antecedents | 2004:43

La central tèrmica de Cubelles (el Garraf) fou construïda el 1979 i ocupava una superfície de 16 ha al sector del Foix, una zona situada aproximadament a 1 km dels nuclis urbans de Cubelles i de Cunit. La central, propietat de Fecsa-Endesa, basava el funcionament en la crema de gasoil i permetia produir una potència de 520 MW. La construcció i el funcionament d'aquesta central, pròxima al litoral, aixecà des del primer moment crítiques de diverses entitats ecologistes que l'acusaven de contaminar amb el sofre del combustible que utilitzava i d'alterar la fauna marina a causa de les aigües calentes que abocava al mar.

Durant el 2004 l'empresa Fecsa-Endesa va proposar substituir la central termica per dues centrals de cicle combinat, que funcionarien únicament amb gas natural i permetrien produir 800 MW. Segons l'empresa, la substitució, que es podria fer efectiva el 2008, tindria molts beneficis, ja que aquest tipus de centrals són més eficients i menys contaminants que les tèrmiques convencionals, atès que el gas natural no conté sofre ni residus i té un baix contingut de carboni. L'Ajuntament de Cubelles (governat per l'Entesa per Cubelles –EpC–, el Partit dels Socialistes de Catalunya –PSC–, Iniciativa per Cubelles –IpC– i Esquerra Republicana de Catalunya –ERC–) va decidir formar una comissió de seguiment integrada per tots els partits polítics per discutir la proposta.

Forta oposició a la proposta d'Endesa

Durant els primers mesos de 2005 diversos grups polítics municipals i entitats, com les associacions de veïns de Cunit i Cubelles, van manifestar la seva oposició al projecte de Fecsa-Endesa i van demanar el desmantellament de la central tèrmica i no substituir-la per cap altra. Argumentaven que el municipi de Cubelles ja havia assumit la seva part de responsabilitat i solidaritat envers la resta de Catalunya i subratllaven que, quan es va construir, la central quedava allunyada del nucli de població però que actualment ja estava envoltada d'edificis nous de caràcter residencial. El grup municipal del



El 29 d'agost es va aprovar la llicència d'obres per la construcció de la central tèrmica. Foto: Marta Casas.

Partit Popular (PP) de Cubelles va impulsar la presentació, a través del seu grup parlamentari, d'una proposició no de llei al Parlament de Catalunya en aquest sentit que fou rebutjada pels tres partits integrants del Govern de la Generalitat.

El 22 de febrer l'Ajuntament de Cubelles va decidir dissoldre la Comissió de Seguiment que s'havia format per discutir el futur de la tèrmica. Segons l'alcalde, Josep Marcillas (EpC), aquesta havia resultat inoperant per la manca de propostes noves per part de Fecsa-Endesa i pel fet que els components de la Comissió no haguessin "guardat silenci". No obstant això, aquell mateix dia, el ple de l'Ajuntament va decidir, per unanimitat, demanar al Govern de la Generalitat el desmantellament de la central tèrmica i que EL PLA D'ENERGIA DE CATALUNYA 2006-2015 [120], en aquells moments en redacció, eliminés la qualificació del terme municipal de Cubelles com a zona energètica per tal d'impedir la construcció de les dues centrals de cicle combinat.

Per la seva banda, l'Ajuntament de Cunit, governat pel PSC i el PP, també va aprovar una moció en el mateix sentit, si bé es mostrava disposat a negociar compensacions econòmiques pels danys causats si finalment el projecte tirava endavant. Precisament, en aquest municipi, la Direcció General de Qualitat Ambiental (DGQA) del Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) va instal·lar el mes de juliol un mesurador de partícules per controlar les emissions procedents de la central tèrmica de Cubelles, tal com havia demanat repetidament l'Ajuntament de Cunit.

El mes d'abril es va presentar la Plataforma per a la Defensa del Medi Ambient de Cunit i Cubelles, format per les federacions de veïns dels dos municipis, amb els mateixos objectius expressats pels ajuntaments. La Plataforma va organitzar diversos actes durant els mesos d'abril i maig, com marxes lentes de vehicles i manifestacions davant de la central tèrmica, va recollir un total de tres mil signatures contra la central i va presentar al·legacions al Pla de l'energia.

S'aprova el Pla de l'energia

El mes d'octubre el Govern de la Generalitat va aprovar el Pla de l'energia de Catalunya que no tenia en consideració la posició de l'Ajuntament i la Plataforma, ja que preveia el manteniment de la central tèrmica de Cubelles "per cobrir les puntes de consum i atendre la regulació terciària del mercat diari". En canvi, no es definia sobre la possible conversió de la central en una central de cicle combinat amb gas natural, si bé s'assegurava que fins al 2015 se'n necessitarien un mínim de cinc i un màxim de vuit grups.

La Plataforma per a la Defensa del Medi Ambient va lamentar el text del Pla de l'energia i es va mostrar disposat a mantenir l'oposició a la central i a la seva possible conversió. Per al 2006 caldria esperar a veure si Fecsa-Endesa mantenia la seva aposta de substituir la central.

MJP

Més informació:

www.cubelles.com
www.diaridecubelles.info
www.gencat.net/treballindustria/industria_energia/pla_energia

36 CENTRAL TÈRMICA DE MEQUINENSA



S'inicien els tràmits per instal·lar una central tèrmica de carbó de 37 MW a Mequinensa, al Baix Cinca. Dues entitats ecologistes hi presenten al·legacions davant el temor que la nova infraestructura malmeti l'agricultura i els valors naturals de l'Aiguabarreig Segre-Cinca-Ebre, i que empitjori la qualitat de l'aire a la zona. El projecte suscita un debat sobre el model econòmic que ha de seguir aquesta zona, tradicionalment fonamentat en l'agricultura i la mineria i, darrerament, en el turisme esportiu i de natura.

A final d'abril, l'empresa Carbonífera Energia, SLU, filial de l'empresa catalana Carbonífera del Ebro, SA, va presentar a l'Instituto Aragonés de Gestión Ambiental (INAGA) un projecte de central tèrmica de carbó de 37 MW elèctrics al municipi de Mequinensa (Baix Cinca), a la Franja de Ponent. Mequinensa té un dels termes municipals més extensos d'Aragó, amb prop de 30.000 ha, i la central s'instal·laria lluny de la població, a la riba dreta del riu Ebre, en uns terrenys de l'empresa uns vuit quilòmetres al sud de l'aiguabarreig d'aquest riu amb els rius Segre i Cinca.

El projecte preveia una inversió de més de 50 MEUR i la central utilitzaria com a combustible 420.000 tones anuals d'escòria de carbó i 60.000 tones de lignit procedents de la mateixa conca minera del Baix Cinca. Segons l'empresa, hi hauria prou combustible a la zona per permetre una producció continuada de la planta durant un mínim de cinquanta anys.

El projecte, que es va sotmetre a informació pública, només va rebre al·legacions de dos col·lectius, l'associació Ecologistas en Acción i la Institució de Ponent per la Conservació i l'Estudi de la Natura (IPCENA). Els ecologistes van advertir que els productes de la combustió que s'emetrien podrien danyar la salut dels habitants de les localitats veïnes i els cultius de la zona. També van advertir que el projecte afectaria greument l'espai natural de l'Aiguabarreig Segre-Cinca-Ebre, una de les zones humides interiors més importants de la península Ibèrica. Precisament, el turisme a l'Aiguabarreig era considerat un dels puntals de l'economia de la zona en el futur. Guillem Chacón, director de l'Estació Biològica de l'Aiguabarreig, coincidia amb els ecologistes i opinava que la central tèrmica tindria efectes negatius sobre el medi natural i sobre el model econòmic de la zona.

Un altre argument que van esgrimir els ecologistes va ser el de les EMISSIONS DE GASOS AMB EFECTE HIVERNACLE [055] vinculades al funcionament de la central. En aquest sentit, Xavier Caballer, delegat dels treballadors a l'empresa, va argüir que les emissions de CO_2 de la planta serien molt baixes en relació amb els paràmetres de les normatives europees.

Els municipis veïns situats a Catalunya (Serós, Massalcoreig, Almatret i la Granja d'Escarp, tots al Segrià), eren susceptibles de rebre les emissions atmosfèriques de la central. El municipi més afectat, pel règim de vents, seria Almatret, situat aigües avall de Mequinensa. L'alcalde d'Almatret, Ramon Pallàs (Convergència i Unió, CiU), i el de Serós, Gabriel Pena (Esquerra Republicana de Catalunya, ERC), van mostrar la seva preocupació als mitjans, especialment davant la possibilitat que la planta tèrmica incinerés residus diferents dels de la mineria de carbó.

A la polèmica socioambiental es va afegir la política, ja que el ple de l'Ajuntament de Mequinensa va declarar el projecte d'interès públic per un sol vot de diferència. El fet que l'alcaldessa de Mequinensa, Magdalena Godia (Partido Socialista Obrero Español, PSOE), fos germana de Miguel Godia, el gerent de l'empresa promotora i exalcalde de la localitat, i que no s'absentés en la votació al ple, va provocar la indignació de l'oposició. En aquest sentit, l'alcaldessa va reafirmar que la indústria seria positiva per al municipi, ja que crearia vint-i-cinc llocs de treball directes i trenta-cinc d'indirectes i garantiria la continuïtat de la conca minera. Des de la perspectiva ambiental, l'alcaldessa va destacar que la central tractaria l'escòria del carbó, considerada com un residu per la Comissió Nacional de l'Energia (CNE), i que s'havia acumulat a la zona fruit de l'activitat minera.

La central va comptar amb l'informe favorable de la CNE, i a final d'any el projecte estava en fase de tramitació, pendent de l'estudi d'impacte ambiental que havia d'emetre l'INAGA i de l'informe vinculant de la Conselleria de Medi Ambient del Govern aragonès. En aquest sentit, l'INAGA va sol·licitar a mitjan novembre informació complementària sobre els possibles efectes contaminants de la instal·lació. Amb tot, segons els plans de l'empresa, la central tèrmica s'hauria d'aprovar al llarg de 2006, i posar-se en marxa l'any 2007.

XSR, XBR, JRL

Més informació

www.aiguabarreig.cat
www.ecologistasenaccion.org
www.ecologistasenaccion.org/IMG/pdf/Alegaciones_mequinenza.pdf
www.cne.es
http://portal.aragob.es
Boletín Oficial de Aragón – 09/05/2005

CENTRAL TÈRMICA DE VANDELLÒS

37



Uns cinc-cents veïns de Vandellòs i l'Hospitalet signen un manifest per sol·licitar la celebració d'una consulta popular sobre la instal·lació de la central tèrmica de cicle combinat que Gas Natural preveia construir a la Plana del Vent, a Vandellòs. Tot i les protestes de diversos agents socials i econòmics, i la ferma oposició d'Esquerra Republicana de Catalunya, a l'oposició en el govern municipal, el ple de l'Ajuntament de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant, de 29 d'agost, aprova la llicència d'obres per a la construcció de la central. A final d'any, Esquerra Republicana de Catalunya demana la suspensió cautelar de les obres a falta d'un estudi sobre la contaminació que provocarien les instal·lacions.

Antecedents | 2004:46

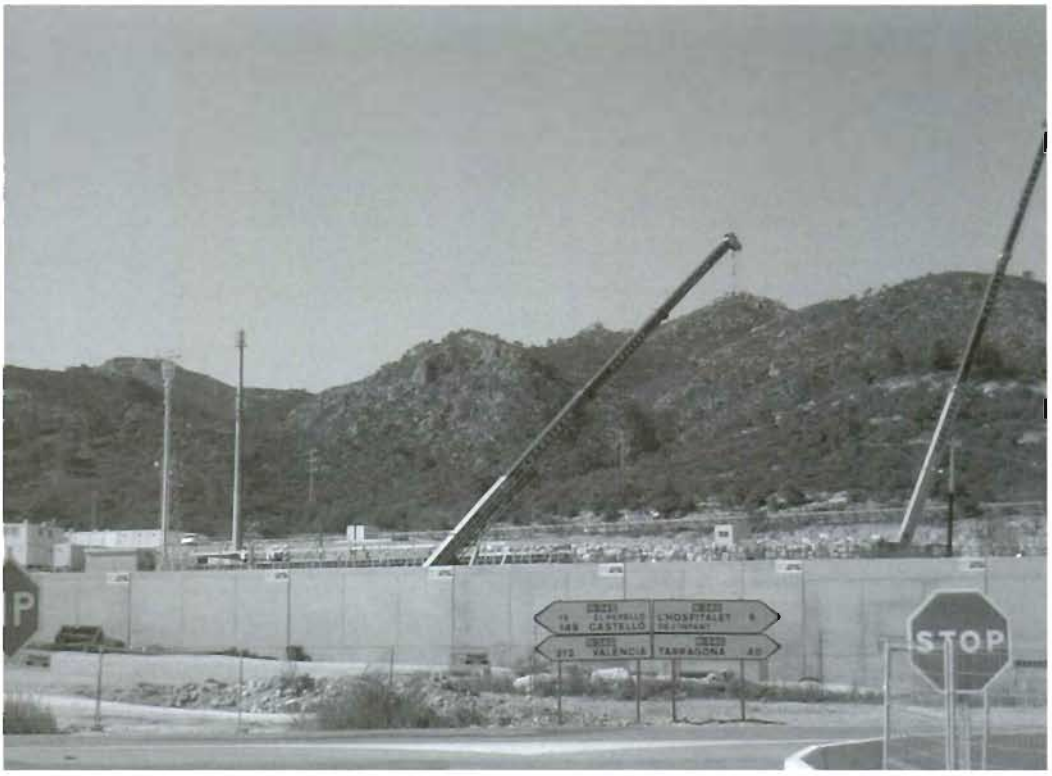
Després de quatre anys de tramitació i l'oposició de diversos agents socials i econòmics de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant (Tarragona), el projecte de central tèrmica de cicle combinat de l'empresa Gas Natural va obtenir els darrers permisos necessaris per instal·lar-se a la Plana del Vent, molt a prop de la CENTRAL NUCLEAR DE VANDELLÒS 2 [34]. La proposta de construcció va rebre el consens entre l'equip de govern i l'oposició de l'Ajuntament. Només Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) va votar en contra en el ple que va aprovar, el novembre de 2004, l'inici de les obres de construcció de la central, que van començar a final d'any.

El mes de gener de 2005, uns cinc-cents veïns de Vandellòs i l'Hospitalet van signar un manifest per sol·licitar la celebració d'una consulta popular sobre la implantació de la central. D'altra banda, les Joventuts d'Esquerra Republicana de Catalunya (JERC) de Vandellòs van denunciar presumptes irregularitats en la redacció de l'Agenda 21 local. Segons JERC, que havien participat activament en els tallers de diagnosi, hi va haver incongruències entre la resposta dels participants a les sessions pel que fa a la seva oposició a la central tèrmica de Gas Natural i els resultats emesos per l'empresa Mare Nostrum, encarregada de l'elaboració del document. Per això, les JERC van iniciar una campanya contra el que consideraven que era una manipulació informativa i van reclamar a la Diputació de Tarragona, que subvencionava la redacció de l'Agenda 21, que investigués els fets. Per la seva part, Mare Nostrum va desmentir les acusacions de frau a través d'un comunicat on considerava la denúncia de les JERC com una intromissió il·legítima lamentable, d'una gravetat evident i mancada de tot fonament. A tot això, l'empresa va anunciar que emprendria accions legals contra les JERC de Vandellòs.

La Conselleria d'Indústria autoritza, durant el mes d'agost, la construcció del gasoducte de la central de cicle combinat de Vandellòs. Ventura Sabaté, portaveu d'ERC, va anunciar que el seu partit reco-



La instal·lació, que es preveu que entri en funcionament a mitjan del 2007, tindrà una potència total de 800 MW. Foto: Marta Casas.



El 29 d'agost es va aprovar la llicència d'obres per a la construcció de la central tèrmica. Foto: Marta Casas.

rreria la decisió, ja que considerava que es podia generar una situació de risc atesa la proximitat entre la central nuclear i la tèrmica de Vandellòs. Indústria va assegurar que les mesures adoptades eren les pertinents per a aquells casos. La Generalitat tampoc no va considerar les al·legacions de l'Associació Nuclear Ascó-Vandellòs (ANAV), que incidia en l'afectació negativa de l'estabilitat de la xarxa elèctrica. El Consell de Seguretat Nuclear (CSN) va exigir un estudi més detallat sobre els riscos d'un hipotètic accident de la central de gas natural i va demanar que la xarxa elèctrica de la instal·lació no passés per sobre de la nuclear.

Finalment, el ple de l'Ajuntament de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant de 29 d'agost va aprovar la llicència d'obres per a la construcció de la central tèrmica. La instal·lació, que es preveia que entrés en funcionament a mitjan any 2007, tindria una potència total de 800 MW i costaria 360 MEUR. La llicència era l'únic tràmit que restava pendent per portar a terme el projecte. Els sis regidors de Convergència i Unió (CiU) i els dos del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) van argumentar el seu vot a favor dient que la construcció de la central generaria seixanta llocs de treball directes i cent d'indirectes, i que Gas Natural finançaria projectes relacionats amb el medi ambient i la cultura, segons un conveni signat el 2004. Per la seva part, la Plataforma en Defensa del Territori de Vandellòs, contrària al projecte, va anunciar que presentaria un contenciós contra la decisió.

A final d'any, la diputada Rosa Bonàs, portaveu del grup parlamentari d'ERC a la Comissió de Medi Ambient del Congrés dels Diputats, va demanar la paralització cautelar de les obres de construcció de la central tèrmica. Aquesta petició es va produir després que la formació local d'ERC al municipi de Vandellòs i l'Hospitalet hagués sol·licitat un estudi sobre la contaminació que provocarien les instal·lacions, especialment de formació d'ozó. Per als republicans, es tractava d'una mesura de precaució.

JRL, XSR i XBR

Més informació

http://www.geocities.com/plataformvande/

CENTRALS EÒLIQUES. INTRODUCCIÓ 38



El Departament de Treball i Indústria desbloqueja la construcció d'una trentena de parcs eòlics en garantir-ne la connexió a la xarxa elèctrica i presenta el Pla de l'energia de Catalunya, que preveu arribar a una potència instal·lada d'energia eòlica de 1.500 MW el 2007 i 3.300 MW el 2010. Mentrestant, continua el debat social sobre els beneficis i impactes d'aquest tipus d'energia.

Antecedents | 2003:27; 2004:56

L'energia eòlica és una font d'obtenció d'energia elèctrica, neta ja que, a diferència de les centrals tèrmiques i nuclears, no produeix emissions atmosfèriques ni residus. D'aquesta manera esdevé una eina per a disminuir l'emissió dels gasos d'efecte hivernacle, principalment el CO_2, responsables, almenys en part, del canvi climàtic. A més, es tracta d'una energia renovable, és a dir, inesgotable, que en menor o major 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 i va presentar diversos plans que van desembocar, el juny de 2002, en el Pla territorial sectorial de la implantació ambiental de l'energia eòlica i en el mapa eòlic. En aquests documents es definien les zones compatibles i incompatibles per a la instal·lació de centrals eòliques i es preveia la instal·lació d'entre 1.000 i 1.500 MW de potència per al 2010. Durant el 2003 van aparèixer nombrosos projectes de centrals eòliques, majoritàriament al sud de Catalunya, bona part dels quals foren autoritzats però que no tenien garantida la connexió a la xarxa de transport i distribució elèctrica.

Diverses entitats ecologistes, malgrat manifestar-se favorables a aquest tipus d'energia, van rebutjar el model d'implantació de l'energia eòlica proposat pel Govern per l'excessiva concentració de projectes al sud de Catalunya i perquè, a parer seu, no tenia en compte aspectes com l'impacte sobre el paisatge i sobre la comunitat local.

El 2004 el nou Govern de la Generalitat va enunciar la voluntat d'ampliar l'energia eòlica prevista per arribar als 1.500 MW el 2007 i a 3.000 MW el 2010. Així mateix, va iniciar l'elaboració d'un nou mapa eòlic més restrictiu que l'aprovat per l'anterior govern; el primer pas va ser la presentació d'un mapa de recursos eòlics de Catalunya que identificava les zones que oferien més possibilitats per a l'aprofitament del vent per a la generació d'energia. La presentació del mapa eòlic es preveia per al 2006.

Amb tot, a final de 2004 a Catalunya únicament hi havia set parcs eòlics amb una potència instal·lada de 94 MW (el 0,3% de la producció elèctrica catalana) situats al Baix Ebre, el Priorat, el Baix Camp i l'Alt Empordà. Vint-i-nou més disposaven d'autorització administrativa (915 MW), dels quals només dos s'estaven construint (98 MW).

Es desbloquegen vint-i-nou parcs eòlics

El febrer de 2005 el conseller de Treball i Indústria, Josep Maria Rañé, va presentar el Pla d'implantació de parcs eòlics de Catalunya, que havia de permetre solucionar els problemes de connexió a la xarxa de transport i distribució elèctrica que mantenien paralitzats els vint-i-nou parcs eòlics que ja estaven autoritzats. Per aconseguir-ho, el Departament de Treball i Indústria (DTI) havia arribat a un acord amb empreses promotores i elèctriques i els diferents municipis que consistia en el fet que els parcs eòlics compartissin infraestructures i en el qual s'establien deu punts de connexió a la xarxa elèctrica i les quotes que haurien de pagar les empreses promotores. Aquests vint-i-nou parcs es localitzaven majoritàriament a la Terra Alta (dotze) i al Baix Ebre (quatre) però també a altres comarques com les Garrigues, l'Anoia, la Conca de Barberà i l'Alt Empordà. La construcció d'aquests parcs i dels que s'autoritzessin posteriorment havia de permetre que s'arribés a l'objectiu fixat pel Govern de la Generalitat de 1.500 MW el 2007. El DTI va aprofitar la presentació d'aquest pla per confirmar que estava estudiant la construcció d'una CENTRAL EÒLICA MARÍTIMA AL DELTA DE L'EBRE [33].

El mes d'abril el Govern de la Generalitat va donar a conèixer l'esborrany del Pla de l'energia de Catalunya 2006-2015, elaborat pel DTI, que preveia arribar a un percentatge del 7,9% d'energia produïda mitjançant fonts renovables i es ratificava l'aposta per assolir una potència eòlica de 1.500 MW l'any 2007 i de 3.000 MW l'any 2010.

D'altra banda el juny va entrar en funcionament la CENTRAL EÒLICA DE RUBIÓ [32] (Anoia) amb una potència instal·lada de 49 MW.

Divergències en el món ecologista

El desbloqueig en la construcció de nous parcs eòlics i l'aprovació del Pla de l'energia va fer aflorar de nou la contradicció entre les entitats ecologistes que mantenien l'oposició a molts dels projectes per l'impacte ambiental i paisatgístic i les que defensaven la urgència de la implantació de l'energia eòlica.

La Coordinadora de Plataformes per a la Defensa del Patrimoni Natural i Cultural, que aplegava diverses entitats de la demarcació de Tarragona i el sud de Lleida, i Ecologistes de Catalunya (EdC) van presentar al·legacions al Pla de l'energia de Catalunya per l'excessiva concentració de projectes eòlics al sud de Catalunya, especialment a les Terres de l'Ebre. Asseguraven que el model proposat es basava en la generació d'energia lluny dels principals centres consumidors, fet que comportava forts impactes sobre el paisatge i l'entorn natural per massificació i importants pèrdues d'energia durant el transport. També subratllaven que diversos projectes com els del coll de l'Alba, coll de Som i els Aligars (Baix Ebre) o el del Prat de Compte (Terra Alta) podien tenir un fort impacte sobre l'avifauna.

En canvi, altres entitats ecologistes com Ecologistes en Acció de Catalunya (EeAC) o Greenpeace es mostraven més favorables a la implantació de centrals eòliques, argumentant que es tractava d'una energia no contaminant i renovable i que

disposava d'una tecnologia prou avançada per generar electricitat en massa i esdevenir una alternativa real a altres fonts d'energia. EeAC va presentar el mes d'octubre la publicació *Els factors relacionats amb el desenvolupament de l'energia eòlica a Catalunya: una visió ecologista*, en la qual s'assegurava que els impactes locals que provocava l'energia eòlica eren "insignificants" en comparació amb els impactes globals que provocava el model energètic basat en els combustibles fòssils i l'energia nuclear.

Pel que fa als partits polítics, hi havia un consens molt elevat sobre el model d'implantació de l'energia eòlica. Únicament la federació d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) de les Terres de l'Ebre va manifestar el seu desacord amb la política eòlica del DTI perquè "condemnava" aquest territori a ser l'indret on es produïa la major part d'energia de Catalunya.

S'aprova el Pla de l'energia

El mes d'octubre es va aprovar el Pla de l'energia de Catalunya. Finalment es va augmentar el percentatge previst d'energies renovables per a l'any 2010 fins a l'11% a base d'incrementar la producció eòlica des de 3.000 MW fins al 3.300 MW, i també la solar, els biocombustibles i la termoelèctrica, anteriorment no prevista.

A final de 2005, la potència eòlica instal·lada a Catalunya era de 144 MW distribuïts en vuit parcs. Dos més estaven en construcció a Tortosa: la CENTRAL EÒLICA DEL COLL DE L'ALBA [54] (48 MW) que s'havia iniciat el 2004 i l'ampliació del parc Baix Ebre (30 MW) que s'havia iniciat el 2005. Vint-i-sis més ja disposaven d'autorització i sumaven 983 MW i una trentena més havien iniciat els tràmits sense haver rebut autorització (1.150 MW).

Quan s'arribés als 1.500 MW autoritzats, la xifra prevista per al 2007, el Govern de la Generalitat va anunciar que establiria una moratòria d'un any per a la tramitació de noves sol·licituds per a la instal·lació de parcs eòlics. L'objectiu de la moratòria seria planificar millor la implantació d'aquest tipus d'energia mitjançant la creació d'un mapa eòlic que tindria com a base el mapa de recursos eòlics presentat l'any 2004 però que tindria en compte també les infraestructures elèctriques existents i la reducció de l'impacte ambiental i paisatgístic. Greenpeace va criticar la moratòria i va demanar que es destinessin tots els esforços a planificar i executar els projectes.

Amb el nou mapa eòlic, previst per al 2006, s'obriria el procés de concurrència de les propostes de les empreses i s'intentaria assolir l'objectiu d'arribar als 3.000 MW l'any 2010.

MJP

Més informació:

www.alvent.net
www.appa.es
www.ecologistesenaccio.cat
www.gencat.net/treballiindustria/industria_energia/pla_energia
Morron, Jaume; Tello, Enric; Muñiz, Miguel, 2005. Els factors relacionats amb el desenvolupament de l'energia eòlica a Catalunya: una visió ecologista. Barcelona, Ecologistes en Acció de Catalunya.

CENTRALS EÒLIQUES DE LA TERRA ALTA 39



Els diferents estudis efectuats indiquen que la comarca de la Terra Alta és un lloc idoni per a la instal·lació de parcs eòlics. L'any 2005 es comencen a concretar el nombre d'aerogeneradors que s'han d'autoritzar a la comarca i el traçat de la línia elèctrica que ha de portar l'energia produïda a la Terra Alta fins a la xarxa elèctrica general. Aquests projectes són debatuts a la comarca per partits polítics i ajuntaments i per la Plataforma en Defensa de la Terra Alta, que intenta que el seu desplegament perjudiqui mínimament el paisatge i les activitats agràries comarcals. A final del mateix any es presenta públicament la societat AERTA, formada per les empreses implicades en el desplegament eòlic de la Terra Alta, que anuncia que el 2007 haurà materialitzat tots els projectes.

La Terra Alta és una comarca situada al sud de Catalunya l'economia de la qual és bàsicament agrària. Els darrers anys han sorgit un conjunt d'iniciatives encaminades a dinamitzar l'economia local a partir dels recursos propis. D'entre aquestes iniciatives cal destacar l'aposta per millorar la producció vinícola, la transformació de cases per a turisme rural o la revaloració del patrimoni històric, artístic i natural amb finalitats turístiques.

Els diferents partits polítics que han gestionat el Departament del Govern amb competències energètiques han treballat per aconseguir electricitat a partir de la força del vent, tot i que els resultats no han estat massa remarcables com ho mostra que, l'any 2005, Catalunya se situava a la cua dels productors eòlics de l'Estat espanyol segons l'Associació de Productors d'Energies Renovables (APPA).

D'ençà dels primers estudis per implantar centrals eòliques a Catalunya, la Terra Alta sempre s'ha destacat com un dels llocs més favorables per a la instal·lació d'aerogeneradors i quinze eren els projectes en diferent estat de tramitació fins a l'any 2003, quan Convergència i Unió (CiU) governava la Generalitat. El canvi polític d'aquell any, quan el Govern va quedar sota la direcció del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), Iniciativa per Catalunya (ICV) i Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), també va afectar el desplegament del sector eòlic, la continuïtat del qual va quedar a l'espera del Pla de l'energia 2005-2016 i del nou MAPA DE RECURSOS EÒLICS [38].

El futur desplegament dels parcs eòlics a la Terra Alta segons el Govern tripartit

El novembre del 2004, el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) i l'Institut Català d'Energia van presentar el nou Mapa de recursos eòlics on es va reafirmar que la Terra Alta era una de les comarques amb més possibilitats per a la implantació de l'energia eòlica. El maig del 2005, el Govern va aprovar el Pla de l'energia fins al 2016, un dels objectius del qual era augmentar la producció elèctrica procedent de fonts renovables fins a l'11% del total energètic i aconseguir produir 3.500 megawatts (MW) a partir de les centrals eòliques, la qual cosa equivaldria al consum domèstic anual d'1,7 milions de llars.

El Departament de Treball i Indústria va informar al llarg del primer semestre de 2005 que, a la Terra Alta, hi havia dotze sol·licituds de parcs eòlics pendents d'autorització que, conjuntament, comptabilitzarien la instal·lació de dos-cents tres aerogeneradors capaços de produir prop de 400 MW i que haurien d'estar construïts el 2007. A més, el director general d'Energia, Mines i Seguretat Industrial, Josep Isern Sitjà, va explicar en una entrevista el juliol de 2005 al diari *Ebre Econòmic* que a la Terra Alta hi haurà una línia elèctrica d'alta tensió (132 kV) des d'Horta de Sant Joan fins a la Fatarella, que arribarà a Riba-roja d'Ebre (Ribera d'Ebre), on evacuarà l'energia produïda pels parcs eòlics de la comarca veïna a la línia de transport de la Red Eléctrica Española. El traçat de la línia d'alta tensió afectarà uns quatre-cents propietaris.

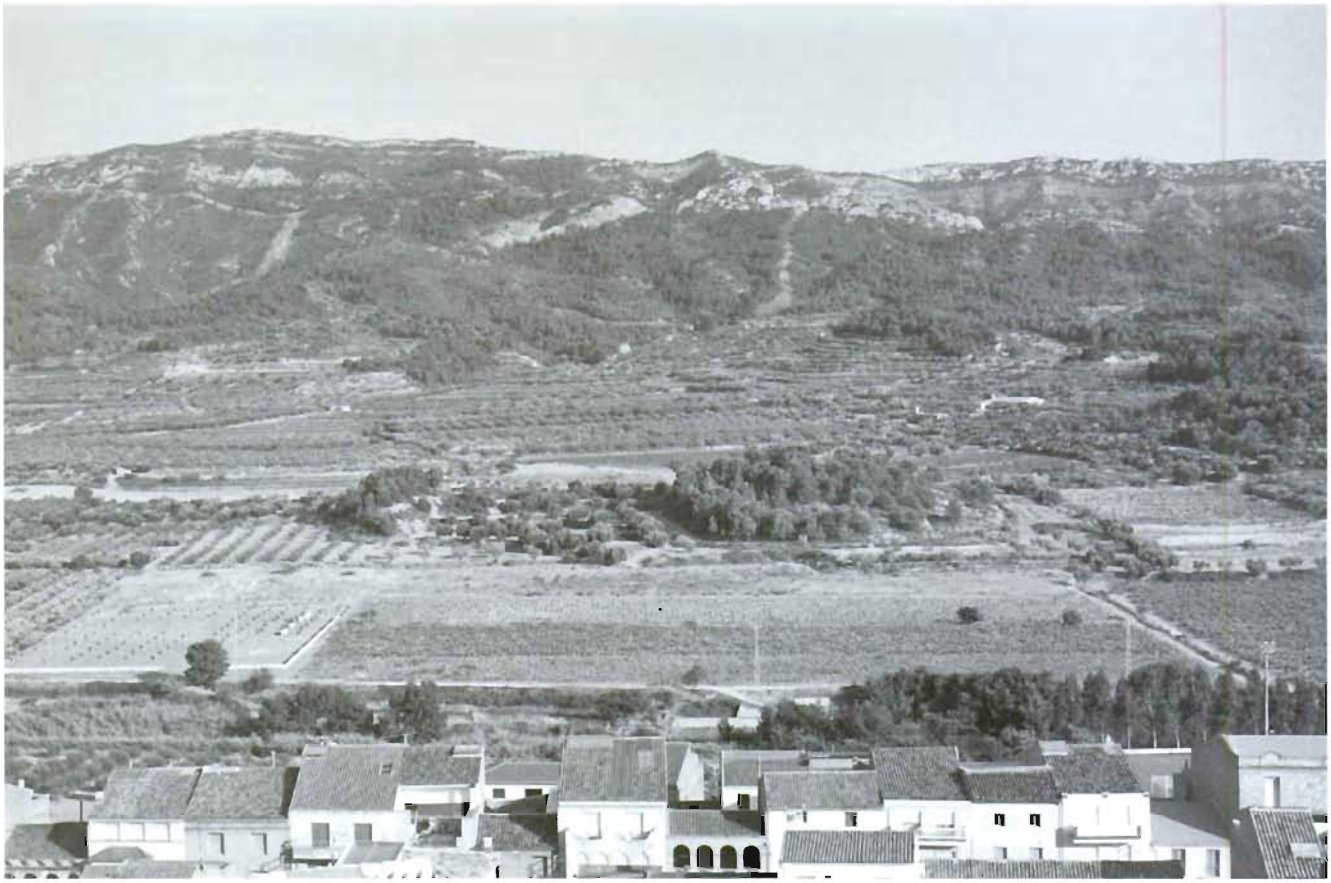
Reaccions sobre la proposta de desplegament

Davant d'aquesta situació feta pública des del Govern, els partits polítics locals, els particulars i els agents econòmics van manifestar les seves posicions sobre ambdós projectes.

En el cas dels aerogeneradors, tant ICV de les Terres de l'Ebre com el director general de Polítiques Ambientals i Sostenibilitat del DMAH, Jordi Cañas i Sala, estaven d'acord a reduir el nombre d'aerogeneradors fins a cent cinquanta. Des del punt de vista de la formació política, aquesta quantitat seria la idònia per tal que l'aprofitament del vent fos compatible amb altres activitats econòmiques com ara l'ecoturisme i l'agricultura. Cañas va dir que el seu departament estava disposat a negociar amb les promotores eòliques per tal que instal·lessin aerogeneradors d'última generació i així poder obtenir la mateixa potència amb menys màquines. Aquesta proposta va ser ben acollida per la Plataforma per la Defensa de la Terra Alta, tot i que estava allunyada dels seus plantejaments inicials, el quals fixaven un màxim de deu molins per garantir l'autosuficiència energètica comarcal.

La polèmica en relació amb la línia elèctrica d'evacuació va quedar focalitzada per les declaracions de l'alcalde de Riba-roja d'Ebre, José Luis Aparicio i Escorza (PSC). L'alcalde va dir que boicotejaria el traçat d'aquesta línia pel seu municipi si el Govern no era favorable a la instal·lació de la central tèrmica de cicle combinat que Iberdrola volia construir-hi i que serviria per alimentar les empreses del futur polígon industrial de la Ribera Nord i per compensar les baixades de producció eòlica de la Terra Alta. El juliol del 2005, el Govern va anunciar que informaria desfavorablement sobre el projecte d'aquesta central, i Aparicio va dir que confiava que el projecte s'executaria igualment, ja que, a parer seu, com que el sector de producció energètica està liberalitzat, el Govern només podia tramitar el projecte.

Per la seva banda, la Plataforma per la Defensa de la Terra Alta, entitat no política que voldria aconseguir un desplegament, des del seu punt de vista, més racional, dels parcs eòlics a la comarca, va organitzar diferents actes de protesta i denúncia. Entre els més significatius cal destacar que el juny de 2005 van lliurar a la Delegació del Govern a Tortosa un plec de mil cinc-centes signatures en contra de la massificació eòlica i al desembre, mig miler d'al·legacions d'entitats i veïns per millorar la instal·lació dels projectes eòlics i la línia elèctrica d'alta tensió. Les al·legacions demanaven bàsicament que es respectessin els 500 m de separació entre central eòlica i nucli de població i que es



La Terra Alta com lloc idoni per a la instal·lació de parcs eòlics. Foto: Àlex Tarroja.

fes una declaració d'impacte ambiental conjunta per a tots els projectes comarcals.

Aquest model d'implantació eòlica també va ser rebutjat pel Consell Regulador de la Denominació d'Origen Terra Alta. El rebuig no va ser unànime ja que dels onze membres que en formaven part, només quatre van votar en contra; la resta o es van abstenir o no van ser presents a la reunió.

A final d'any es va presentar públicament l'agrupació AERTA, societat per a l'Aprofitament de les Energies Renovables de la Terra Alta. Aquesta societat estava formada per Copcisa, Eòlic Partners, Catalana d'Energies Renovables (Cater) i Generació d'Energies Sostenibles (GdE), i tenia com a objectiu desenvolupar els diferents parcs eòlics de la Terra Alta, inclosa la línia elèctrica. Ramon Carbonell Santacana, president d'AERTA, va concretar que s'instal·laran com a màxim cent vuitanta aerogeneradors que produiran uns 426 MW, que la línia d'evacuació tindrà 39 km i cent vint torres i que la inversió global serà d'uns 450 MEUR. Un cop construïts els parcs i la línia, quedaran uns cinquanta llocs de treball fixos a la comarca i deixaran uns 2 MEUR anuals en concepte de cànons i lloguers.

A la presentació d'aquesta societat, hi van ser presents els quatre alcaldes de la comarca amb projectes eòlics: el de Caseres, Corbera d'Ebre, Bot i Vilalba dels Arcs. Per la seva banda, Manolo Sanmartín, portaveu de la Plataforma en Defensa de la Terra Alta, va expressar el seu escepticisme davant les dades aportades per AERTA i va lamentar que es continuï ignorant l'opinió dels sectors socioeconòmics de la comarca.

ESR

Més informació:

www.mediambient.gencat.net
www.gencat.net/treballiindustria
www.gepec.org

CENTRALS EÒLIQUES DE L'ALT EMPORDÀ 40



Continuen els tràmits per a la implantació de diversos parcs eòlics a l'Alt Empordà tot i que només un, a Portbou, disposa d'autorització administrativa. Mentrestant el president del Consell Comarcal, Jordi Cabezas, alerta que la proliferació de parcs eòlics pot posar en perill la candidatura del vessant mediterrani dels Pirineus com a Patrimoni de la Humanitat.

Antecedents 2004: 52

Per causa del fort vent que s'hi registra, l'Alt Empordà fou la comarca pionera en la implantació de l'energia eòlica a l'Estat espanyol, amb la instal·lació d'una central a Garriguella el 1984, per bé que a partir de 1992 va quedar fora de servei. El 1990 va entrar en funcionament una segona central eòlica a Roses, amb una potència instal·lada de 0,59 MW.

Després de la presentació el 2002 del mapa eòlic per part del Govern de la Generalitat, van aparèixer diversos projectes de centrals eòliques en municipis com Portbou, la Jonquera, Colera, Biure, Darnius, Terrades i Pont de Molins. La major part d'ajuntaments es mostraven favorables a la instal·lació dels parcs eòlics, mentre la plataforma Salvem l'Empordà alertava dels impactes ambientals i paisatgístics i reclamava que fos el PLA DIRECTOR TERRITORIAL DE L'EMPORDÀ [126] qui en planifiqués el model d'implantació.

De tots aquests parcs únicament el de Portbou, promogut per Electravent S.L., que preveia disset aerogeneradors i 22 MW, va rebre autorització administrativa, si bé només per a onze aerogeneradors, ja que els sis restants s'havien de tornar a ubicar perquè afectaven zones de cria i caça de l'àguila cuabarrada. Salvem l'Empordà va presentar dos recursos contenciosos administratius el 2003 i el 2004.

Debat sobre la implantació de l'energia eòlica

El mes d'abril de 2005 el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) va anunciar que el nou mapa eòlic que el Govern presentaria el 2006 inclouria, a l'Alt Empordà, un o dos grans parcs a les muntanyes i diversos miniparcs a la plana. Segons el director general de Polítiques Ambientals i Sostenibilitat, Jordi Cañas, la creació d'aquests miniparcs, amb dos o tres aerogeneradors cada un, permetria reduir l'impacte visual d'aquestes instal·lacions i donar una imatge "més agradable" de l'energia eòlica.

El mateix mes, el president del Consell Comarcal de l'Alt Empordà, Jordi Cabezas, de Convergència i Unió (CiU), va mostrar la seva preocupació que la proliferació dels parcs eòlics pogués posar en perill la candidatura de vessant mediterrani dels Pirineus, a l'Alt Empordà i al Rosselló, com a Patrimoni de la Humanitat, un reconeixement que atorga la UNESCO i que podria resoldre's l'any 2007. Cabezas assegurava que, a llarg termini, el benefici de la declaració de Patrimoni de la Humanitat seria molt més gran que no pas els guanys "immediats" que aportés la implantació de parcs eòlics. En aquest sentit va criticar l'alcalde de Portbou, Manel Flores (CiU), per mostrar poc interès per la candidatura i per promoure parcs eòlics que la podrien perjudicar.

El mes d'octubre van aparèixer destrossades tres torres metàl·liques aixecades per empreses interessades a construir parcs eòlics amb la finalitat d'obtenir dades sobre la força del vent al massís de l'Albera, als municipis de Cantallops, la Jonquera i a la muntanya que separa Agullana de la Vajol.

Continuen els tràmits de diversos parcs

El mes de febrer el Departament de Treball i Indústria va autoritzar els sis aerogeneradors (7,5 MW) que mancaven del parc eòlic de Portbou després que se'n modifiqués la localització. No obstant això, l'empresa Electravent S.L. va assegurar que no iniciaria les obres del parc fins que es resolgués el contenciós administratiu presentat per Salvem l'Empordà el 2003.

Durant el 2005 va sortir a exposició pública la petició d'autorització de diversos parcs eòlics. A Biure el projecte presentat per Copcisa (onze aerogeneradors, 27,5 MW) va rebre el suport de l'Ajuntament perquè, a diferència d'altres propostes, es localitzava lluny del nucli urbà i a prop de la zona on se situaven l'AP-7, l'N-II i el futur FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT (FAV) [74].

A Colera l'Ajuntament també va acceptar el projecte de parc eòlic de Molinàs presentat per Eolic Partners (20 MW) després que se'n reduís el nombre d'aerogeneradors previstos, inicialment de trenta-sis, fins a tretze. En canvi, el projecte del parc eòlic de la serra de Tramonts (vint-i-cinc aerogeneradors i 50 MW) als termes municipals de Boadella d'Empordà, Darnius, Terrades i Biure fou rebutjat pels ajuntaments. Tots aquests projectes van rebre al·legacions de Salvem l'Empordà.

D'altra banda, també durant el 2005 van aparèixer noves propostes de parcs eòlics. L'empresa Ecotecnia va proposar al maig la construcció de dos parcs eòlics de cinc aerogeneradors en dos punts del municipi de Llers: a la carretera de Terrades i a la carretera d'Avinyonet de Puigventós. L'alcalde, Carles Fortiana (CiU), va assegurar que no definiria la seva posició fins que no s'aclarís si la LÍNIA ELÈCTRICA DE MOLT ALTA TENSIÓ SENTMENAT-BESCANÓ-BAIXAS [88] també passaria per aquest municipi. El mes d'agost el Consell Comarcal de l'Alt Empordà va enunciar que projectava construir una central eòlica a l'abocador comarcal de Pedret i Marzà aprofitant els espais ja clausurats d'aquesta instal·lació.

A final de 2005, hi havia catorze projectes en tràmit administratiu, la major part dels quals havien sortit a exposició pública. Se situaven als municipis de Biure, Boadella d'Empordà, Cantallops, Capmany, Colera, Darnius, la Jonquera, Llançà, Llers, Pont de Molins, Terrades, Ventalló i Viladamat. Per al 2006 es preveia que el mapa eòlic decidís quins d'aquests parcs s'autoritzaven.

MJP

Més informació:

www.portbou.org
www.salvem-emporda.org

41 CENTRALS EÒLIQUES DE LES GARRIGUES I EL SEGRIÀ



El Departament de Treball i Indústria projecta una subestació elèctrica tansformadora a Maials (el Segrià) que ha de permetre desbloquejar els parcs eòlics autoritzats a les Garrigues i el Segrià garantint-ne la connexió a la xarxa elèctrica. Mentrestant s'autoritza un parc eòlic a l'est de les Garrigues i en surt a informació pública un altre a Almatret (el Segrià) que preveu aerogeneradors el doble de potents que els convencionals.

Les Garrigues i el Segrià són les comarques de la Plana de Lleida amb més potencialitat per aprofitar l'energia eòlica. Segons el MAPA DE RECURSOS EÒLICS [2004:56], presentat el 2004, el sud del Segrià i la major part de les Garrigues registraven velocitats de vents de més de 5,5 m/s de mitjana, el llindar considerat per determinar si una zona és eficient per a la generació d'energia eòlica. No obstant això, en cap cas superaven els 7 m/s, a diferència d'altres comarques del Camp de Tarragona i de les Terres de l'Ebre.

Les primeres propostes per instal·lar centrals eòliques a les Garrigues i el Segrià van sorgir a partir de l'any 2001 i, a diferència d'altres indrets, no van topar amb l'oposició social per part de plataformes ecologistes, fet que en va facilitar la tramitació. Així, a final de 2004 ja hi havia sis parcs eòlics que disposaven d'autorització administrativa, cinc situats al sud-oest de les Garrigues i un al sud del Segrià, sumant un total de 250,5 MW i cent seixanta-set aerogeneradors, si bé de cap no se n'havien començat les obres.

A les Garrigues havien rebut l'autorització el parc eòlic d'Auliver, de 45 MW, situat entre Granyena, Torms i Soleràs; el parc eòlic de les Rotes, de 45 MW, entre Bellaguarda i la Granadella, i els parcs eòlics de Monclues, 30 MW, de Sant Antoni, 49,50 MW, i de Solans, 31,50 MW, tots ells situats a la Granadella. Al Segrià estava autoritzat el parc eòlic d'Almatret, 49,5 MW, a Almatret. D'altra banda havien sortit a informació pública el parc eòlic Serra de Vilobí, de 40,5 MW entre Tarrés i Fulleda, a l'est de les Garrigues, i el parc eòlic coll del Panissot, de 8,35 MW, a Almatret (el Segrià).

Es projecta una subestació per desencallar els parcs

A principi d'any l'alcalde de la Granadella, Miquel Guiu, de Convergència i Unió (CiU), va manifestar el seu malestar per la demora del primer parc eòlic que havia d'iniciar les obres a les Garrigues, el de Sant Antoni. Aquest retard es devia al fet que no tenia garantida encara la connexió a la xarxa elèctrica, una situació en què també es trobaven la resta de parcs de les Garrigues i el Segrià i la major part dels projectats a Catalunya.

El febrer el conseller de Treball i Indústria, Josep Maria Rañé, va presentar un pla que havia de permetre desbloquejar els impediments que mantenien paralitzats els parcs eòlics autoritzats i que es basava a fer que aquests compartissin infraestructures de connexió a la xarxa elèctrica. Així a la Plana de Lleida es preveia la construcció d'una subestació elèctrica transformadora a Maials (el Segrià) que tindria la capacitat de rebre fins a 500 MW procedents dels parcs eòlics de les Garrigues, el Segrià i l'extrem nord de la Terra Alta i permetria alimentar la línia de 400 kV de Mequinensa (Baix Cinca) a Rubí (el Vallès Occidental).

Avança la tramitació de més parcs

El mes d'octubre el Departament de Treball i Indústria (DTI) va autoritzar el parc eòlic de la Serra de Vilobí, als municipis de Tarrés i Fulleda, a l'est de les Garrigues, on es preveien vint-i-set aerogeneradors i 40,5 MW de potència instal·lada. A diferència de la resta de parcs eòlics de la comarca, l'energia produïda s'evacuaria cap a la subestació transformadora del Tallat i no a la de Maials (CENTRALS EÒLIQUES DE LES SERRES DEL TALLAT I DE VILOBÍ [42]).

D'altra banda el mateix mes va sortir a informació pública el projecte de parc eòlic Escambrons, al terme municipal d'Almatret (el Segrià) amb setze aerogeneradors i 48 MW de potència instal·lada. En cas d'autoritzar-se seria el primer parc eòlic de Catalunya que utilitzaria una nova tecnologia que doblaria la potència dels aerogeneradors, ja que, en lloc de produir 1,5 MW, produiria 3 MW. Segons l'empresa promotora, Empordavent S.L., els nous molins funcionaven a ple rendiment amb menys vent i suposaven un risc menor per a les aus, ja que la rotació de les aspes era més lenta. No obstant això, el cost dels aerogeneradors era més elevat que els convencionals i requeria paratges molt accessibles, ja que les peces eren molt grans i el trasllat, complex.

A final de 2005 hi havia sis parcs eòlics autoritzats a les Garrigues i un al Segrià que sumaven un total de 291 MW, si bé en cap se n'havien iniciat les obres, i dos més, a Almatret, a informació pública. Encara no s'havia iniciat la construcció de la subestació elèctrica de Maials, per la qual cosa es preveia que cap d'ells no entraria en funcionament abans del 2007.

MJP

Més informació:

www.garrigues.com
www.gencat.net/diari/4548/05326074.htm

CENTRALS EÒLIQUES DE LES SERRES DEL TALLAT I DE VILOBÍ 42



Els cinc projectes de centrals eòliques a les serres del Tallat i Vilobí que van iniciar els tràmits administratius a partir de 2003 continuen endavant. Les iniciatives compten amb el suport de la majoria d'ajuntaments afectats i del Departament Treball i Indústria però susciten l'oposició de l'Ajuntament de Senan i diverses plataformes i entitats ecologistes.

Antecedents | 2003:029, 2004:053

Les serres del Tallat i Vilobí formen part de la Serralada Prelitoral Catalana, entre les serres de Queralt i Rubió, al nord, i la serra de Llena i les muntanyes de Prades, al sud, i atenyen alçades superiors als 800 m. S'estenen al límit entre la Conca de Barberà i l'Urgell i constitueixen la divisòria entre el domini climàtic mediterrani i el continental. La seva topografia suau domina un paisatge ondulat constituït per un mosaic agrícola de secà amb taques de pinedes, carrascars i rouredes en les zones més pedregoses o accidentades.

L'any 2003 es van fer públics tres projectes de centrals eòliques en aquest àmbit. El primer va ser el de Coma Bertran, als municipis de Vallbona de les Monges i els Omells de Na Gaia (l'Urgell), amb onze aerogeneradors i una potència total de 16,5 MW. El segon va ser el de les Forques, als municipis de Forés i Passanant (Conca de Barberà), amb quinze aerogeneradors i una potència total de 22,5 MW. El tercer va ser el de Montargull, als municipis de Llorac (Conca de Barberà) i Talavera (Urgell), amb quinze aerogeneradors i una potència total de 30 MW. Els tres eren promoguts per GERRSA.

L'any 2004 es van fer públics dos projectes més. El primer va ser el de la serra de Vilobí, als municipis de Fulleda i Tarrés (les Garrigues), amb trenta-tres aerogeneradors i 49,5 MW de potència total. El segon va ser el de la serra del Tallat, als municipis de Vallbona de les Monges (l'Urgell) i Passanant (Conca de Barberà), també amb trenta-tres aerogeneradors i 49,5 MW de potència total. Ambdós eren promoguts per Corporación Energía Hidroeléctrica de Navarra, S.A. (CEHN), empresa que va ser comprada per Acciona Energía. Un cop iniciats els tràmits administratius, tenien un pressupost de 42,1 i 42,6 MEUR, respectivament, i preveien aerogeneradors de 1,5 MW de potència individual, 80 m d'altura de tija i 77 m de diàmetre de rotor.

La construcció d'un parc eòlic comporta diversos tràmits administratius: el projecte bàsic se sotmet al tràmit d'autorització administrativa i al tràmit de llicència ambiental, que actualment s'integren en un procediment comú impulsat pel Departament de Treball i Indústria i el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH); a continuació, el projecte executiu s'ha de sotmetre al tràmit urbanístic, que resol la comissió territorial d'urbanisme corresponent, i en última instància, l'ajuntament afectat decideix l'atorgament de la llicència ambiental (amb l'informe preceptiu emès prèviament pel DMAH) i el de la llicència d'obres municipal.

La concentració de centrals eòliques desperta l'oposició d'algunes plataformes

Les centrals eòliques comptaven amb el suport de la major part dels municipis afectats, excepte el de Senan, on el 2003 els veïns van constituir la Plataforma de Senan amb la finalitat de protestar per la proximitat dels aerogeneradors de la central de Coma Bertran. Igualment, des del Grup d'Estudi i Protecció dels Ecosistemes del Camp (GEPEC), la plataforma Salvem la Serra del Tallat i la Coordinadora per a la Defensa de la Terra (CDT), s'alertava dels problemes ambientals i paisatgístics que podia comportar la concentració de tantes centrals eòliques en aquest àmbit i els possibles efectes negatius sobre el turisme de la ruta del Cister. La Plataforma per Senan, l'Ajuntament de Senan i la CDT van demanar el maig de 2004 al Govern de la Generalitat una moratòria en relació amb els projectes eòlics previstos a les serres del Tallat i Vilobí que permetés establir una taula de diàleg i debat, i la CDT va organitzar per al juny de 2004 una caminada reivindicativa per demanar la retirada dels projectes.

El Govern de la Generalitat va anunciar l'estiu de 2005 l'establiment d'una moratòria d'un any en l'admissió a tràmit de noves sol·licituds d'autorització administrativa de parcs eòlics, moratòria que encara no ha entrat en vigor. La plataforma Salvem



Les centrals eòliques compten amb el suport de la major part de les municipis afectats. Foto: Alex Tarroja

Senan va efectuar una declaració, conjuntament amb altres agrupacions similars, on reiterava la necessitat de paralitzar els projectes en curs i revisar-los conjuntament.

El 18 de juny, en la inauguració del parc eòlic més gran de Catalunya, el de RUBIÓ [32], a la comarca de l'Anoia (amb trenta-tres aerogeneradors i 49,5 MW de potència total), el conseller Josep Maria Rañé Blasco va declarar que el Govern volia assolir l'objectiu establert pel PLA D'ENERGIA DE CATALUNYA 2006-2015 [120] –aprovat finalment pel Govern de la Generalitat l'11 d'octubre de 2005– d'assolir 1.500 MW de producció eòlica abans de la fi de la legislatura i 3.000 MW en l'horitzó 2010.

L'evolució dels tràmits administratius dels parcs presentats abans del 2005 al llarg de l'any

El setembre de 2005 es va sotmetre a informació pública la modificació del projecte de Montargull, que comportava l'ampliació del parc amb set aerogeneradors més de 78 m d'alçada, 90 m de diàmetre de rotor i 2 MW de potència, amb la qual cosa el parc passava de 30 MW de potència total a 44 MW (DOGC núm. 4.467, de 12 de setembre de 2005).

El mateix mes va sortir a informació pública l'autorització de la subestació elèctrica Montargull i de la línia elèctrica aèria d'alta tensió d'interconnexió entre aquesta i la subestació elèctrica de la central de les Forques (DOGC núm. 4.505, de 8 de novembre de 2005). La subestació Montargull es preveia al terme municipal de Llorac, tenia 139,77 m² i un pressupost de 541.511 euros. La línia elèctrica travessava els termes de Llorac, Santa Coloma de Queralt, Conesa, Forés i Passanant i tenia una longitud de 15,9 km.

Per últim, l'octubre de 2005 es va sotmetre a informació pública la modificació del projecte de les Forques, que comportava el canvi dels aerogeneradors previstos (de 67 m d'altura de tija, 80 m de diàmetre de rotor i 1,5 MW de potència) per altres de tecnologia més moderna (de 78 m d'altura, 90 m de diàmetre de rotor i 2 MW de potència), amb la qual cosa el parc passava de tenir 22,5 MW de potència total a 30 MW (DOGC núm. 4.485, de 7 d'octubre de 2005). Després de la informació pública, l'autorització administrativa atorgada en el seu dia (DOGC 4.033, de 18 de desembre de 2003) era vàlida per al projecte modificat.

La presentació de nous projectes a la zona durant l'any 2005

També l'octubre de 2005 va sortir alhora a informació pública l'autorització administrativa dels projectes de tres nous parcs a les mateixes serres, promoguts per GERR-SA (DOGC núm. 4.485, de 7 d'octubre de 2005). Un era el de Conesa I, al municipi de Conesa (Conca de Barberà), amb 15 aerogeneradors i 30 MW de potència total. Un altre era el de Conesa II, als municipis de Conesa i Forès (Conca de Barberà), amb setze aerogeneradors i 32 MW de potència total. El tercer era el de Savallà, als municipis de Conesa i Savallà del Comtat (Conca de Barberà), amb deu aerogeneradors i 20 MW de potència total. Els parcs preveien aerogeneradors de 2 MW de potència individual, fins a 67 i 78 m d'altura de tijai i 90 m de diàmetre de rotor i tenien un pressupost de 31,3, 30,6 i 20,4 MEUR, respectivament.

Entre el març i el setembre de 2005, es van presentar també a informació pública els projectes de tres subestacions elèctriques i una línia d'evacuació. Les subestacions eren la del Tallat, la de les Forques i la de les Comes. La línia elèctrica connectava aquestes dues darreres.

La situació administrativa de les centrals eòliques a les serres del Tallat i Vilobí a final del 2005 era la següent. En primer lloc, la central de Coma Bertran no havia estat finalment aprovada. En segon lloc, estaven pendents d'obtenir l'autorització administrativa tres centrals eòliques: Conesa, Conesa II i Savallà, les quals sumaven quaranta-un aerogeneradors i una potència de 82 MW. Per últim, havien obtingut autorització administrativa quatre centrals eòliques: el 2003, la central de les Forques (DOGC núm. 4.033, 18 de desembre de 2003), que seguia pendent de la llicència d'obres municipal des que va ser aprovada per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona el novembre de 2003; el 2004, la central de Montargull (DOGC núm. 4.216, de 10 de setembre de 2004), i el 2005, les centrals de la serra de Vilobí (DOGC núm. 4.485, de 7 d'octubre de 2005) i de la serra del Tallat (DOGC 4.453, 23 d'agost de 2005). El delegat territorial del Govern de la Generalitat a Lleida, Jaume Gilabert Torruella, va anunciar en una visita a Vallbona de les Monges que es preveia que la central de la serra del Tallat entrés en funcionament a final de 2006.

JRT

Més informació:

www.gencat.net/diari/llistas.htm
www.gencat.net/treballiindustria/doc/doc_10123057_1.pdf
www.gencat.net/eadop/imatges/4485/05215108.pdf
www10.gencat.net/gencat/binaris/multimedia/pla_energia_pla.htm
www.icaen.net/index.jsp?type=1&opt=listado&opt2=ver&idnot=226
www.icaen.net/index.jsp?idmenu=20&idcat=86&mtipo=A&nomcat=E%F2lica&nombre=Les%20fonts%20energ%E8tiques
www.infoeolica.com/cataluna.html
mediambient.gencat.net/cat/el_medi/sostenibilitat/mapa_eolic/mapa_recursos_eolics.jsp

CENTRALS EÒLIQUES DEL PRIORAT. ACORD COMARCAL 43



Es presenta la proposta de parc eòlic del Priorat i la Ribera d'Ebre que preveu la instal·lació de seixanta-dos aerogeneradors al llarg de 20 km. Partits polítics i entitats discrepen sobre els beneficis i perjudicis d'aquest parc i sobre la validesa de l'Acord comarcal per al desenvolupament de l'energia eòlica aprovat el 2001.

Antecedents | 2004: 55

La comarca del Priorat se situa al centre de la província de Tarragona i es caracteritza per un paisatge àrid i sec envoltat d'oliveres i vinyes juntament amb àrees de bosc mediterrani a les zones més muntanyoses.

El 1999 va entrar en funcionament la central eòlica de Trucafort, situada entre Duesaigües (Baix Camp) i Pradell de la Teixeta (Priorat) amb un total de norantaun aerogeneradors i 29,85 MW de potència instal·lada. El nombre de propostes per instal·lar més parcs eòlics a la comarca, entre el 1999 i el 2000, va portar a la signatura l'any 2001 de l'Acord comarcal per al desenvolupament de l'energia eòlica al Priorat aprovat per tots els grups polítics del Consell Comarcal (Convergència i Unió –CiU–, el Partit dels Socialistes de Catalunya –PSC– i Esquerra Republicana de Catalunya –ERC–), sis dels vint-i-tres alcaldes de la comarca, la Plataforma per la Defensa del Patrimoni Natural del Priorat (PDPNP) i els consells reguladors de les dues denominacions d'origen, DQO Priorat i DO Montsant. L'Acord, que no tenia validesa jurídica, enunciava l'objectiu de mantenir un paisatge de qualitat, proposava situar els aerogeneradors en llocs poc visibles i acceptava únicament dues centrals eòliques més, una a Margalef i l'altra a Cabacés.

Malgrat l'Acord, el 2002 es va construir la central eòlica del Mas de la Potra, situada al Coll de la Teixeta, amb dos aerogeneradors i 2,6 MW entre els municipis del Pradell de la Teixeta (Priorat) i Duesaigües (Baix Camp). A més durant el 2003 i el 2004 es van iniciar els tràmits de tres noves centrals eòliques: la Morera, al municipi de Morera del Montsant; els Segallassos, a Cornudella de Montsant (Priorat), Prades (Baix Camp) i Vilanova de Prades (Conca de Barberà), i una altra entre el Priorat i la Ribera d'Ebre.

Canvi de govern i presentació del parc eòlic del Priorat i la Ribera d'Ebre

El gener de 2005 Maria Secall, de CiU, va ser elegida nova presidenta del Consell Comarcal del Priorat en substitució d'Agustí Masip (ERC) gràcies al vot d'un dels consellers del PSC, Francesc Rubio, alcalde dels Guiamets. ERC i PSC van manifestar el seu temor que el canvi de presidència provoqués un trencament de l'Acord comarcal, ja que els municipis que promovien el parc eòlic del Priorat i la Ribera d'Ebre, que consideraven incompatible amb el document, eren tots plegats de CiU. A més, la portaveu de la PDPNP, Roser Vernet, va relacionar l'acti-



El nombre de propostes per instal·lar més parc eòlics porta a la signatura de l'Acord comarcal per al desenvolupament de l'energia eòlica. Foto: Alex Tarroja

tud de Francesc Rubio amb la possible instal·lació d'algun parc eòlic al municipi dels Guiamets.

El 30 de març els sis ajuntaments implicats en el parc eòlic del Priorat i la Ribera d'Ebre i l'empresa promotora Tàrraco Eòlica van presentar el projecte. Consistia en seixantados aerogeneradors, que produirien una potència de 124 MW, situats al llarg d'uns vint quilòmetres en tres parcs diferents (Carabers, Foradades i el Molar). Aquesta actuació afectaria els municipis de la Bisbal de Falset, Cabacés, la Figuera i el Molar (Priorat) i Vinebre i la Palma d'Ebre (Ribera d'Ebre). El parc suposaria una inversió inicial de 110 MEUR i els ajuntaments rebrien un cànon anual de 7.012 euros per cada aerogenerador. A la presentació, hi va assistir un representant del Departament d'Indústria, Jaume Margarit, que va valorar molt positivament el projecte.

El mes de juliol el Departament d'Indústria va enunciar que un cop hagués autoritzat 1.500 MW a tot Catalunya establiria una moratòria per a la tramitació de noves sol·licituds de parcs eòlics fins al 2007. El Departament va assegurar que entre els que s'autoritzarien per arribar als 1.500 MW no n'hi hauria cap del Priorat, de tal manera que els parcs eòlics que estaven en tramitació s'haurien d'esperar fins al 2007 (un cop elaborat el nou mapa eòlic que tindria l'objectiu d'arribar als 3.000 MW el 2010) per poder tirar endavant.

Malgrat aquest anunci, Tàrraco Eòlica va seguir amb la tramitació del parc eòlic del Priorat i la Ribera d'Ebre amb l'objectiu de finalitzar-la durant el 2006 i aconseguir-ne l'autorització definitiva el 2007. Entre el juliol i l'agost el projecte va sortir a exposició pública.

Divisió d'opinions sobre el projecte

La PDPNP, el Grup d'Estudi i Protecció dels Ecosistemes del Camp (Gepec), la DQO Priorat, la DO Montsant, l'Associació de Cases de Pagès del Priorat, Unió de Pagesos (UP), ERC i el PSC van presentar al·legacions contra al projecte en considerar que incomplia l'Acord comarcal i que tindria un fort impacte en una comarca que havia apostat per la potenciació de la cultura del vi i el paisatge com a principal motor econòmic.

En canvi, recolzaven aquest projecte entitats com Acció Veïnal per l'Energia Eòlica, Ecologistes en Acció de Catalunya i el grup de CiU del Consell Comarcal. El portaveu d'Acció Veïnal per l'Energia Eòlica i regidor de l'Ajuntament de Cabacés, Ricard Masip partit?, va recordar que l'Acord comarcal no era un document normatiu sinó una declaració d'intencions, si bé va assegurar que el projecte complia els objectius bàsics al situar-se en nord de la comarca i deixar lliure d'aerogeneradors el Priorat històric.

D'altra banda durant el 2005 va seguir la redacció, iniciada un any abans, de la Carta del paisatge del Priorat [2004:40], un document de caire regulador i normatiu per a la protecció integral del paisatge. El mes de març el Consell Comarcal va fer l'aprovació inicial del document informatiu de la Carta del paisatge que, a grans trets, coincidia amb el que havia proposat l'anterior govern format per ERC i el PSC, ja que supeditava la implantació de l'energia eòlica a l'Acord comarcal. Els ajuntaments de Cabacés i la Bisbal de Falset, governats per CiU, van presentar-hi al·legacions, en les quals proposaven retirar l'Acord de la Carta del paisatge argumentant que no era cap document normatiu i reclamaven que es tingués en compte el futur mapa eòlic de la Generalitat i la voluntat de molts municipis del Priorat favorables a la implantació de parcs. CiU es va mostrar disposat a realitzar alguns canvis en el document definitiu, mentre que ERC va mostrar la seva oposició a les al·legacions.

D'altra banda, durant el 2005, el Gepec va denunciar la suposada il·legalitat de la Central Eòlica del Coll Dels Feixos [2004:48], situada al municipi de Duesaigües, al Baix Camp, just a la frontera del Priorat, ja que malgrat que ja estava construïda no disposava d'autorització del Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) ni de la Direcció General d'Urbanisme (DGU). Aquesta central, d'altra banda, no estava encara connectada a la xarxa per la qual cosa l'energia que generava no s'aprofitava.

A final d'any, al Priorat no hi havia cap parc eòlic amb autorització a part dels dos que ja estaven construïts. Per al 2006 es preveia que continuessin les gestions dels parcs en tramitació i que el Consell Comarcal aprovés definitivament el document informatiu de la Carta del paisatge i iniciés l'elaboració del document normatiu, que seria l'eina per intervenir en els planejaments urbanístics municipals

MJP

Més informació:

www.alvent.net
www.priorat.org

CENTRE D'ATENCIÓ I SEGUIMENT DE TOXICÒMANS DE LA VALL D'HEBRON (BARCELONA) 44



L'obertura el mes de juliol del Centre d'Atenció i Seguiment de Toxicòmans de la Vall d'Hebron (CAS), dins del recinte de l'Hospital de la Vall d'Hebron a la ciutat de Barcelona, ha suscitat una infinitat de protestes i de manifestacions per part de les associacions de veïns dels barris més pròxims. El pla de l'Ajuntament per situar aquesta mena de centres d'assistència preveu mantenir els centres existents i a més ampliar-ne l'oferta a la ciutat.

El Centre d'Atenció i Seguiment de Toxicòmans (CAS) de la Vall d'Hebron era, a final del 2005, un petit centre assistencial prefabricat ubicat al recinte hospitalari d'aquesta ciutat sanitària, de Barcelona, destinat a atendre els toxicòmans. Va començar a funcionar el 28 de juliol de 2005.

Les tasques del centre consistien a complir diverses funcions d'atenció als toxicòmans, entre les quals destacava la polèmica sala de venopunció destinada a acollir els malalts que no havien aconseguit desenganxar-se de l'addicció, a fi que s'hi poguessin subministrar la droga d'una manera segura i higiènica i sota la supervisió d'assistents socials. El nou centre tenia uns 126 m² de superfície, i 20 m² del total es destinaven a la sala de venopunció, anomenada també narcosala. En aquest espai es donava atenció aproximadament a uns tres-cents toxicòmans de la zona d'Horta-Guinardó que podien venir d'altres barris on no disposaven d'aquesta mena d'infraestructura.

La construcció de la narcosala va ser una de les conseqüències directes de la desaparició, l'estiu de 2004, del BARRI DE CAN TUNIS [2004:186] com a espai de concentració del mercat de la droga a Barcelona. El desmantellament a què va ser sotmès aquell barri va fer que els toxicòmans i el mercat de la droga es traslladessin per trobar altres barris d'actuació. La política que l'Ajuntament va portar a terme preveia instal·lar centres de consum higiènic i sales de venopunció per acollir-hi els malalts que no podien recórrer a la sanitat pública perquè aquesta no disposa ni del personal ni dels mitjans necessaris per atendre aquest col·lectiu.

Les persones que donen suport a l'existència i funcionament d'aquests centres opinen, basant-se en diverses experiències d'altres països, que són necessaris perquè permeten reduir els riscos d'infecció i de mort entre els afectats. La primera experiència espanyola vinculada a aquesta iniciativa va tenir lloc a Madrid l'any 2000, si bé a Basilea, a Suïssa, ja s'havia obert el primer centre d'aquestes característiques a tot Europa ara feia catorze anys.

Polèmica i oposició

La política de construcció d'aquests centres ha generat polèmica entre l'Administració pública i les diverses associacions de veïns de la ciutat corresponents als barris afectats, ja que per bé que la gent considera que són necessaris per poder controlar situacions de risc, ningú no els vol a tocar de casa seva.

A final de juny, els veïns de cinc barris barcelonesos afectats per la futura obertura d'aquest centre (Sant Genís, Vall d'Hebron, Montbau, Teixonera i la Clota) van decidir de fer una manifestació conjunta per protestar contra les autoritats i demanar-los que es replantegés la localització del centre, argumentant que hi havia altres barris on potser seria més necessari. Com a conseqüència d'això, els veïns van decidir constituir una plataforma veïnal per protestar. La localització de la sala de venopunció era la preocupació més gran dels veïns, ja que al·legaven que un espai com aquell atauria els toxicòmans de tota la ciutat, que només els retindria momentàniament per punxar-se, però que després romandrien pel barri sense fer res de profit i només inclinats a robar. A més a més, insistien que el centre atauria els narcotraficants al barri, els quals s'hi acostarien amb la finalitat de proveir els drogodependents.

La primera manifestació important de protesta per la narcosala va tenir lloc el 23 de juny i hi van participar, aproximadament, entre nou-cents i dos mil veïns. Van tallar la ronda de Dalt i van provocar importants retencions de trànsit, de fins a 8 km, en tots dos sentits de la via.

La manca de resposta per part de les autoritats competents va comportar una no



L'hospital de la Vall d'Hebron acull al centre d'atenció i requeriment de toxicòmans. Foto: Marta Casas.

va manifestació el dimecres següent, dia 30 de juny, amb unes característiques similars. Aleshores, els veïns van declarar que continuarien endavant amb les mesures de força fins que l'Ajuntament els garantís la paralització del projecte. Fins a la inauguració de la sala, van tenir lloc ininterrompudament cada dimecres manifestacions i talls de circulació a la ronda de Dalt a les hores de màxim volum de trànsit, és a dir, quan els usuaris tornaven a casa seva després de la jornada laboral. Algunes vegades, els talls de carretera van anar acompanyats d'accions vandàliques contra les instal·lacions del centre sanitari en construcció fins al punt de trencar les tanques de protecció i de destrossar els vidres i el mobiliari de la futura sala.

Malgrat totes les protestes, Imma Mayol (Iniciativa de Catalunya – els Verds, ICV), tercera tinent d'alcalde de la ciutat i responsable de l'àrea de salut, donava suport al projecte i anunciava que el pla d'obertura continuaria endavant com s'havia previst i que, a més, la Generalitat tenia en ment l'obertura de tres centres més d'aquestes característiques en altres punts de Catalunya. Barcelona disposava en aquells moments d'una altra sala similar a les Drassanes, a més de l'autobús que operava a la Zona Franca. També hi havia la sala de Sant Adrià de Besòs per atendre uns catorze mil usuaris potencials.

Els arguments de l'Ajuntament al plantejament veïnal, que justificava per mitjà de l'Agència de Salut Pública (ASP), era que la sala estava destinada a atendre majoritàriament toxicòmans residents als barris més pròxims, que no disposaven d'un centre d'aquestes característiques, i que, per altra banda, segons les experiències d'altres centres, no atrauria persones d'altres barris i tampoc no atrauria traficants en cerca de clients.

A les protestes veïnals, es van sumar les crítiques dels partits polítics d'oposició. El Partit Popular (PP) i Convergència i Unió (CiU), per mitjà dels seus grups municipals, van reclamar el 19 de juliol, una setmana abans que s'obrís el centre, que s'aturés el projecte i van acusar el municipi d'actuar precipitadament, amb manca de previsió i sense haver mantingut un diàleg amb els veïns.

L'obertura del centre

Tot i les múltiples oposicions, el 28 de juliol de 2005 es van obrir les portes del centre d'atenció i seguiment del drogoaddicte CAS, conegut com la narcosala de la Vall d'Hebron, localitzat a les immediacions de la ciutat sanitària del mateix nom, a Barcelona, després d'haver-se complert els terminis pactats.

El dia de la inauguració la tensió es palpava en la pell dels veïns i treballadors del centre, que van ser increpats i fins agredits físicament tot i el cordó de seguretat que s'havia muntat amb efectius de la guàrdia urbana i de la policia nacional. Els pocs toxicòmans que es van acostar al centre van haver de patir una sort similar, fet pel qual el moviment registrat va ser més aviat escàs. Els veïns, a més, van decidir de posar piquets a les portes d'entrada al centre i van interposar un recurs contenciós administratiu contra el CAS amb què demanaven com a mesura cautelar la suspensió de les activitats. El recurs, però, va ser denegat dies després per la justícia.

Els veïns acusaven, en una carta adreçada a l'alcalde Joan Clos, que l'Administració havia actuat amb prepotència i autoritat excessiva en no permetre que s'hagués establert un diàleg sobre el problema de la droga i la distribució de les narcosales.

Les vacances d'agost van suposar una suspensió de les manifestacions, les quals es van tornar a engegar amb força al setembre, amb nous talls de la ronda de Dalt. Davant d'aquestes manifestacions, els serveis jurídics de l'Ajuntament van decidir estudiar sancions exemplars contra els organitzadors per la il·legalitat que suposaven aquestes accions. Les crítiques de dues entitats importants de la ciutat, la Federació d'Associacions de Veïns de Barcelona (FAVB) i la Junta de l'Associació de Veïns d'Horta, a l'agressivitat de les actituds dels veïns del districte contra el CAS no van impedir que les manifestacions continuessin tenint lloc cada dimecres fins a final de l'any 2005.

Les últimes manifestacions que van tenir lloc pels volts de fi d'any, concretament la del 23 de novembre, van suposar un punt d'inflexió en l'actitud de les associacions de veïns, les quals van respectar els pactes a què havien arribat amb la consellera d'Interior Montserrat Tura (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), que havia advertit que no permetria més talls a la ronda. La reunió que van fer va permetre, en certa mesura, calmar els ànims dels veïns davant les promeses que va fer l'Administració d'estudiar a fons el cas i de buscar solucions que afavorissin totes dues bandes. La conseqüència més immediata va ser el fet que per primera vegada, tot i ser dimecres, la ronda de Dalt no es va tallar i la circulació de vehicles va ser fluida. De tota manera, la policia va haver de muntar un important dispositiu de control en previsió de nous talls de la Ronda.

Els contactes entre veïns i Administració que van tenir lloc a final del mes de novembre no van dur, però, a cap acord concret. Les autoritats havien proposat de traslladar el CAS en un edifici de dins la ciutat sanitària, però l'oferta no va convèncer els veïns i per això es van continuar manifestant i van anunciar per a començament de desembre que tallaven el procés de diàleg amb el Govern perquè se sentien utilitzats amb l'única finalitat de fer veure que hi havia diàleg quan, en realitat, no n'hi havia.

A fi d'any, tot i el diàleg tallat i els veïns convençuts de tirar endavant les seves mesures de protesta, l'Ajuntament havia aconseguit mantenir en funcionament el CAS, per bé que en preveia el trasllat a l'interior d'un dels edificis de la ciutat sanitària i projectava la instal·lació de dues noves narcosales, una a Nou Barris i l'altra a Sant Medir i a l'Eixample.

MDD i RCV

Més informació:

www.plataformavecinal.com/situacion.htm
www.websalud.com
www.bcn.es

CENTRE DE RECERCA D'ENERGIES RENOVABLES DE CATALUNYA (VANDELLÒS I L'HOSPITALET DE L'INFANT) 45



Després de dos anys de negociacions, la localitat francesa de Cadarache és escollida com a seu del projecte internacional ITER, i l'Estat espanyol, que havia renunciat a la candidatura de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant per beneficiar l'opció de Cadarache, rep com a compensació la seu de l'Agència Europea de Fusió. Vandellòs aspirava a aquesta seu, però finalment l'agència s'acaba establint a Barcelona. Des de diversos àmbits es demana que el Camp de Tarragona, i concretament Vandellòs, almenys allotgi el Centre de Recerca d'Energies Renovables de Catalunya, la ubicació i característiques finals del qual generen un debat que es manté obert tot l'any.

Antecedents 2003:71; 2004:57

L'any 2003 el Govern espanyol va presentar la candidatura de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant (Baix Camp) per acollir el reactor termonuclear ITER (INTERNATIONAL THERMONUCLEAR EXPERIMENTAL REACTOR) [2003:71]. La Unió Europea (UE) va prioritzar la candidatura de la localitat occitana de Cadarache (França) en detriment de l'espanyola per fer un front comú davant la candidatura presentada pel Japó. El 29 de juny els socis del projecte internacional van acordar a Moscou que l'ITER finalment es construiria a Cadarache. La decisió responia a la renúncia del Japó a la candidatura a canvi d'importants compensacions tècniques i econòmiques. Per la seva banda, Espanya, que havia renunciat a ubicar l'ITER a Vandellòs, va rebre com a compensació l'oficina gestora del projecte, que provisionalment va prendre el nom d'Agència Europea de Fusió (AEF). Aquesta agència gestionaria en deu anys uns 2.000 MEUR, un 20% del pressupost total de l'ITER, i donaria ocupació a unes cent vint persones, la majoria tècnics internacionals d'alta qualificació.

Vandellòs, després d'haver encapçalat la candidatura espanyola per l'ITER, aspirava a acollir la seu de l'AEF, però aviat el Govern de l'Estat va anunciar que l'AEF s'ubicaria a Barcelona, concretament al futur campus de Llevant, a la zona Fòrum del districte 22@. Carlos Alejaldre, director general de Política Tecnològica i principal impulsor del projecte ITER a l'Estat espanyol, va explicar que l'AEF requeria una ciutat ben comunicada i amb serveis com Barcelona, i que per tant no es podia establir a Vandellòs. El portaveu de Convergència i Unió (CiU) al Parlament de Catalunya, Felip Puig, va considerar-ho un menyspreu envers el territori, i Joan Boada, portaveu parlamentari d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Alternativa (ICV-EA), va defensar l'opció de Vandellòs, però no com a seu de l'AEF, sinó per ubicar-hi el Centre de Recerca d'Energies Renovables de Catalunya (CRERC). Es considerava que el municipi de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant, que tenia damunt la taula projectes per construir una CENTRAL TÈRMICA [37] i un MAGATZEM DE RESIDUS RADIOACTIUS [34], era ade-



Es proposa Vandellòs per emplaçar-hi al Centre d'Energies Renovables de Catalunya. Foto: Marta Casas.

quat per acollir un centre de recerca sobre energies renovables.

El conseller d'Universitats, Recerca i Societat de la Informació, Carles Solà, va anunciar una acció a Tarragona per satisfer les expectatives creades per l'ITER, però no en va concretar l'abast ni la ubicació. Sí que ho va fer el delegat del Govern al Camp de Tarragona, Xavier Sabaté, que va anunciar un centre d'interpretació de l'energia a Vandellòs. Això implicava, tal com es temia des de Vandellòs, la possibilitat que el CRERC també s'acabés ubicant a Barcelona. L'Ajuntament de Vandellòs va aprovar per unanimitat una moció en què s'oposava a aquesta opció, i l'alcalde de la localitat, Josep Castellnou (CiU), va recordar que l'abril de 2004 el Parlament de Catalunya havia aprovat per unanimitat la creació del CRERC al municipi, i que el setembre del mateix any tots els partits del Senat, excepte el Partit Popular, havien votat a favor d'una moció que instava el Govern central a impulsar el CRERC a Vandellòs abans que s'acabés la legislatura. De fet, els pressupostos de l'Estat preveien una partida de 3 MEUR per a tal fi.

Per la seva banda, els diputats del Camp de Tarragona del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) i d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) van demanar que el CRERC es construís al Camp de Tarragona, però sense proposar una ubicació concreta. El conseller Solà va suggerir el campus de Sescelades de la Universitat Rovira i Virgili, que relegava Vandellòs a esdevenir una subseu del Centre.

Amb tot, no es va establir cap compromís ferm per construir el CRERC durant tot l'any. Per exemple, el PLA DE L'ENERGIA DE CATALUNYA 2006-2015 [120], aprovat l'octubre de 2005, no incorporava la creació d'aquest centre entre les seves actuacions. A final d'any, però, el ministre d'Indústria, José Montilla, com a resposta a una pregunta de CiU, es va comprometre a estudiar la viabilitat d'ubicar el CRERC al municipi del Baix Camp. Aquest compromís reobria, per a la resta de l'any, el debat sobre la ubicació final del CRERC.

XSR, JRL, XBR

Més informació

www.pangea.org/acec/
www.urv.es
Generalitat de Catalunya (2005) *Pla de l'Energia de Catalunya (2006-2015)*

CENTRE LOGÍSTIC DELS PLANS DE LA SALA (SALLENT) 46



Després d'un polèmic procés de tramitació per a la classificació de sòl urbanitzable industrial del sector del Pla de la Sala en el municipi de Sallent, el Centre Integral de Mercaderies i Activitats Logístiques S.A. (CIMALSA) hi adjudica la construcció del centre logístic d'àmbit català Logis Bages. A final d'any, a Catalunya hi havia dos centres integrats de mercaderies en funcionament, tres en construcció i uns altres dos en fase d'estudi.

Antecedents | 2004:042

Sallent és un municipi situat al centre del Bages, travessat de nord a sud per l'autovia C-16 i els rius Cardener i Llobregat. El desenvolupament històric de la indústria en una comarca tradicionalment agrària, en forma de colònies tèxtils al llarg dels rius, s'ha continuat en les darreres dècades amb la creació de polígons industrials prop de la C-16. L'obertura de LA CARRETERA C-25 EIX TRANSVERSAL [27] el 1997 va millorar les comunicacions de la comarca i va actuar com a element d'atracció d'activitat. La cruïlla amb la C-16, dins el terme de Sallent, va esdevenir un node estratègic i va generar transformacions que van permetre d'acollir activitats econòmiques en els terrenys situats al voltant, inicialment classificats de sòl no urbanitzable pel planejament urbanístic de 1985.

El desenvolupament de sòl industrial en una posició estratègica en relació amb les vies de comunicació

El 1999 l'Ajuntament de Sallent va tramitar una modificació concreta del planejament per classificar un àmbit de 31,73 ha, conegut com a Pla del Mas i situat al sud-est de la cruïlla entre la C-16 i la C-25, com a sòl urbanitzable industrial. La Comissió d'Urbanisme de Barcelona (CUB) va considerar que això comportava un canvi de model territorial i va derivar la modificació puntual cap a una revisió del Pla general d'ordenació urbana (PGOU) de 1985. Aquesta es va limitar bàsicament a refondre les modificacions puntuals que s'havien tramitat al llarg dels anys i a classificar el nou sector industrial. El nou PGOU va ser aprovat definitivament per la CUB el 26 de maig de 1999, mentre que el Pla parcial del sector Pla del Mas, ho va ser el 15 de desembre del mateix any.

Per la seva banda, l'Institut Català del Sòl (INCASOL), que havia mostrat la seva posició a favor d'aquest punt estratègic amb la compra d'una gran superfície de terrenys en els Plans de la Sala, situats al nord-est de la cruïlla, pocs quilòmetres al sud del nucli de Cabrianes, va promoure a través de l'Ajuntament el seu canvi de classificació de sòl no urbanitzable a sòl urbanitzable d'ús industrial. El sector tenia prop de 100 ha –límit a partir del qual era legalment preceptiu un estudi d'impacte ambiental– i dimensió suficient perquè la CUB forcés a una revisió del planejament general, però el tràmit que es va seguir va ser el d'una modificació puntual. La possible classificació del sector va aixecar polèmica i durant els períodes d'informació pública es van presentar diversos escrits, tant de suggeriments al document previ d'avanç, com d'al·legacions al document ja aprovat inicialment per l'Ajuntament, per part de grups polítics, associacions i institucions (grup municipal d'Iniciativa per Catalunya Verds (ICV) de Sallent, grup d'ICV del Bages, grup municipal d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), Associació de Veïns de Cabrianes, Col·lectiu Ecologista Alzina i delegació del Bages de la Institució Catalana d'Història Natural, (ICHN)). La ICHN posava de manifest la inclusió de l'àmbit en la seva *Guia d'espais naturals del Bages*, per ser una de les zones més ben conservades i amb més interès del pla del Bages.

Entitats vinculades a l'ordenació territorial demanen que el projecte s'inscrigui en una visió ambiental i territorial més àmplia

El 22 de juliol de 2002, la delegació del Bages-Berguedà del Col·legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya (COAC), el Col·legi de Biòlegs de Catalunya, el Col·legi d'Advocats de Manresa, la ICHN, el Col·legi de Geògrafs i el Centre d'Estudis del Bages va enviar al Consell Comarcal del Bages –que actuava com a mediador– el document "El Pla de la Sala i el Pla del Bages" perquè el fes arribar a l'INCASOL i la Direcció General d'Urbanisme (DGU) del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP). Hi expressaven la preocupació per la tramitació precipitada i excepcional d'un expedient molt rellevant des d'un punt de vista territorial i amb fortes repercussions sobre la qualitat ambiental i paisatgística d'una comarca que encara comptava amb un pai-



Emplaçament del centre logístic dels Plans de la Sala (entrada). Foto: Elisabet Tayà



Vista de prop del Plans de la Sala. Foto: Elisabet Tayà.

satge harmoniós i coherent. Les entitats recordaven el ric patrimoni ecològic de l'àmbit, dins el qual conflueixen el riu Llobregat, la riera Gavarresa i la de la Sala, i demanaven l'ocupació mínima i imprescindible de la superfície, la concreció dels usos i tipologies que calia assentar-hi i una especial atenció per l'impacte paisatgístic de les edificacions. D'altra banda, feien èmfasi en el fet que la promoció pública havia de ser exemplar, coordinar-se amb les iniciatives de planejament territorial en curs (el Pla territorial parcial de les comarques centrals i el Pla director territorial del Bages) i inscriure's en el marc de la revisió d'un planejament urbanístic municipal obsolet malgrat la seva recent revisió, de caràcter merament procedimental. El 30 de juliol de 2002, en una reunió amb el secretari per a la Planificació Territorial del DPTOP, Pere Torres Grau, els representants de les cinc entitats van exposar la seva proposta que el sector industrial es reduís a l'àmbit entre la riera de la Sala i l'eix Transversal, i el secretari es va comprometre a estudiar-la. De fet, la superfície de 99,21 ha del sector prevista en el document aprovat inicialment per l'Ajuntament el 24 de juliol de 2001 es va reduir a 83,53 ha en el document aprovat provisionalment el 19 de novembre de 2002 perquè es van excloure de l'àmbit els terrenys situats al nord del torrent, el qual va quedar dintre del sector qualificat com a sistema de zona verda.

Malgrat aquesta tramitació tan polèmica, la modificació puntual del planejament de Sallent va ser aprovada per la CUB el 21 de gener de 2003 sense cap altra consideració. En la mateixa sessió es va aprovar el Pla parcial del sector, de 83,53 ha, que n'ordenava la vialitat i la situació dels espais lliures, dels equipaments i del sòl d'aprofitament privat (el qual suposava el 61,20% del sòl del sector, amb una previsió d'onze parcel·les de gran superfície, d'entre 5.178 m² i 89.000 m², qualificades d'indústria gran aïllada).

Un centre logístic se situarà en el polígon industrial dels Plans de la Sala

El 2 d'octubre de 2005, l'empresa pública Centre Integral de Mercaderies i Activitats Logístiques, S.A. (CIMALSA) va treure a concurs la construcció i explotació d'un centre logístic dins el polígon industrial dels Plans de la Sala, basant-se en la seva situació estratègica respecte de la xarxa viària. El centre, amb el nom de Logis Bages, ocuparia 87.000 m² –dels quals 53.000 correspondrien a una única nau industrial–, crearia dos-cents llocs de treball, tindria una continuïtat mínima garantida de cinquanta anys i estaria destinat a la distribució de mercaderies dins l'àmbit català i a la realització d'activitats de valor afegit vinculades amb la logística i la distribució. A final de novembre, CIMALSA va atorgar el concurs a l'empresa Coperfil Group. El projecte suposava una inversió propera als 25 milions d'euros i es tractava de la primera cooperació entre el sector públic i el privat de CIMALSA, en el marc del seu pla estratègic 2005-2008, en la qual Coperfil Group s'encarregava del desenvolupament i explotació del centre sota les directrius i el model de gestió de CIMALSA, que aportava el sòl.

CIMALSA va anunciar que les obres s'haurien d'iniciar abans d'un any i en durarien un màxim de tres.

Altres CIM

CIMALSA es va crear l'any 1992 per iniciativa del DPTOP i és l'empresa pública encarregada de la promoció de centrals i infraestructures per a la mobilitat i les activitats logístiques. El 2005 tenia en funcionament dos parcs d'activitat industrial i logística, el Centre Integrat de Mercaderies (CIM) Vallès, a Santa Perpètua de Mogoda (el primer, que va entrar en funcionament el 1997), i el CIM Lleida. A més, tenia tres CIM en construcció: el CIM Empordà (on s'havia acabat la primera fase de les obres i es començaven a comercialitzar els primers espais), el CIM la Selva (on al febrer es van concloure les obres d'urbanització) i el CIM Camp de Tarragona (en el qual CIMALSA ja havia acordat amb l'empresa de missatgeria SEUR que hi instal·lés la seva central de distribució regional i negociava la localització de sis empreses més). En fase d'estudi hi havia dos altres centres, a les Terres de l'Ebre i el Penedès.

CIMALSA havia començat a comprar els terrenys per al CIM el Camp i estava negociant amb l'Ajuntament de Vimbodí la reclassificació dels terrenys que haurien de permetre crear un centre de distribució de mercaderies del Port de Barcelona [159] i del Port de Tarragona [161] i de l'àrea de Reus. El CIM Penedès estava situat als termes municipals de l'Arboç (l'Ajuntament del qual s'oposava al projecte), Banyeres del Penedès i Sant Jaume dels Domenys i hauria de descongestionar el trànsit a la zona portuària de Barcelona quan el 2008 es fes operativa l'ampliació de les seves terminals.

JRT

Més informació:

www.cimalsa.es/noticies/links.asp?id_noticia=77
www.cimalsa.es/centrals/bages/logisbages.htm
www10.gencat.net/ptop/binaris/LogisBages_Detall_tcm32-29539.jpg

CENTRE PENITENCIARI DE PREVENTIUS DE BARCELONA 47



L'any 2001, l'Ajuntament de Barcelona i el Departament de Justícia van signar un conveni per alliberar la ciutat de centres penitenciaris i deixar-hi només tres centres de règim obert. L'any 2005, Justícia presenta el desplegament territorial del Pla director d'equipaments penitenciaris 2004-2010. En aquesta presentació, el conseller Vallès proposa que el nou centre de preventius previst al Pla i que ha de substituir la presó Model se situï a la conurbació de Barcelona o, millor, al seu terme municipal. Aquesta proposta no s'ajusta a les condicions del conveni de l'any 2001 i per això l'Ajuntament ha de buscar un espai per al nou centre, ja que el que és innegociable és la continuïtat de cap nova presó al solar de l'Eixample. Finalment, la Zona Franca serà el lloc on s'ubicarà aquest nou edifici penitenciari.

L'any 2001, l'Ajuntament de Barcelona va signar un conveni amb la Generalitat amb el qual es va acordar traslladar fora del municipi les tres presons de la ciutat, és a dir, la de presos preventius i de penes de la Model, la de joves de la Trinitat i la de dones de Wad Ras. En el conveni també s'establia que, un cop alliberat l'espai de la Model del carrer d'Entença, s'hi podria ubicar un centre carcerari en règim obert i compaginar-lo amb una zona verda, proveïda d'equipaments, hotels i oficines, i preservar i rehabilitar el panòptic central de la presó. Els sis braços de galeries que conflueixen al centre, amb una superfície de 22.000 m², constitueixen un conjunt arquitectònic singular que fóra bo conservar pel seu valor històric. En el conveni també s'establia que el nou centre de preventius se situaria a l'àrea d'influència metropolitana i que la ubicació quedaria fixada amb l'aprovació del nou Pla general metropolità (PGM).

L'11 de maig del 2004, el Govern de la Generalitat va aprovar el PLA DIRECTOR D'EQUIPAMENTS PENITENCIARIS, 2004-2010 [123]. Segons el conseller de Justícia, Josep M. Vallès i Casadevall (Ciutadans pel Canvi, CpC), aquest Pla tenia com a objectiu avaluar les necessitats dels centres penitenciaris per tal de modernitzar aquest tipus d'instal·lació a Catalunya i per donar resposta tant al constant increment d'interns com a la necessària renovació d'equipaments obsolets o saturats.

En el Pla director es van definir les tipologies dels nous centres a partir de la classificació penal i penitenciària dels interns i també els requisits bàsics del territori que els hauria d'acollir. La ubicació dels centres oberts s'hauria de fer preferentment en nuclis urbans amb transport públic accessible per tal d'afavorir els processos de reinserció dels interns que compleixen l'etapa final de la seva condemna i que només hi van a dormir, i haurien de tenir una capacitat per a dos-cents cinquanta o tres-cents interns. Quant als centres de preventius i de trànsit, s'haurien d'ubicar preferentment en zones urbanes o periurbanes per tal de garantir la proximitat a les seus dels jutjats. La grandària òptima oscil·laria entre les sis-centes i les set-centes cinquanta places.

El mes de juny de 2005 el conseller de Justícia va presentar l'acord d'execució del Pla director d'equipaments penitenciaris on es concretava la ubicació de la major part de les instal·lacions previstes. En el cas de Barcelona, va anunciar que una part dels terrenys de Wad Ras, Trinitat i Model de Barcelona es reservarien per als futurs centres de règim obert mentre que el centre de preventius quedaria ubicat a les "comarques de Barcelona". Vallès va afegir l'interès del seu Departament perquè aquest nou centre es construís a la ciutat de Barcelona o a la conurbació més immediata, tot i que ell es va declarar plenament a favor d'ubicar-lo a la capital catalana perquè era on hi havia les dotacions necessàries, tant judicials com de seguretat, per al funcionament correcte d'un centre de preventius, que són presos en règim tancat, pendents de judici i que, per tant, es traslladen freqüentment als jutjats per acomplir les diligències pertinents.

Davant d'aquesta proposta del Govern, Ferran Mascarell i Canalda (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), tinent alcalde i portaveu de l'equip de govern de l'Ajuntament de Barcelona, va sol·licitar la revisió del conveni signat l'any 2001 per tal d'encaixar les noves necessitats penitenciàries requerides pel Departament de Justícia per a la ciutat. Si bé el consistori, i en especial els representants del PSC, eren partidaris de deixar la ciutat lliure de presons, els tècnics municipals d'Urbanisme van començar a buscar un lloc adient per a la nova presó de preventius.

El solar que va reunir les millors condicions per al nou centre era propietat del Consorci de la Zona Franca (CZF). La nova presó s'aixecaria en un espai d'unes dues hectàrees ocupat per magatzems del Consorci, tindria una capacitat per a cinc-cents presos, dividits en cinc mòduls i tres-centes vint cel·les, i podria estar acabada a final de l'any 2008. La seva ubicació entre Mercabarna, la Zona d'Activitats Logístiques (ZAL) i l'antic curs del riu Llobregat la deixaria prou allunyada dels sectors residencials del barri, una de les condicions de l'Ajuntament per evitar polèmiques amb els veïns. A més, la futura presó estaria relativament a prop de la nova Ciutat Judicial que s'està construint a la plaça Cerdà i gaudiria d'una relativa proximitat amb la futura LÍNIA 9 DEL METRO [97]. Cal dir que, per tal de facilitar l'accés a la presó amb aquest transport públic, el Departament de Justícia en volia negociar una parada específica amb el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP).

Xavier Trias i Vidal de Llobatera, president del grup municipal de Convergència i Unió (CiU), va donar suport a aquesta decisió de l'equip de Govern municipal, mentre que Alberto Fernández Díaz, president del grup municipal del Partit Popular (PP), s'hi va mostrar contrari perquè, a parer seu, "Barcelona havia esgotat la seva solidaritat penitenciària".

El juny de 2006 es va tancar l'acord definitiu entre l'Ajuntament de Barcelona i la Generalitat. A més de rubricar la ubicació de la presó de preventius, el nou acord estipulava la construcció d'un centre de règim obert al costat mateix de la presó i l'aprofitament d'una petita part de l'espai que, fins la data, havia ocupat Wad Ras. En conseqüència, els barris de l'Eixample i de Trinitat Vella quedarien alliberats de qualsevol tipus de centre carcerari i els solars passarien a ser propietat íntegra de l'Ajuntament de Barcelona.

ESR

Més informació

www.gencat.net/justicia

48 CENTRE PENITENCIARI ELS PLANS (TÀRREGA)



Per tal de concretar el desplegament del Pla director d'equipaments penitenciaris, 2004-2010, el Departament de Justícia ha de buscar l'emplaçament definitiu per als nous centres de compliment de penes d'homes. El Pla director en té dos d'assignats a la regió metropolitana-Catalunya Central un dels quals, el de Sant Joan de Vilatorrada, ja té l'emplaçament concretat mentre que l'altre s'ha d'acabar de precisar. El Departament de Justícia considera que el nucli de Ferran, del municipi segarrenc d'Estaràs, pot ser un bon lloc per al nou equipament penitenciari, però la forta oposició municipal i comarcal dels ajuntaments i la població els porta a reconsiderar l'elecció. Quan Justícia anuncia que busca un emplaçament alternatiu, els ajuntaments de Tàrrega i Tremp s'ofereixen per acollir-lo perquè, a parer seu, aquest tipus d'equipament genera més avantatges que inconvenients. A mitjan 2005, l'Ajuntament de Tàrrega i el Departament de Justícia es posen d'acord sobre la ubicació del nou emplaçament.

Antecedents 2004:60

L'11 de maig de 2004, el Govern de la Generalitat va aprovar el PLA DIRECTOR D'EQUIPAMENTS PENITENCIARIS, 2004-2010 [123]. Segons el conseller de Justícia, Josep M. Vallès i Casadevall (Ciutadans pel Canvi, CpC), aquest pla tenia com a objectiu avaluar les necessitats dels centres penitenciaris per tal de modernitzar aquest tipus d'instal·lació a Catalunya i donar resposta tant al constant increment d'interns com a la necessària renovació d'equipaments obsolets o saturats.

En el Pla director es van definir les tipologies dels nous centres a partir de la classificació penal i penitenciària dels interns i també els requisits bàsics del territori que els hauria d'acollir. En el cas dels centres de compliment de penes, els edificis haurien d'acollir entre cinc-cents i set-cents cinquanta interns, com a màxim. Aquests serien els centres que requerien unes condicions més estrictes de seguretat i, per tant, les ubicacions haurien de ser preferentment, en entorns una mica allunyats de les àrees urbanes i amb poca població al voltant. Tanmateix, la facilitat d'accés i les bones comunicacions, especialment amb transport públic, haurien de ser elements a tenir en compte, i també l'existència d'un centre urbà proper que assegurés una adequada oferta dels serveis per al funcionament diari d'una presó.

El Pla va establir el repartiment d'aquests nous centres en el territori de Catalunya sense precisar-ne els emplaçaments concrets. De l'anàlisi de l'estat de les instal·lacions penitenciàries i de la població reclusa, el Pla va determinar la necessitat de construir un nou centre de compliment de penes per a homes a les comarques de la regió de Girona i Tarragona-Terres de l'Ebre, respectivament, mentre que a la regió metropolitana-Catalunya Central va preveure dos nous complexos.

En el moment que es va presentar el mapa dels nous equipaments penitenciaris, només un dels centres de compliment de penes de la regió metropolitana-Catalunya Central, els Lladoners [2004:60], ja tenia l'emplaçament decidit a Sant Joan de Vilatorrada (Bages). La Secretaria de Serveis Penitenciaris del Departament de Justícia havia de negociar els emplaçaments per a la resta de centres d'aquest tipus previstos al Pla director, entre els quals quedava el segon centre de la regió metropolitana-Catalunya Central.

Estaràs, el municipi segarrenc que s'oposa a l'acollida del nou centre de compliment de penes

El Departament de Justícia considerava que Estaràs (Segarra) podria ser un bon emplaçament per al nou centre de compliment de penes de la regió metropolitana-Catalunya Central tant per l'equidistància entre Barcelona i Lleida com per la proximitat a l'eix Transversal (C-25) i l'autovia A-2 i també per l'existència dels jutjats a Cervera. L'anunci d'aquesta elecció va provocar el rebuig immediat de l'Ajuntament i dels veïns que pràcticament no van esperar a saber més detalls del projecte del Govern o de les possibles compensacions que podrien negociar a canvi d'acollir la presó.

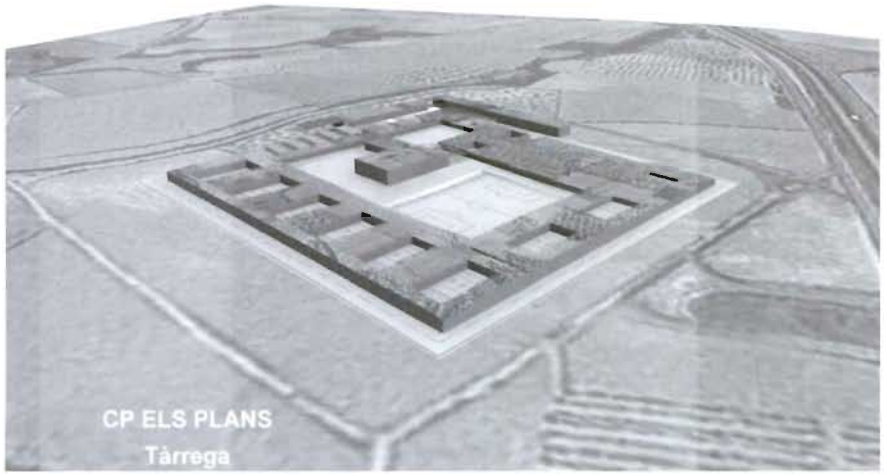
L'oposició al projecte es va anar estenent cap altres municipis segarrencs i també a Pujalt. L'alcalde d'aquest municipi, el terme del qual toca amb el d'Estaràs, no veia amb bons ulls la construcció de la nova presó, ja que l'elecció del poble de Ferran, un dels nuclis habitats d'Estaràs, quedava massa a prop del seu terme municipal.

En canvi, les reaccions del Consell Comarcal de la Segarra, de l'alcalde de l'Ajuntament de Cervera, Salvador Bordes Balcells (Convergència i Unió, CiU), i del president de la Diputació de Lleida, Isidre Gavín Valls (CiU), van ser més cautes i, en un principi, es mostraven receptius a estudiar la proposta i, sobretot, les contraprestacions. L'opinió de les dues institucions segarrenques va canviar a mitjan maig de 2005 per alinear-se amb la posició contrària, adoptada unitàriament per tots els municipis de la Segarra, quinze, on governava CiU. Aquesta formació política esperava que la resta de municipis segarrencs, governats per altres partits polítics, adoptessin la mateixa posició que ells. L'oposició pública a la presó es va veure reforçada amb la creació de la plataforma La Segarra i l'Anoia diuen no a la presó!, constituïda el maig mateix, amb el suport inicial de més de dues-centes persones, i amb l'elaboració d'un manifest i l'inici d'una campanya de recollida de signatures.

Malgrat les reunions que va mantenir el secretari de Serveis Penitenciaris, Albert Batlle Bastardes, amb tots els alcaldes i membres del Consell Comarcal, les negociacions no van avançar i, finalment, el conseller Vallès va dir el maig de 2005 que l'opció de la Segarra era la més viable llevat que en el termini de quinze dies sortís alguna alternativa per acollir el centre penitenciari que complís els requisits de localització fixats al Pla director. A més, aquesta decisió no es podia retardar més, ja que començar amb el desplegament del Pla era prioritari per al Govern a banda de recordar que els equipaments penitenciaris són d'interès nacional i que, per tant, les localitzacions es podrien acabar fixant unilateralment des del seu Departament.

L'oferiment de Tremp com a alternativa a Estaràs

L'alcalde de Tremp (Pallars Jussà), Jordi Hubach Isanta (CiU), va ser un dels responsables municipals que va respondre a la crida del conseller de Justícia. El municipi de Tremp oferia al Departament de Justícia un terreny situat a 10 km del nucli urbà, a la carretera que va cap al Pont de Muntanyana. Els elements a favor per acollir el nou centre penitenciari es basaven en el fet que el consistori ja feia temps que buscava un equipament significatiu per ubicar al seu terme, a més de ser considerat un bon complement per a l'economia local, ja que el funcionament del centre requeriria crear cinc-cents nous llocs de treballs i generar una inversió induïda d'uns 12



Tàrrega proposa acollir el nou centre, maqueta del projecte. Foto: Generalitat de Catalunya Departament de Justicia Secretaria de Serveis Penitenciaris

MEUR anuals. Els elements més contraris a aquest possible emplaçament eren l'allunyament dels principals centres urbans del país i la xarxa viària deficient.

La posició de l'alcalde va comptar amb el suport de gairebé tots els grups polítics del consistori, aleshores governat per Convergència i Unió (CiU) i Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), i fins i tot el Partir Popular (PP) semblava disposat acceptar-la.

En canvi, alguns alcaldes de Convergència i Unió (CiU) d'altres municipis de la comarca s'hi van oposar. Altres posicions locals en contra no van tenir massa temps d'organitzar-se perquè el Departament de Justícia va anunciar que escollia Tàrrega com a emplaçament definitiu per al nou centre penitenciari.

Tàrrega proposa acollir el nou centre de compliment de penes al seu terme municipal

A final de juny de 2005, el Departament de Justícia va anunciar que havia arribat a un acord amb l'Ajuntament de Tàrrega per ubicar en aquest municipi de l'Urgell el segon centre de compliment de penes de la regió metropolitana-comarques centrals previst al Pla director d'equipaments penitenciaris.

La futura presó dels Plans ocuparia un terreny de 8,5 ha, una de les quals ja era de titularitat pública perquè formava part del patrimoni de l'Institut Català del Sòl (INCASOL). L'edifici tindria una superfície de 50.000 m² i una capacitat per a un màxim de set-cents reclusos. La inversió prevista per a la seva construcció rondava els 70 MEUR mentre que la despesa anual estimada se situava al voltant dels 12 MEUR. L'emplaçament ofert per l'ajuntament targarí estava situat als afores de la ciutat, a la vora de l'autovia A-2 i prop del límit entre l'Urgell i la Segarra.

Aquest nou centre contribuiria a alleugerir la població penitenciària de la de Ponent a Lleida, que l'any 2005 estava per damunt de la seva capacitat. En opinió de l'alcalde de Tàrrega, Joan Amézaga i Solé, de l'Agrupació d'Independents Progressistes i Nacionalistes (AIPN), els Plans esdevindria en el futur la primera empresa de la comarca i seria un bon complement econòmic per al pressupost municipal que, anualment, rondava els 12 MEUR.

Una de les compensacions específiques que podria rebre Tàrrega per acollir la presó era la construcció d'un nou jutjat, un equipament reivindicat llargament pel municipi. Una altra de les propostes que va sorgir de l'alcaldia va ser demanar que fossin els veïns de Tàrrega i de la comarca els que tinguessin prioritat per accedir als cinc-cents nous llocs de treball que crearia la presó i que es repartien estimativament entre més de dues-centes persones per a tasques de vigilància, mes de cent persones per feines de rehabilitació i sanitàries, una vintena per a l'administració del centre, a més de seixanta mossos d'esquadra.

A favor de la presó es va declarar la Cambra de Comerç de Tàrrega i també el Consell General de Cambres de Catalunya que van valorar la predisposició del municipi a acollir un tipus d'equipament que, en general, provoca rebuig social però que és necessari per al país. També van felicitar el Govern per tirar endavant aquells projectes que responen als interessos generals.

En contra de la presó van sorgir les opinions de la Federació de les Associacions de Veïns locals que van acusar l'Ajuntament d'actuar de manera unilateral i sense haver consultat la ciutadania. També es va posar en contra del projecte la presidenta del Consell Comarcal d'Urgell, Rosa Maria Mora de Convergència i Unió (CiU), i el president de la Diputació de Lleida, Isidre Gavín Valls (CiU), que va acusar l'Ajuntament de la capital urgellenca d'haver negociat amb opacitat en relació amb el territori, de no haver informat els municipis veïns i d'haver negociat només compensacions per la ciutat de Tàrrega.

CiU, secundada per la plataforma La Segarra i l'Anoia diuen no a la presó!, va convocar diverses manifestacions en contra del futur centre penitenciari targarí, però la presència de veïns es va anar diluint a mesura que avançaven les convocatòries i tampoc no va tenir èxit la recollida de signatures en contra promoguda des dels mateixos sectors.

A final de desembre el Departament de Justícia va adjudicar el projecte del centre penitenciari dels Plans a l'estudi Massip-Bosch, SL & Lluís-Xavier Comeron Graupera amb la intenció que el lliuressin al Departament de Justícia el juny de 2006 i així poder complir el termini d'execució de les obres, amb un termini d'acabament previst per al 2009.

ESR

Més informació:

www.gencat.net/justicia
www.noalapreso.com

49 CENTRES PENITENCIARIS DE SANT JOAN SAMORA (SANT LLORENÇ D'HORTONS) I DE LA GRANADA



Tot i les protestes que havia aixecat l'inici de les negociacions l'any 2004, el 28 de juny el Departament de Justícia de la Generalitat de Catalunya confirma la construcció d'un centre penitenciari amb capacitat per a cinc-centes recluses al municipi de Sant Llorenç d'Hortons (Alt Penedès). És previst que pugui estar en funcionament cap al 2008. També s'anuncia la creació d'una comissió de seguiment del projecte constructiu oberta a la participació ciutadana. Paral·lelament, es coneix que el Departament de Justícia havia descartat construir un altre centre penitenciari al municipi de la Granada, també a l'Alt Penedès.

Antecedents | 2004:59

Durant el mes de desembre de 2004, el Departament de Justícia va negociar amb l'Ajuntament de Sant Llorenç d'Hortons, municipi situat al nord-est de la comarca de l'Alt Penedès, al límit amb l'Anoia i el Baix Llobregat, la construcció d'un centre penitenciari al nucli de població de Sant Joan Samora, a l'est de la vila de Sant Llorenç d'Hortons. La presó, amb capacitat per a cinc-centes recluses en règim tancat, se situarà en un extrem del polígon de la Casa Gran.

Aquest nou centre, juntament amb la creació d'altres de ja aprovats, hauria de permetre el trasllat definitiu de totes les presons de la ciutat de Barcelona i la conversió dels immobles actuals en equipaments de règim obert o semiobert. Amb la construcció d'aquest nou centre penitenciari havien de quedar completades les previsions del PLA DIRECTOR D'EQUIPAMENTS PENITENCIARIS 2004-2010 [123] del Departament de Justícia, que estima que el 2010 hi haurà a Catalunya onze mil presos.

L'inici de les negociacions entre el Departament de Justícia i l'alcalde de Sant Llorenç d'Hortons, Carles Baiget, del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), va provocar que veïns del nucli de població de Sant Joan Samora iniciessin mobilitzacions contràries a l'equipament. Els veïns van trobar recolzament en els comitès de Convergència Democràtica de Catalunya (CDC) i Unió Democràtica de Catalunya (UDC) de l'Alt Penedès.

La plataforma veïnal Unió de Veïns de Sant Joan Samora va programar diferents accions reivindicatives i la recollida d'adhesions porta a porta. El portaveu del col·lectiu, Joan Valls, declarava a final de gener que "no volem la presó. Ja en tenim prou amb la de Can Brians".

Per les mateixes dates el Departament de Justícia va contactar amb l'Ajuntament de la Granada (Alt Penedès) per tal de conèixer l'opinió del consistori davant la possibilitat que es construís una presó per a cinc-cents reclusos als terrenys que ocupa el centre de telecomunicacions de Telefónica en aquest municipi. L'alcalde, Diego Díez de los Ríos –Iniciativa per Catalunya Verds (ICV)-Entesa pel Progrés Municipal (EPM)– va voler consultar primer els ciutadans perquè, segons va afirmar, pretenia posar-se "al costat de la majoria del poble". Díez va convocar diverses assemblees entre els veïns i aquests majoritàriament s'hi mostraren en contra. Un mes després, la diputada del Partit Popular Dolors Montserrat (PP) va presentar una proposició no de llei instant el Parlament a distribuir territorialment els equipaments penitenciaris, de manera que no se'n concentrés més d'un a cada comarca.

Es qüestiona l'equipament en el marc del Pla director de l'Alt Penedès

L'1 de febrer, el govern del Consell Comarcal de l'Alt Penedès (compost per PSC i ERC) va fer una crida a la Generalitat perquè ajornés qualsevol projecte per situar un equipament penitenciari o "una infraestructura de gran impacte" a la comarca fora del debat del PLA DIRECTOR TERRITORIAL DE L'ALT PENEDÈS [125], que estava en procés de redacció.

Per la seva banda, el grup de CiU del Consell Comarcal, secundat pel del Partit Popular (PP), va presentar el 14 de febrer una moció en el ple comarcal, en la qual es denunciava que la localització de les presons de Sant Llorenç d'Hortons i la Granada contradeia el pla director d'equipaments penitenciaris. En la moció s'alertava que la construcció d'aquests centres podria afavorir l'arribada de L'AUTOVIA B-40 QUART CINTURÓ [18]. En els acords es demanava que el ple del Consell rebutgés la instal·lació d'aquests centres penitenciaris, que s'instés el Departament de Justícia a ser coherent amb els criteris de localització d'aquest tipus de centres, que la Generalitat incrementés el pressupost d'inversions sense condicions i que les infraestructures tinguessin com a marc de referència el pla director i un estudi paisatgístic.

En el ple del Consell Comarcal la moció només va comptar amb els vots de CiU i el PP, i va rebre els vots en contra del PSC i ERC. El president del Consell Comarcal, Lluís Valls (PSC), va voler deixar clar que si hi votaven en contra era per la redacció i perquè no compartien els criteris. Per la seva banda, el vicepresident Ramon Xena (ERC) recordava la seva negativa a acceptar qualsevol equipament que no estigués previst en el Pla director.

Es descarta el centre de la Granada; es confirma el de Sant Joan Samora

El 28 de juny el Departament de Justícia, en presentar el mapa penitenciari català, va descartar la construcció del centre penitenciari a la Granada i l'alcalde, Diego Díez, es va mostrar satisfet perquè s'hagués respectat la decisió dels veïns i de l'Ajuntament. Segons Díez, "la decisió de la Generalitat de presentar aquest mapa penitenciari i marcar els criteris és positiva perquè hi ha una necessitat de places penitenciàries", va declarar.

Per la seva banda, l'alcalde de Sant Llorenç d'Hortons, Carles Baiget (PSC), va confirmar al dia següent que s'havia tancat un acord amb el Departament de Justícia per a la construcció de la presó. Conscient que el projecte tenia detractors, va anunciar la voluntat de crear una comissió de seguiment del projecte constructiu oberta a la participació ciutadana. La cap de l'oposició municipal, la portaveu del grup municipal de CiU, Flèrida Melgen, va mostrar la seva "decepció" per la confirmació oficial de la construcció de la presó.

Localització i característiques de l'equipament

Segons va explicar l'alcalde de Sant Llorenç d'Hortons el mateix dia de l'anunci de l'acord, la presó tindrà una capacitat per a cinc-centes recluses en règim tancat i ocu-

parà unes 5 ha a la zona industrial al voltant de les basses de Sant Joan Samora. El centre se situarà en un extrem del polígon de la Casa Gran i tindrà un accés diferenciat de la resta del polígon amb una entrada exclusiva des de la carretera que va a Martorell, la B-224, on s'estava construint una rotonda. L'accés a la resta del polígon es farà per la carretera local que passa per davant del nucli de Sant Joan Samora, la BV-2251. El nou equipament penitenciari quedarà ubicat a pocs metres de Can Brians I i de la nova presó que s'està construint (Can Brians II), ja al terme de Sant Esteve Sesrovires. Tot i aquesta proximitat, les presons de Can Brians no tindran connexió amb el centre penitenciari de Sant Llorenç d'Hortons.

La requalificació dels terrenys

La nova presó ocuparà part d'un terreny que havia estat utilitzat als anys setanta per l'empresa Ludesa per abocar-hi de forma il·legal unes 120.000 tones d'olis industrials i residus tòxics. L'abocador va ser clausurat i cobert amb terra a mitjan anys vuitanta. Tot i la intervenció del Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH), els sòls continuaven tenint altes concentracions de contaminants i eren inestables a causa de la viscositat dels residus.

Responent la pregunta parlamentària formulada l'1 de març per la diputada Núria de Gispert, exconsellera de Justícia i Interior, el conseller de Medi Ambient i Habitatge, Salvador Milà, indicava que els treballs de descontaminació (amb un cost aproximat de 6 milions d'euros) els hauria de pagar l'actual propietari dels terrenys, tot i que l'Agència de Residus de Catalunya (ARC) –empresa pública del DMAH– hi podia actuar subsidiàriament, "tal com està actuant en altres espais degradats".

D'altra banda, també a principi de març, el DMAH va obrir un expedient sancionador contra l'empresa Derivados de Minerales y Metales, SA (Demimesa), dedicada al reciclatge de bateries d'automació i un dels propietaris dels terrenys, per infraccions greus i incompliment reiterat de les normatives mediambientals. L'empresa tenia amuntegades a l'aire lliure, sense mesures de seguretat, unes 6.000 tones de residus de plom catalogades com a "dipòsit il·legal".

A final d'abril, Carles Baiget va explicar que l'Ajuntament ja tenia els dos estudis sobre l'impacte ambiental a la zona –un sobre les basses d'oli i un altre sobre Demimesa– elaborats amb el suport i la col·laboració del DMAH. En aquests estudis es proposava la demolició de les actuals instal·lacions de l'empresa de reciclatge i l'encofrat i aïllament dels materials contaminants en uns terrenys que hi ha just al costat, amb la prèvia requalificació urbanística per poder destinar-los a aquest nou ús. Es proposava també l'encoframent i aïllament dels olis que hi ha a la zona de les basses. S'estimava que el cost de cadascuna d'aquestes actuacions podia ser de l'ordre de sis milions d'euros. Un cop superat el període d'exposició pública, el DMAH els va informar favorablement.



L'alcalde de Sant Llorenç d'Hortons va confirmar l'acord, proposta de disseny del centre. Foto: Ajuntamet de Tarrega

El grup municipal de CiU dubtava de la solució proposada d'encofrar lateralment les basses d'olis "perquè per sota no es taparà i, per tant, ningú no pot garantir que els vessaments no es filtraran pel subsòl", segons explicava la portaveu de la federació local, Flèrida Melgen.

El govern municipal confiava que, si s'acomplia el calendari previst, les obres podrien començar abans de final d'any. Això permetria començar la urbanització de la nova zona industrial a partir de l'any 2006, un cop el projecte estigués definitivament aprovat.

Es preveu que el centre penitenciari obri les portes el 2008. En aplicació del decret que el Govern català va aprovar el 20 de juliol de 2004 sobre les contraprestacions previstes per als municipis que acollissin presons, l'Ajuntament ingressaria l'import de la taxa de les obres, l'impost de l'IBI i l'1% de les obres de construcció per finançar inversions en el municipi. A més tindria un tractament especial en inversions, una de les quals ja s'ha concretat després d'un acord signat amb l'Institut Català de la Salut, per la construcció d'un ambulatori al nucli de Sant Joan Samora a partir de l'any 2006. Altres contrapartides que el govern municipal tenia intenció de negociar eren la prioritat dels residents per treballar en les tasques no funcionarials de la presó, el desdoblament de l'eix Capellades-Martorell (B-224), la creació d'una nova escola a la Beguda Alta (Alt Penedès, Baix Llobregat i Anoia) i l'ampliació de l'escola existent.

MXA

Més informació:

www.ajhortons.com
www.lagranada.com/
www.gencat.net/justicia
www.gencat.net/justicia/departament/adreces/sp/cp/index.htm
www.ccapenedes.com/
www.webgipal.net/AltPenedes/download/Ple%2014%20febrer%202005.pdf

50 CONGRÉS DEL MÓN RURAL



El Congrés del Món Rural de Catalunya sorgeix com una necessitat de reflexionar, des d'una perspectiva socioeconòmica i territorial, sobre el present i el futur del món rural a Catalunya. És una iniciativa de la Generalitat de Catalunya i té la complicitat dels actors que intervenen en el món rural. El Congrés es planteja diversos reptes socioeconòmics i territorials, fet pel qual serveix de plataforma per crear la Fundació Privada del Món Rural amb la qual poder vetllar pel seguiment i el compliment dels acords del Congrés. El Congrés se celebra en una vintena de poblacions catalanes diferents, s'engega l'hivern de 2005 i es preveu que finalitzi la primavera de 2006.

Antecedents | 2004:101

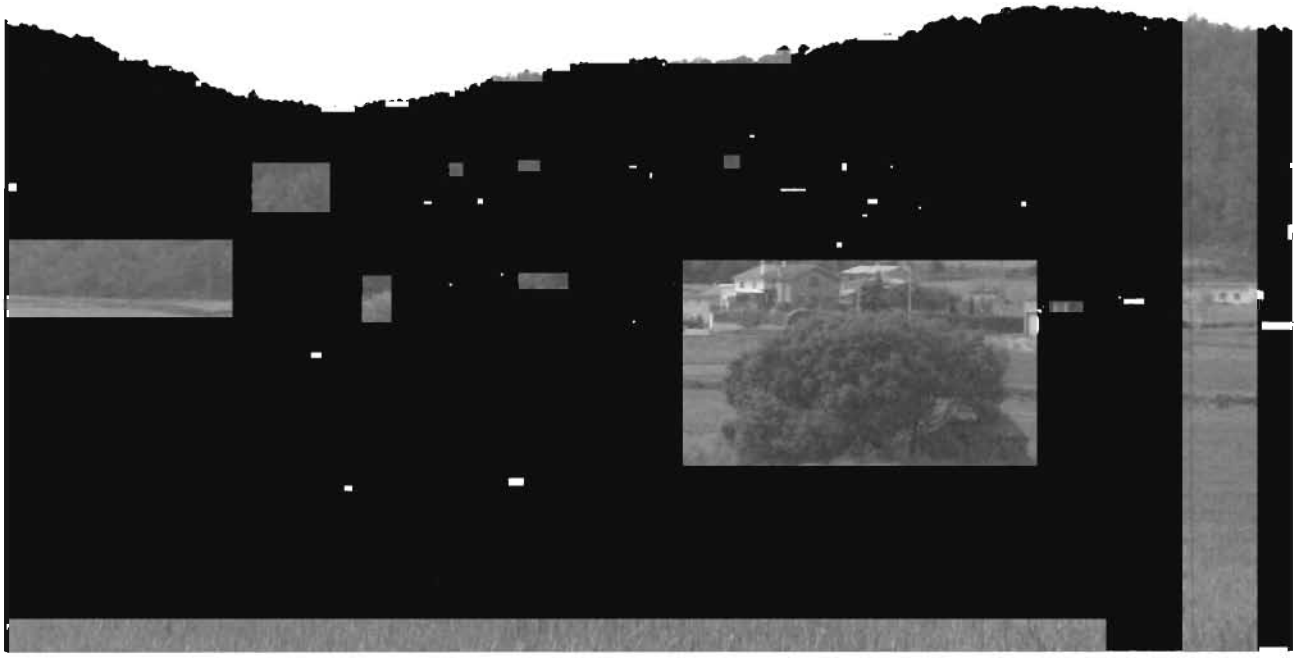
L'escenari

El Congrés del Món Rural a Catalunya, també conegut amb el nom de Rural'06, va sorgir com la necessitat de fer una profunda reflexió, des d'una perspectiva socioeconòmica i territorial, sobre el present i el futur del món rural a Catalunya. Promogut per la Generalitat de Catalunya i conduït per mitjà del Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca (DARP), el Congrés buscava la complicitat i la participació de tot els agents que intervenen en el món rural, és a dir, les administracions, els sindicats, les cooperatives, els grups de defensa del territori, les universitats i els centres de recerca, les fundacions i les entitats del món rural, les associacions sectorials (l'hostaleria, la indústria agroalimentària, el TURISME [2004:198] rural), etcètera. El 2 de novembre de 2004, la Generalitat aprovà en ple la celebració del Congrés i hi destinà una partida de 300.000 € dels pressupostos de l'any 2005. L'esdeveniment també va rebre el suport econòmic del món empresarial.

La sessió inaugural de Rural'06 fou el 4 de febrer de 2005 al monestir de Poblet i es preveia que es clouria els dies 5, 6 i 7 de maig de 2006 a Barcelona. Durant la inauguració, en presència del president de la Generalitat, Pasqual Maragall, i del conseller d'Agricultura, Ramaderia i Pesca, Antoni Siurana, es va llegir la Crida de Poblet, és a dir, la declaració d'intencions del Congrés. En la Crida s'exposava, d'una banda, l'objectiu general "d'impulsar un nou model de societat que estableixi una forta relació entre les activitats del món rural i un desenvolupament social sostenible i integrat. Pretenem recuperar per a l'agricultura i per a la ramaderia, la silvicultura i la pesca, també, una nova funció territorial i social per a la qual projectem, a més, un paper de lideratge en la recuperació d'instruments de desenvolupament interregional, en harmonia amb el rol que Catalunya i Espanya han d'exercir en la nova articulació d'Europa dins el món.(...)". De l'altra, la Crida establia el marc ideològic del Congrés i feia una declaració d'intencions estructurada en deu punts.

Els motius

A partir d'aquest escenari es van definir els motius que van portar el Govern de Catalunya a organitzar el Congrés. El



Impulsar un nou model de societat que estableixi una forta relació entre les activitats del món rural i un desenvolupament social sostenible i integrat. Foto: Àlex Tarroja.

conseller d'Agricultura, Ramaderia i Pesca i el director de Rural'06, Josep Maria Besora, van desgranar-los davant dels mitjans de comunicació. Entre altres van argumentar una sèrie de perquès, com ara que hi ha una mala relació entre la societat rural i la societat urbana; que les relacions entre les administracions i els agents que intervenen en el món rural són molt perfectibles; que el camp no és prou atractiu i el jovent no s'hi queda; que els sectors econòmics presents en l'àmbit rural han de millorar en competitivitat, especialment l'agricultura i la ramaderia; que el relleu generacional en les activitats econòmiques del sector primari és insuficient; que cal fer un ús més racional de l'aigua [2004:61] en el camp; que cal millorar la qualitat i la seguretat dels aliments en el sector agroalimentari; que el mercat de la terra és massa susceptible a ser marginat i que cal evitar que l'especulació urbanística vagi sempre en detriment del camp; que cal afavorir la protecció dels ESPAIS NATURALS [2004:73] i dels indrets econòmicament no rendibles, però que milloren la qualitat del PAISATGE [2003: ELS NOSTRES PAISATGES IGNORATS] i del medi ambient.

Els eixos bàsics del Congrés

A partir d'aquests motius es van definir, segons el dossier de premsa de Rural'06, els tres grans eixos bàsics de l'esdeveniment. El primer eix tractava el paper del món rural català davant dels reptes de la globalització, com ara els compromisos mediambientals (l'adaptació al PROTOCOL DE KYOTO EN RELACIÓ AMB EL CANVI CLIMÀTIC [2004:141 i 2005:55]); els ajusts del sector agrícola i ramader als acords internacionals dels mercats dictats per l'Organització Mundial del Comerç, i el lideratge de la indústria agroalimentària catalana dins l'àmbit internacional. El segon eix preveia el futur del SECTOR AGROFORESTAL [2003: MASSA BOSC?]; l'adaptació de l'agricultura catalana a les REFORMES DE LA POLÍTICA AGRÀRIA COMUNA [2003:101], i a la multifuncionalitat de l'agricultura, o sigui de les diverses funcions que desenvolupa el camp més enllà de la producció d'aliments. Finalment, el tercer eix preveia les estratègies aplicables al desenvolupament del món rural com són la promoció d'activitats agràries complementàries, la identificació i avaluació d'estratègies orientades a una gestió sostenible del món rural i la valoració dels recursos culturals i ambientals.

Estructura i reptes del Congrés

El Congrés, per tal que el debat fos profitós, s'articulà en tres nivells: les assembleees territorials, els grups de treball i els àmbits. Aquests es concretaren en quinze assemblees territorials i en trenta trobades de grups de treball fetes en una vintena de municipis diferents de Catalunya. Els àmbits es plantejaren a partir de cinc grans reptes: (1) el de la millora del diàleg entre el món urbà i el món rural; (2) el de la competitivat preveient les problemàtiques actuals i les previsibles; (3) el de la sostenibilitat; (4) el de la vertebració social del món rural, (5) i l'institucional, és a dir, el del compromís de l'Administració catalana a tirar endavant els reptes precedents.

Expectatives del Congrés

En relació amb el repte institucional es crea la Fundació Privada del Món Rural per vetllar el seguiment i el compliment dels acords del Congrés, que també serviria com a òrgan d'opinió i estudi sobre el món rural i les indústries agroalimentàries. La Fundació, presidida pel conseller d'Agricultura, Ramaderia i Pesca, comptava amb 500.000 € de capital procedents d'empreses privades.

A final de 2005 encara no s'havia clausurat el Congrés, per tant no se'n podien valorar de manera àmplia les conclusions. No obstant això, des de bon començament del Congrés ja es generà un estat d'opinió. Els polítics, sobretot els promotors, transmetien sensacions positives. El conseller d'Agricultura, Ramaderia i Pesca, a la vigilia del Congrés, declarava que s'havia de "retornar al món rural i a la seva gent el prestigi que es mereixen". El director de Rural'06, en la mateixa línia, deia que un dels objectius de l'esdeveniment era canviar la percepció que té el món urbà del món rural i afegia: "Cal que el món rural estigui de moda".

Convergència i Unió (CIU), principal grup de l'oposició, també hi sintonitzava. El diputat de CiU al Parlament, Francesc Xavier Ballabriga, ho valorà positivament, encara que advertia al DARP que Rural'06 no havia de servir per ajornar les accions urgents que necessita el camp català. Altres polítics es mostraven més a l'expectativa. Per exemple, durant una de les assemblees territorials celebrades a l'Alt Urgell, l'alcalde de la Seu d'Urgell, Jordi Ausàs (Esquerra Republicana de Catalunya-Acord Municipal), comentava: "desitgem que les conclusions del Congrés siguin al màxim de vinculants i que el Govern les assumeixi com a pròpies".

RBG

Més informació:

http://www.congresmonrural.com/

51 CONTAMINACIÓ DEL RIU EBRE A FLIX



A principi d'any s'adjudica la redacció de l'estudi que ha de permetre decidir l'opció més adequada per resoldre el problema dels residus químics i radioactius dipositats al pantà de Flix. Aquests treballs finalitzen a l'octubre i la Comissió de Seguiment integrada per totes les administracions implicades en el problema decideix extreure els 700.000 m³ de residus i tractar-ne una setena part en una planta de nova construcció. Tots els residus anirien a l'abocador del Racó de la Pubilla, on els resultats d'un estudi promogut pel Departament de Medi Ambient i Habitatge indiquen que no hi ha perill de contaminació radiològica per a les persones. Les obres de descontaminació s'iniciarien el 2007 i durarien dos anys.

Antecedents | 2004:64

Després de l'alarma social generada el setembre de 2004 pels resultats dels estudis científics que van desvetllar la important acumulació de residus químics i radioactius a l'embassament de Flix (Ribera d'Ebre), es va crear una comissió de seguiment integrada per representants polítics de totes les administracions i organismes públics implicats en la gestió de l'aigua i el tractament de residus. Aquesta comissió va aprovar dos mesos després un calendari d'actuacions per resoldre el problema, que incloïa la convocatòria d'un concurs públic per contractar una empresa que estudiés i plantegés l'opció de descontaminació més adequada.

Un estudi exhaustiu assegura labondat de l'opció de l'extracció i el tractament posterior dels residus de l'embassament

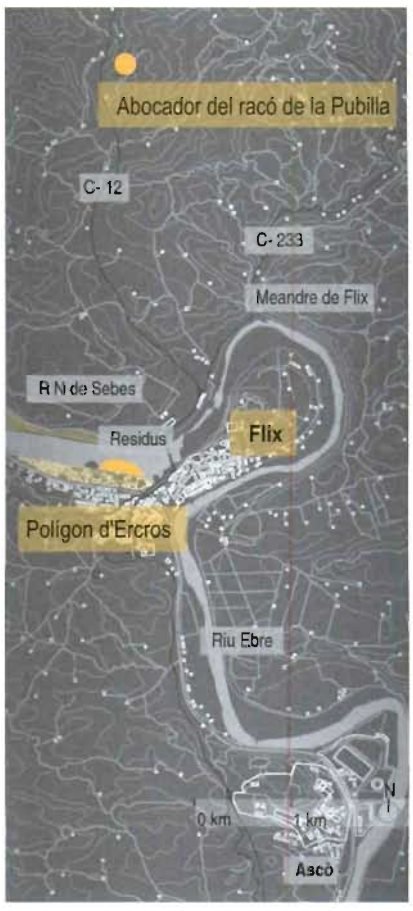
L'empresa estatal Acuamed va convocar el concurs públic a final de gener de 2005 i s'hi van presentar catorze propostes que implicaven trenta empreses. El 10 de febrer la Comissió de Seguiment va atorgar a les empreses Gabinete de Estudios Técnicos SA (Getinsa) i Geotécnica y Cimientos SA (Geocisa) l'elaboració de l'estudi previ per decidir quina de les dues solucions possibles (la retirada dels residus i el posterior tractament, o el confinament en un sarcòfag) era la més viable. Els treballs, adjudicats per un cost de 3,6 MEUR, haurien d'analitzar els avantatges i els inconvenients de cada opció. Antonio Serrano, secretari general per al territori i la biodiversitat del Ministeri de Medi Ambient (MMA) i president de la Comissió de Seguiment, va afegir que també s'estudiaria la possibilitat de no actuar sobre els residus.

Poc després, el conseller de Medi Ambient i Habitatge, Salvador Milà, va demanar a la ministra de Medi Ambient, Cristina Narbona, que les obres de descontaminació del pantà de Flix no es portessin a terme fins que no es disposés de l'estudi de risc que havia d'elaborar el Consell Superior d'Investigacions Científiques (CSIC). Aquest estudi avaluaria la qualitat de les aigües riu avall del pantà en cas que es produís un accident durant l'extracció dels residus, sempre que aquesta fos la solució final. El Consorci d'Aigües de Tarragona (CAT) també va mantenir converses amb la Confederació Hidrogràfica de l'Ebre, l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA) i el MMA per buscar alternatives d'abastament de la xarxa per si es produís una emergència durant els treballs de descontaminació de residus.

A final d'octubre, la Comissió de Seguiment va aprovar la solució definitiva un cop analitzats els resultats de l'estudi de Getinsa-Geocisa. Serrano va anunciar que s'extraurien els 700.000 m³ de residus dipositats, més del doble de la quantitat màxima que indicava l'informe del CSIC i la Universitat Autònoma de Barcelona (UAB) de l'any anterior. D'aquests, uns 100.000 haurien de ser tractats, per la qual cosa es va preveure la instal·lació d'una planta de tractament i descontaminació al costat de l'embassament. Tots els residus, tant els que es tractarien com els que no, anirien a parar a l'abocador del Racó del Pubilla, que s'hauria de reclassificar per acollir residus radioactius. L'operació d'extracció es va valorar entre 100 i 150 MEUR. L'alternativa de confinar els residus amb un sarcòfag es va considerar més cara i menys segura, perquè era difícil garantir que no es produïssin filtracions.

Durant les tasques de descontaminació, i per evitar el risc de dispersió dels residus aigües avall del riu Ebre, es construirien dos murs: un de temporal que separaria la zona contaminada de la resta del pantà mentre duressin les tasques de neteja, i un mur de contenció definitiu al costat de la fàbrica. També per garantir la màxima seguretat de la població, els residus s'extraurien mitjançant un "dragatge ecològic" per tal d'evitar que el materials caiguessin de nou al riu o es barregessin amb l'aigua.

Les reaccions a la decisió no van trigar. Erkimia, l'empresa responsable de la deposició dels residus, va explicar que preferia l'opció de confinar-los, ja que considerava que era un procediment més ràpid, senzill i efectiu. En canvi, els grups ecologistes i la Plataforma per a la Defensa de l'Ebre (PDE) van celebrar que s'hagués optat per extreure'ls. En aquest sentit, portaveus de Greenpeace i de la PDE van exigir a Erkimia que es fes càrrec dels costos econòmics de l'extracció i el tractament dels residus. Serrano, per la seva part, confiava que la Comissió Europea aportaria una part important dels recursos necessaris, sobretot tenint en compte que ja havia pagat 3,2 MEUR dels 4 MEUR que havia costat l'estudi.



Projectes complementaris a l'extracció dels residus

Paral·lelament als estudis de descontaminació de l'embassament de Flix, es van plantejar dos projectes complementaris. A final de juny, l'alcalde de Flix, Pere Muñoz, va presentar al ministre d'Indústria, José Montilla, un avantprojecte per construir a Flix un centre d'investigació ambiental especialitzat en la descontaminació de sòls, amb un cost aproximat de 2 MEUR. Muñoz va assegurar que Montilla estava disposat a signar en breu un conveni de col·laboració entre les dues institucions per impulsar el centre.

En segon lloc, el 26 d'agost el Consell de Ministres va autoritzar un conveni de col·laboració entre el MMA, la Generalitat i el CSIC per al desenvolupament de diversos treballs i investigacions encarregats per la Comissió de Seguiment, entre els quals hi havia l'estudi de risc ambiental dels contaminants a l'embassament de Flix, que restava pendent d'elaborar. El pressupost d'aquest conveni era de 2,5 MEUR, un 70% aportat pel MMA i la resta pel Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH). Altres actuacions previstes en el conveni eren estudis sobre l'acumulació a les cadenes tròfiques de metalls pesants, compostos organoclorats i radionúclids, tant a l'embassament com en el curs inferior del riu i el delta de l'Ebre.

Els residus de l'abocador del Racó de la Pubilla no comporten cap perill

A començament de setembre, el DMAH va fer públics els resultats dels estudis que havia iniciat un any abans per caracteritzar d'una manera extensa els residus dipositats des del 1988 a l'abocador del Racó de la Pubilla. Així, es van realitzar anàlisis de radioactivitat, dels contaminants organoclorats i de metalls pesants. Els resultats van confirmar que l'explotació del dipòsit controlat era correcta, s'ajustava als paràmetres més restrictius de les normatives relatives als usos del sòl i de contaminació de sòls i no presentava riscos radiològics inacceptables per a les persones que hi treballaven i per a la ciutadania.



L'acumulació de residus químics i radioactius a l'embassament de Flix. Foto: Àlex Tarroja

El calendari de futur

Juntament amb la decisió de la solució definitiva de descontaminació, es va presentar el calendari, que preveia aprovar el projecte executiu entre l'agost i l'octubre de 2006. En començar el 2007 s'iniciarien les obres, que havien de durar dos anys i acabar, per tant, l'any 2009. La resta d'aquell any serviria per enllestir els acabats estètics.

XBR, XSR i JRL

Més informació

www.acuamed.com
http://mediambient.gencat.net/cat/el_departament/sala_de_premsa/notes/NP_FLIX_Seguiment.jsp

52 CONTAMINACIÓ PER NITRATS D'ORIGEN AGRARI A LA BISBAL D'EMPORDÀ



El Departament de Salut quantifica en cent trenta les xarxes municipals d'abastament d'aigua contaminades per nitrats, de les quals la que afecta més consumidors és la de la Bisbal d'Empordà i Forallac (el Baix Empordà). L'ACA cerca solucions basades en la construcció de potabilitzadores i la connexió amb xarxes no contaminades. Mentrestant, el Tribunal de Justícia de la Unió Europea condemna la Generalitat de Catalunya per la contaminació de purins al Baix Ter l'any 2000.

Antecedents | 2004: 67



Els purins són els residus en forma líquida que genera el bestiar i que s'utilitzen per adobar els camps de conreu perquè contenen diversos nutrients com els nitrats o el fòsfor. El desenvolupament de la ramaderia intensiva a Catalunya durant les últimes dècades ha generat una gran quantitat de purins que, en molts indrets, no poden ser absorbits per les terres agrícoles i això genera infiltracions al subsòl que provoquen problemes de contaminació en les reserves d'aigua. Aquest fet comporta efectes negatius per a l'ecosistema natural i per a la salut humana, ja que el consum habitual de quantitats elevades de nitrats pot produir una alteració de la capacitat de transport d'oxigen de la sang, fenomen que es coneix amb el nom de cianosi, i, segons alguns experts, també podria estar relacionat amb el càncer gàstric.

A Catalunya el control de les dejeccions ramaderes es regula mitjançant el Decret 61/1994, de 22 de febrer, que té com a objectiu millorar la producció ramadera i fer-la compatible amb el medi ambient; el Decret 283/1998, de 21 d'octubre, que designa les zones vulnerables en relació amb la contaminació per nitrats que afectaven dos-cents tres municipis, i el Decret 220/2001, d'1 d'agost, que establia que les explotacions ramaderes havien d'aplicar un pla de gestió de les dejeccions ramaderes per garantir-ne una bona gestió. A final de 2004 la Generalitat va aprovar el Decret d'ampliació de zones vulnerables en cent divuit municipis més de tal manera que la llista passava a ser de tres-cents vint-i-un, situats bàsicament al nord-est de Catalunya, al camp de Tarragona i a la plana de Lleida

Contaminació de l'aigua d'abastament, el cas de la Bisbal d'Empordà

Durant l'any 2005 bona part del debat públic sobre la contaminació per purins es va centrar en els problemes de qualitat de l'aigua de consum. El mes d'abril el Departament de Salut de la Generalitat va quantificar en cent trenta les xarxes municipals d'aigua d'abastament contaminades per nitrat, és a dir, les aigües que presentaven una quantitat d'aquesta substància superior als 50 mg/l, el màxim legal a partir del qual es considera que l'aigua no és potable. Aquest fet afectava 38.352 persones. Les comarques amb més municipis amb les xarxes d'abastament contaminades eren el Baix Empordà, el Maresme, l'Alt Empordà i el Vallès Oriental. A banda, hi havia setvanta-nou xarxes (39.528 consumidors) que esporàdicament superaven els 50 mg/l.

La xarxa d'abastament amb més afectats era la de la Bisbal d'Empordà i Forallac (Baix Empordà), amb prop de deu mil consumidors. El desembre de 2004 el Departament de Salut va declarar no potable l'aigua subministrada a aquests dos municipis, ja que els nivells de nitrats se situaven als 53 mg/l. Anteriorment, les concentracions de nitrats ja havien estat relativament altes (a l'entorn dels 40 mg/l) però mai no havien superat els 50 mg/l. D'aquesta manera, i tot i que es considerava que els nivells no eren excessivament alts, es recomanava a la població no beure ni cuinar amb aquesta aigua, especialment les persones amb acidesa gàstrica, els nadons lactants i les dones embarassades.

Per protestar per la mala qualitat de l'aigua, el mes de març es va constituir la Plataforma de Veines i Veïns per la Qualitat de l'Aigua de la Bisbal d'Empordà i Forallac. Aquesta entitat va organitzar, el 2 d'abril, una manifestació en què van participar unes cinc-centes persones que duien garrafes i ampolles d'aigua buida com a símbol de la protesta i que va recollir dues mil signatures. Demanaven que s'emprenguessin mesures urgents per garantir el subministrament d'aigua potable i que, mentrestant, l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA) no els cobrés el cànon de l'aigua.

El mes de juny, la Plataforma va organitzar, a la Bisbal d'Empordà, un debat amb el lema "Volem l'aigua clara" on van participar responsables de diversos departaments de la Generalitat, dels ajuntaments i d'Unió de Pagesos (UP). Hi van assistir unes dues-centes quaranta persones. En el debat l'alcalde de la Bisbal, Ramon Romaguera, del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), va acusar la Plataforma d'alarmista i els va recordar que, dels cinquanta-tres paràmetres que definien la potabilitat de l'aigua, només un se situava lleugerament per sobre. El delegat del Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) a Girona, Gabriel Jover, va explicar que, si bé la major part de la contaminació de la xarxa d'abastament era d'origen agropecuari, una part també es devia a les pèrdues de la xarxa de clavegueram.

Al llarg de 2005 la concentració de nitrats va anar disminuint a poc a poc fins a quedar una mica per sota dels 50 mg/l. El mes de novembre, l'Ajuntament de la Bisbal d'Empordà va emetre un ban informatiu on enunciava el retorn a la normalitat pel que fa a l'aigua d'abastament, si bé reconeixia que caldria estar alerta davant d'un possible nou augment de la concentració.

L'ACA cerca solucions a la problemàtica

Per la solucionar la problemàtica de la contaminació de les xarxes d'abastament, l'ACA va presentar el mes d'abril un programa d'actuació que formava part de les mesures adreçades a les zones vulnerables a la contaminació per nitrats. Es preveia la construcció de setanta-una potabilitzadores amb tractament de desnitrificació de les aigües subterrànies en municipis on aquesta era l'única alternativa vàlida per assegurar-ne el subministrament. Altres mesures proposades eren la connexió amb altres pous d'aigua potable o amb embassaments, la barreja d'aigües en els municipis amb dues xarxes alternatives o la recàrrega d'aqüífers amb aigua en bon estat.

A la Bisbal d'Empordà i Forallac, i després de fer un estudi hidrogeològic, l'ACA va dotar l'estació depuradora d'aigües residuals (EDAR) d'un procés terciari de de-

puració amb sistema de desnitrificació per tal de permetre la recàrrega de l'aqüífer del Daró amb aigua de qualitat i exempta de nitrats. També s'estudiava la possibilitat de connectar la xarxa amb el sistema d'abastament del Baix Ter (que s'alimenta del pantà del Pasteral) o la construcció d'una planta potabilitzadora conjunta entre els municipis de la Bisbal d'Empordà, Forallac, Cruïlles, Monells, Sant Sadurní de l'Heura, Corçà i Madremanya que seria finançada la meitat per l'ACA i l'altra meitat pels ajuntaments.

Continua el debat sobre els purins

A part de la situació de contaminació de les xarxes d'abastament municipal, durant el 2005 va continuar el debat sobre la problemàtica general dels purins i la recerca de solucions.

A principis d'any, UP va criticar el Decret d'ampliació de les zones vulnerables a la contaminació per nitrats en considerar que s'havia aprovat sense "criteris tècnics fonamentals" i augurava greus conseqüències econòmiques perquè això dificultaria l'activitat agrícola i ramadera. Per la seva part, el Grup de Defensa del Ter (GDT) va assegurar que el Decret d'ampliació es quedava curt i va reclamar mesures concretes per als municipis afectats.

El mes de juliol el Govern de la Generalitat va aprovar la constitució del Consorci de Gestió de la Fertilització a Catalunya (GESFER) format per diversos departaments de la Generalitat i per organitzacions ramaderes i agràries. El seu objectiu era coordinar els esforços públics i privats per assolir una bona gestió de les dejeccions ramaderes com a adob per als camps de conreu i planificar les instal·lacions de tractament per als excedents generats. En aquells moments a Catalunya només hi havia tres plantes de tractament de purins, una quantitat considerada insuficient pel sector ramader.

D'altra banda, el mes de setembre, el Tribunal de Justícia de la Unió Europea (UE) va resoldre la denúncia presentada l'any 2000 pel GDT sobre la contaminació per nitrats al Baix Ter. El Tribunal condemnava el Govern català, que en aquells moments estava en mans de Convergència i Unió (CiU), per l'incompliment de la directiva d'aigües per a consum humà i per no haver fet declaracions d'impacte ambiental a les instal·lacions ramaderes, si bé encara no es concretava la sanció a imposar.

El 2006 havia d'acabar el termini perquè les explotacions ramaderes presentessin els plans de gestió de les dejeccions, que havien de garantir una correcta gestió dels purins, i es preveia que es concretessin les solucions proposades als municipis afectats per la contaminació de la xarxa d'abastament. A la Bisbal d'Empordà i Forallac s'hauria de decidir si s'optava per una planta potabilitzadora o bé per la connexió amb el sistema d'abastament del Baix Ter.

MJP

Més informació:

www.gencat.net/darp
www.gdter.org
www.parc.es
www.uniopagesos.es

53 DEPURADORA DE L'ALT MARESME (PINEDA DE MAR I SANTA SUSANNA)



Els municipis de Pineda de Mar, Calella, Santa Susanna, Malgrat de Mar i Palafolls fa anys que reclamen la construcció d'una depuradora que eviti els abocaments d'aigües residuals al mar i a la platja, fet considerat incompatible amb la important activitat turística de la zona. El 2002 s'aprova la construcció de la reclamada infraestructura en els termes municipals de Pineda de Mar i Malgrat de Mar. Aquest projecte queda, però, anul·lat el 2005 pel DMHA, que proposa un emplaçament alternatiu a la costa de Santa Susanna, a 500 m del barri de Bellamar de Pineda. Diferents ajuntaments de la zona, veïns i altres agents es mostren en contra d'aquesta nova localització i per això proposen un emplaçament alternatiu al costat del riu Tordera, a Malgrat de Mar.









Els municipis de Pineda de Mar, Calella, Santa Susanna, Malgrat de Mar i Palafolls, a l'Alt Maresme, estan dotats d'una xarxa de col·lectors d'aigües de trenta anys d'antiguitat que estan en força mal estat, a més d'un decantador emplaçat a la costa de Pineda de Mar, molt a prop del límit municipal amb Santa Susanna i d'un emissari submarí. Aquesta infraestructura fa anys que és insuficient, de manera que sovint es produeixen vessaments d'aigües residuals al mar, que finalment arriben a les platges. Aquest fet és, segons els ajuntaments, veïns i hotelers de la zona, del tot incompatible amb l'activitat turística, molt important a la zona. Així, des de fa més de catorze anys diferents agents locals reclamen la construcció d'una depuradora.

Després d'un llarg procés per trobar el consens entre municipis, ecologistes i la Generalitat, a final de l'any 2002 l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA) va aprovar definitivament el projecte d'obra i el corresponent estudi d'impacte ambiental per construir una estació depuradora d'aigües residuals (EDAR) a la pedrera de Montpalau, als municipis de Pineda de Mar i de Tordera, un emplaçament situat a gairebé 2 km des de la costa en direcció a la Serralada Litoral.

Un any després, la Comissió de Govern per a Assumptes Econòmics va emetre una declaració d'ocupació urgent dels béns i drets afectats per tal de no demorar aquest projecte, tot evidenciant la urgència d'aquesta obra. Les expropiacions, però, no es van arribar a fer efectives en ser estimades les al·legacions d'un dels propietaris afectats, que va aconseguir paralitzar el procés. La nova EDAR permetia recollir i tractar fins a 54.000 m³/dia, una quantitat equivalent a la d'una població de 216.000 habitants. El cost estimat de l'obra era d' 21 MEUR.

Proposta d'un nou emplaçament de l'EDAR

A principi de 2005, el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) va anunciar als alcaldes de la zona que estava estudiant un emplaçament alternatiu més proper a la costa. Amb aquest es volia minimitzar els costos de construcció i explotació ja que no obligava a bombar les aigües residuals cap a la muntanya des de la costa, punt on conflueixen els col·lectors de tots els municipis, el tanc decantador i l'origen de l'emissari submarí. D'aquesta manera, s'evitaria la construcció d'unes canalitzacions que haurien de travessar camps de conreu i també s'evitaria el sobrecost energètic de bombar l'aigua.

En una resposta parlamentària, el conseller de Medi Ambient i Habitatge, Salvador Milà i Solsona (ICV), va qualificar la instal·lació de prioritària i estratègica, i va anunciar que a final de 2007 estaria enllestida.

El projecte, i les noves opcions d'ubicació

Així, després que el DMAH descartés l'emplaçament a l'antiga pedrera de Montpalau, que se situava per sobre de la C-32, el conseller Milà va anunciar el mes de febrer en la inauguració de la depuradora d'Arenys de Mar, Arenys de Munt i Canet de Mar que el Departament n'estudiava noves ubicacions.

Es proposaven dues alternatives. La primera era a Santa Susanna, tocant al decantador de Pineda de Mar i molt proper al mar, en uns terrenys classificats com a no urbanitzables d'ús agrícola. La segona localització considerada era a Malgrat de Mar, en els terrenys del Pla de Grau, també d'ús agrícola tot i que en desús, amb una superfície de 40.000 m², propers al pont de la Tordera de la carretera de Blanes. En aquests darrers terrenys, hi ha els pous de captació de la dessaladora de Blanes. Per aquesta proposta caldria conduir les aigües residuals al llarg de 8 km i travessar nuclis urbans i camps agrícoles. En canvi, aquest projecte permetria reaprofitar les aigües residuals per recarregar l'aqüífer de la Tordera.

Falta de consens entre DMHA, ajuntaments i veïns

Aquesta darrera opció va rebre el suport de l'Ajuntament de Pineda. Així ho va manifestar en una moció aprovada a final de maig de 2005 pel govern municipal –Convergència i Unió (CiU), Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) i Esquerra Republicana de Catalunya (ERC)– i l'oposició –Partit Popular (PP). En la mateixa moció, es reconeixia també que la localització inicial a la pedrera de Montpalau no era la més adequada a causa de l'increment del cost del projecte. Dies després, els alcaldes de Calella, Josep Basart i Pinatel·li (ERC), i de Palafolls, Valentí Agustí i Bassa (PSC), tot i que el darrer preferia el primer projecte, van donar suport a la moció. Pel que fa a l'alcalde de Malgrat de Mar, Conxita Campoy Martí (PSC), aquesta va optar per no opinar fins que s'aprovés la ubicació definitiva de la depuradora, igual que l'alcalde de Santa Susanna, Joan Campolier (CiU), que, segons la premsa, va oferir el seu municipi per acollir la instal·lació, com també ho havia fet Campoy amb els terrenys de Pla de Grau.

Finalment, l'ACA va anunciar a principi de juny a través del seu president, Jaume Solà i Campmany, que havia escollit els terrenys de Santa Susanna per construir l'EDAR. Solà va assegurar que la nova depuradora comptaria amb un sistema de desodoració que garantiria l'absència de males olors als veïns. El cap de l'àrea tècnica de l'ACA, Guillem Peñuelas, va dir que amb aquest emplaçament s'estalviarien 6 MEUR en relació amb el projecte de Montpalau, un estalvi que seria emprat per millorar l'estat obsolets dels col·lectors, de l'emissari submarí i del decantador de Pineda que provocava els vessaments d'aigües residuals al mar.

Aquesta decisió no va ser ben rebuda, especialment per l'alcalde de Pineda, Joan Morell i Comas (CiU), defensor de l'opció del Pla de Grau. L'alcalde va manifestar que l'opció triada responia únicament a motius econòmics, en ser la més barata, i que això havia pesat més que el consens existent entre tots els municipis interessats, a excepció de Santa Susanna, en relació amb l'alternativa del Pla de Grau.

El grup comarcal d'Iniciativa per Catalunya Verds, Esquerra Alternativa (ICV-EA), que inicialment també apostava per l'opció del Pla de Grau, va considerar que les explicacions tècniques aportades per l'ACA finalment evidenciaven que l'opció de Santa Susanna era la més idònia. El seu president comarcal, Joan Lleonart, va admetre que els avantatges que representava la ubicació de la depuradora al Pla de Grau respecte a la contribució d'aquesta en la regeneració d'aqüífers quedaven superats gràcies a les actuacions previstes. Aquestes actuacions, segons el DMAH, es basen en la funció de recàrrega de l'aqüífer que realitza la depuradora de Blanes amb la futura injecció directa a l'aqüífer profund, tal com reconeix el Pla de gestió de l'aquífer de la vall mitjana i delta de la Tordera.

Un dels col·lectius que més es va mobilitzar va ser l'associació de veïns de Bellamar (AVBM) de Pineda de Mar, que va iniciar un seguit d'accions per mostrar la seva desavinença amb la ubicació escollida per l'ACA, que situava l'EDAR a 500 m del seu barri. La postura de l'associació, expressada pel seu president Jaume Calders, no era en contra de la depuradora sinó de la localització. La postura d'aquesta associació rebia el ple suport de l'alcalde de Pineda.

Entre les accions de protesta de l'AVBM, es van realitzar un seguit de manifestacions que incloïen talls de la carretera N-II durant mitja hora aproximadament i, fins i tot, una vegada, un tall de les vies de RENFE entre Pineda i Santa Susanna.

La majoria de les manifestacions eren encapçalades per l'alcalde de Pineda i per representants de tots els partits polítics del municipi sota el lema de "sí a la depuradora, no al nucli urbà de Pineda" que exhibien en samarretes i pancartes. L'associació de veïns també va iniciar una campanya de recollida de signatures en contra de la decisió de l'ACA i amb l'objectiu d'arribar a les cinc mil. Les butlletes, que es distribuïen a través de comerços i de l'Ajuntament, van ser omplertes per nou-centes persones. Les firmes es van fer arribar al conseller Milà, i se'n van fer còpies per al president del Parlament Ernest Benach i Pascual (ERC) i per al de la Generalitat, Pasqual Maragall i Mira (PSC), també per al Síndic de Greuges Rafael Ribó i Massó (ICV) i per a l'Ajuntament mateix de Pineda.

Per la seva banda, l'Associació d'Hotelers Pineda Turística i la Federació d'Associacions de Comerciants i Empresaris de Serveis (FACES) també es van manifestar contraris a la localització proposada i van iniciar una campanya de correus electrònics adreçats al conseller Milà on manifestaven el seu desacord i la preocupació pel perjudici que la instal·lació podia tenir sobre el turisme, a causa de les olors i l'impacte visual. També es demanava que s'escoltés la veu dels ajuntaments, que defensaven majoritàriament la localització al Pla del Grau.

Pel que fa al propietari del sòl de Santa Susanna, Ernest Pujades, en un acte de l'AVBM va assegurar que mai no firmaria cap document d'expropiació. El líder d'Unió de Pagesos (UP) del Maresme, Josep Riera, va manifestar el seu suport a Pujades, i també es va mostrar contrari a l'emplaçament de Santa Susanna atès que els terrenys tenien un "alt valor agrícola".

Mentrestant, el DMHA es comprometia per escrit, mitjançant una nota de premsa, a consensuar la ubicació definitiva de l'EDAR amb el Consell Comarcal i els ajuntaments. En la nota insistien que l'opció escollida per l'ACA a Santa Susanna era la millor tècnicament, econòmicament i ecològicament, en estalviar energia i infraestructura. A més, el Departament i l'ACA es comprometien en primer lloc a situar la depuradora tan lluny com fos possible dels nuclis de població, en segon a crear un corredor verd de sòl agrícola protegit garantint la no-urbanització del sòl agrícola, en tercer a minimitzar l'extensió de la instal·lació (3 ha màxim), en quart lloc a fer ús de la tecnologia més avançada per evitar sorolls i pudors, i finalment, en cinquè lloc, a redactar l'estudi d'impacte ambiental però valorant les tres alternatives des de diferents punts de vista. També es comprometien a crear una comissió de seguiment integrada per ajuntaments i el Consell Comarcal i a promoure la participació pública.

Segons l'ASVB, aquest compromís es va produir gràcies a la pressió de les seves mobilitzacions, cosa que el director de l'ACA, Solà, va negar.

Perspectives

S'espera que, un cop s'arribi a un consens sobre la localització de l'EDAR, es puguin iniciar les obres ben aviat, atès que l'obra estaria cofinançada en un 80% per la Unió Europea (UE) i si no es complís el termini per al 2008 la subvenció seria retirada.

ARR

Més informació

http://mediambient.gencat.net/cat/inici.jsp
http://joanlleonart.blogspot.com/

54 DESSALADORA DE L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA (EL PRAT DE LLOBREGAT)



El 2005 es presenta el projecte de planta dessaladora de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) i se'n fa pública la ubicació (Prat de Llobregat). Les dimensions previstes per a aquesta instal·lació generen crítiques per la gran magnitud que té. Així mateix, apareixen queixes per la pujada prevista del cost de l'aigua que aquesta obra pot generar. La solució a aquest últim fet, que consisteix a introduir un cànon de disponibilitat, provoca el malestar dels pagesos, que temen que hagin de pagar més per l'aigua.

A final de 2004 l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA) preveia construir una dessaladora d'aigua de grans dimensions a l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB). La decisió de mantenir aquest projecte, previst en el Pla hidrològic nacional (PHN), estava motivada pel fet que aquesta actuació s'incloïa en les propostes que la Generalitat i el Ministeri de Medi Ambient volien que finances la Unió Europea (UE).

Salvador Milà, conseller de Medi Ambient i Habitatge, mostrava la seva preocupació per la disposició dels ajuntaments a pagar el sobrecost per la producció d'aigua, tal com passava als municipis proveïts amb aigua de la dessalinitzadora de Blanes. Per a aquests municipis, el 85% del cost de la dessalinitzadora anava a càrrec dels fons europeus, mentre que el 15% restant s'afegia al rebut de l'aigua dels consumidors.

Es preveia que el febrer o el març de 2005 es confirmés el projecte de cànon de disponibilitat i que entrés en vigor a mitjan any 2005. El nou cànon de disponibilitat havia de servir per ajudar a finançar obres de construcció i manteniment, com la dessalinitzadora de l'AMB. Aquest cànon podria tenir, segons Jaume Solà, director de l'ACA, una repercussió diferent per a cada sector de consumidors i estar d'acord amb el concepte de progressivitat que defensava la Confederació d'Associacions de Veïns de Catalunya.

Dessaladora de l'AMB

A final de febrer de 2005, Milà va anunciar que el Prat de Llobregat acolliria la planta dessaladora d'aigua de mar de l'AMB en uns terrenys annexos a la depuradora d'aigües residuals del Baix Llobregat. El projecte, amb un pressupost de 242 MEUR, es va presentar com una de les catorze actuacions de la Generalitat per fer front als problemes de subministrament i qualitat de l'aigua a la regió metropolitana.

Per proveir la regió metropolitana es captaven, en aquell moment, entre 120 i 150 hm^3 del riu Llobregat, 180 del Ter i 160 dels aqüífers. Aquesta dessaladora i la de Blanes havien d'aportar una setena part del cabal que es consumia a la regió de Barcelona.

Al març, les companyies subministradores creien que la planta dessaladora prevista per l'ACA al Prat de Llobregat era massa gran per a les necessitats de proveïment de l'àrea de Barcelona (els 60 hm^3 anuals suposarien quasi una tercera part del consum dels vint-i-tres municipis de l'àrea metropolitana servits per Aigües de Barcelona (Agbar), amb una despesa anual de 190 hm^3). A més, deien que no havien estat informades del projecte, tot i que si havien de comprar els nous cabals dessalats hi hauria una repercussió sobre les tarifes que pagaven els usuaris. Com a conseqüència, demanaven més informació a l'ACA per poder programar la seva gestió.

Tot i això, el projecte va tirar endavant i, al juliol, el Ministeri de Medi Ambient va publicar al *Butlletí Oficial de l'Estat* (BOE) les declaracions d'impacte ambiental de la planta dessaladora del Prat i l'ampliació de l'existent a Blanes (Selva).

Descripció del projecte de dessaladora de l'AMB

El projecte preliminar de la dessalinitzadora del Prat, presentat al febrer, preveia que la captació d'aigua del mar es fes a uns 2,3 km de la costa, a l'altura de l'aeroport, en una zona amb 30 m de fondària i 5 m per sobre del fons del mar.

La dessalació es faria per osmosi inversa. L'aigua salada seria conduïda per tubs subterranis fins a la planta dessalinitzadora i, una vegada convertida en aigua dolça, seria barrejada amb l'aigua potable als dipòsits de la Fontsanta (Esplugues) o a l'Estació de Tractament d'Aigua Potable (ETAP) d'Abrera. Les salmorres de la dessaladora (residus d'aigua molt salada) serien abocades de nou al mar. El que encara no era prou clar era quines fonts d'energia renovable recolzarien o legitimarien aquesta instal·lació, atès que l'alt nivell de consum elèctric podia generar importants augments de CO si l'electricitat consumida procedia de tèrmiques convencionals.

Cost de l'aigua de la dessaladora de l'AMB

Al febrer, Jaume Solà va anunciar que l'aigua que produiria la dessalinitzadora del Prat de Llobregat tindria un cost de 0,40 €/m^3, davant dels 0,20 a 0,25 €/ m^3 de l'aigua produïda per plantes depuradores com la d'Abrera. Milà va explicar que el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) podria repartir el cost de l'aigua de les dessaladores entre el conjunt dels consumidors d'aigua a Catalunya, a fi de tendir cap a un preu unificat de l'aigua a tot el territori. Sí que va assegurar, però, que el preu seria el mateix per a tota la regió metropolitana.

Al novembre, en un debat sobre recursos hídrics celebrat al Cercle d'Economia, tant Salvador Milà com Àngel Simón, director general d'Agbar, van dir que a Catalunya el preu d'un metre cúbic domèstic era la meitat que l'equivalent a França, una vegada descomptades les diferències dels respectius nivells de vida. La diferència consistia en el fet que a França s'havia començat a internalitzar els costos i a Catalunya encara no. Milà va recordar que una directiva europea obligava a recuperar els costos de l'aigua en les tarifes.

Context d'abastament a l'AMB

El febrer de 2005, l'ACA tenia previst realitzar catorze actuacions per un valor de 895 MEUR (dels quals es preveia que el 60% fossin finançats per Fons Europeus de Cohesió). Les actuacions formaven part del pla alternatiu a la interconnexió de xarxes que preveia el PLA HIDROLÒGIC NACIONAL (PHN) [174] i permetrien una aportació de 145 hm^3 d'aigua. Es concretaven en les millores en el tractament de les plantes pota-

bilitzadores, la incorporació de plantes de dessalinització, la millora de les instal·lacions de la Xarxa Regional, la recuperació d'aqüífers, la delimitació de les zones de protecció especial de rius i la reutilització de les aigües regenerades.

Així, doncs, el pla presentat per l'ACA perseguia incrementar els recursos disponibles a l'AMB per un consum total d'uns 460 hm^3 l'any en aquesta regió de quatre milions d'habitants. A més, pretenia millorar la qualitat de l'aigua davant un escenari immediat en què les directives comunitàries tolerarien cada cop menys l'alta salinitat de l'aigua procedent del Llobregat.

Al novembre, Salvador Milà va anunciar al Cercle d'Economia que gràcies a aquestes obres Barcelona tindria aigua amb una garantia del 98% d'aquí a dos anys. Al mateix lloc, Àngel Simón, director general d'Agbar, va reclamar la connexió entre la xarxa Ter-Llobregat i l'Ebre.

A final de desembre, l'ACA va anunciar que faria una nova canalització que duplicaria el cabal del Ter que arribava a la Costa Brava. L'increment del cabal havia de suposar una disminució de l'aigua que s'enviava a Barcelona, que dependria de les dessaladores d'aquesta àrea.

Dessaladora de Blanes

Al març, el diputat d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), Joan Puig, va demanar al Govern espanyol que implantés energies renovables a la dessaladora de Blanes, per reduir el consum energètic de la planta (representava gairebé un 50% de la despesa de la dessaladora) i el cost final del rebut de l'aigua dels ciutadans.

Com a solució al deute d'onze municipis del Maresme amb la dessaladora de Blanes, que superava els 600.000 euros, al novembre l'ACA va proposar aplicar una tarifa d'utilització que repartiria el cost d'aquesta instal·lació entre totes les captacions de l'aqüífer del baix Tordera. Aquesta mesura havia de permetre rebaixar de 38 a 21 cèntims d'euro el preu fixat per metre cúbic d'aigua dessalada.

Mariona Coch, directora de l'àrea tributària de l'ACA, preveia que la mesura afectaria més de tres-cents pagesos dels municipis de Tordera, Palafolls, Blanes i Malgrat de Mar. Les captacions de rec pagarien un 10% de la tarifa d'utilització. Perquè el Govern no inclogués aquesta tarifa als pressupostos de 2006, les quatre cooperatives agrícoles de Blanes, Tordera, Malgrat i Palafolls i els sindicats Jar-Asaja i Unió de Pagesos (UP) van convocar una tractorada de protesta al novembre.

Al desembre, el ple del Parlament va aprovar la nova tarifa de l'aigua que afectava tots els pobles que en consumien de dessalinitzada i també els industrials de Blanes, Palafolls, Tordera i Malgrat. També va aprovar una moratòria d'un any per al sector agrícola, que en principi havia de quedar al marge de la tarifa, segons havien negociat els pagesos amb Milà. Per això, Josep Puigpelat, negociador d'UP, es plantejava trencar el compromís adquirit amb Milà, consistent a entrar a parlar d'un gran pacte sobre l'aigua l'any 2006, basat en una gestió més efectiva i en criteris d'estalvi.

Perspectives de futur

A final d'any es preveia que els onze ajuntaments del nord del Maresme (d'Arenys de Mar a Palafolls) haurien d'apujar el rebut de l'aigua per al 2006 per tal d'afrontar el deute. A més, es preveia que la dessaladora de l'AMB estaria acabada a final del 2007 o començament del 2008.

MSB

Més informació:

http://boc.bankhacker.com/2005-04-16/040

55 EMISSIONS DE GASOS AMB EFECTE HIVERNACLE



El 16 de febrer entra en vigor el Protocol de Kyoto, un instrument que es considera essencial per afrontar el canvi climàtic per bé que és insuficient. A la Unió Europea, es posa en funcionament el mercat de drets d'emissió i l'Estat espanyol aprova els drets d'emissió assignats a les indústries afectades per les regulacions del Protocol de Kyoto. Al maig es constata que les emissions de CO2 a Espanya continuen augmentant i l'increment respecte de les de 1990, any de referència, ja arriba al 45%. En acabar l'any, l'onzena cimera mundial sobre canvi climàtic aconsegueix iniciar el procés de negociació de nous compromisos de reducció de gasos més enllà de 2012, quan acaba el primer termini d'aplicació del Protocol. Mentrestant, els científics continuen alertant de les greus conseqüències que pot tenir en el futur el canvi climàtic.

Antecedents | 2004:141

El setembre de 2004 el Govern central va aprovar el Pla nacional d'assignació de drets d'emissió per al període 2005-2007. L'objectiu del Pla era reduir un 0,2% les emissions de gasos d'efecte hivernacle respecte de les de 2002. Per començar a aplicar el Pla, quedaven pendents dues accions principals: aprovar l'assignació definitiva de drets d'emissió (en tones equivalents de CO_2) que les 834 instal·lacions industrials afectades podrien emetre gratuïtament entre 2005 i 2007, i posar en marxa el mercat d'emissions on les empreses podrien vendre i comprar drets de contaminar en funció de si superaven o no la quota anual que els havia estat assignada.

Es posa en funcionament el mercat europeu de drets d'emissió

El primer dia de 2005, i d'acord amb la Directiva 2003/87/CE, la Unió Europea (UE) va obrir de manera simbòlica el primer mercat internacional de drets d'emissió de CO_2, si bé les transaccions no començaren fins al març. Per la seva part, el Consell de Ministres del 21 de gener va aprovar definitivament els drets d'emissió assignats a les indústries de l'Estat espanyol.

Els dos primers mesos de l'any van servir perquè les empreses espanyoles comencessin a inscriure les seves emissions en el Registre Nacional de Drets d'Emissió (RENADE). El 9 de març les Corts Generals van aprovar la Llei 1/2005, per la que es regula el règim del comerç d'emissió de gasos amb efecte d'hivernacle, si bé el mercat, gestionat per l'empresa Iberclear, no va començar a funcionar fins al 20 de juny. Segons aquesta Llei, si el número de drets d'emissió d'una instal·lació és inferior a les seves emissions reals, aquella instal·lació haurà de pagar una multa de 40 € per tona.

A final de 2005, el RENADE va registrar 411 comptes actives i va expedir 124 milions de drets. D'acord amb les operacions registrades i a un preu mitjà de 22 € per tona, a l'Estat espanyol van circular pel mercat d'emissions drets de CO_2 per un import de 2.200 MEUR. El preu de la tona de CO_2 va oscil·lar entre els 6 € i un màxim a l'estiu de 29 €, la qual cosa demostrava la necessitat de moltes empreses per adquirir més drets d'emissió que els que tenien assignats.

Entra en vigor el Protocol de Kyoto

Set anys després de la seva signatura, el 16 de febrer va entrar en vigor el Protocol de Kyoto i per celebrar-ho autoritats japoneses i internacionals van reunir-se en un acte oficial a la ciutat nipona. El secretari general de Nacions Unides, Kofi Annan, va advertir que el Protocol no era suficient per salvar la humanitat dels riscos del canvi climàtic, si bé era una primera etapa important en la bona direcció. La celebració va venir marcada per la negativa dels Estats Units a ratificar el tractat, que insistia en les repercussions negatives que comportaria subscriure l'acord per a la seva economia, i per la preocupació per l'augment d'emissions a la Xina, que en només vint anys podria superar els Estats Units com a primer país emissor de gasos d'efecte hivernacle.

Per la seva part, el president del Govern central, José Luis Rodríguez Zapatero, va aprofitar la celebració per anunciar diverses iniciatives que permetessin concretar el compliment del Protocol de Kyoto, entre les quals hi havia la revisió del Pla energètic de l'Estat espanyol durant el 2005, l'elaboració d'un nou pla de foment de les energies renovables i la posada en marxa de plans d'eficiència energètica. Els grups ecologistes van considerar històric aquell dia i van reclamar al Govern de l'Estat més compromisos per reduir les emissions de gasos.

La UE aprova un ambiciós pla de reducció de gasos

A mitjan març, els ministres de medi ambient de la UE van acordar una proposta per a la disminució de les emissions de gasos d'efecte hivernacle més enllà del 2012. Els socis comunitaris van acordar proposar als països industrialitzats una reducció d'entre un 15% i un 30% per al 2020 i d'entre un 60% i un 80% per al 2050, sempre respecte dels nivells de referència de 1990. Aquests límits estaven avalats pels nivells d'emissió que aconsellaven diversos estudis científics a fi d'evitar que l'increment de la temperatura global no superés els dos graus, una xifra que podria comportar conseqüències catastròfiques. Aquest acord era només una proposta per començar a negociar a escala internacional i per tant no pretenia imposar res ni tampoc explicitava els instruments per assolir aquests objectius tan ambiciosos. A final de març, els caps d'Estat i de govern dels països europeus van ratificar en una cimera a Brussel·les l'acord dels ministres de medi ambient.

L'Estat espanyol és el país europeu que més s'allunya dels objectius fixats pel Protocol de Kyoto

A principi de maig el sindicat Comissions Obreres (CCOO) i l'edició espanyola de la revista *World Watch* van presentar les xifres d'emissions de gasos d'efecte hivernacle de l'any anterior l'Estat espanyol. En relació amb les dades de 1990, les emissions de gasos d'efecte hivernacle havien augmentat a Espanya un 45,6%, molt per sobre del límit d'un creixement del 15% que tenia assignat. Aquest increment confirmava l'Estat espanyol com el membre de la UE que més s'allunyava de l'objectiu establert pel Protocol de Kyoto. El motiu del nou augment era l'increment sostingut de la demanda energètica, que a més va coincidir amb un mal any de producció hidroelèctrica a causa de l'escassetat de pluges.

Joaquín Nieto, secretari de Medi Ambient de CCOO, va criticar la política "contradictòria" que portava a terme el Govern i, en especial, va criticar la gestió "continuista i irresponsable" del Ministeri d'Indústria. Per aquest motiu, va demanar al president Rodríguez Zapatero que prengués iniciatives que anessin "més enllà de declaracions institucionals" i que promogués un gran pacte estatal amb tots els partits i institucions. Nieto va advertir que, si es mantenia la mateixa evolució, Espanya es veuria obligada a

adquirir una xifra molt superior de drets d'emissions a la prevista pel Pla Nacional, i que això tindria un impacte enorme en l'economia.

La 11a. Cimera Mundial sobre el Canvi Climàtic aconsegueix obrir el camí per reduir les emissions

Les dues primeres setmanes de desembre va tenir lloc a la ciutat canadenca de Mont-real la 11a. Conferència de les parts de la Convenció Marc de Nacions Unides sobre Canvi Climàtic. El resultat de la cimera va ser el Pla d'acció de Mont-real, un acord modest si bé qualificat d'èxit històric pels representants de quasi tots els països i per les organitzacions ecologistes. El Pla, aprovat sense l'oposició dels Estats Units, obria el procés a futurs acords per afrontar el canvi climàtic a partir de 2012, quan acabava el primer termini de reducció d'emissions del Protocol de Kyoto. Encara que els Estats Units continuaven mantenint-se al marge del Protocol, van acceptar entrar en un diàleg mundial sobre accions de cooperació a llarg termini per afrontar el canvi climàtic.

El Departament de Medi Ambient i Habitatge promou diverses accions per afrontar el canvi climàtic

A Catalunya l'any va servir per promoure algunes mesures per afrontar el canvi climàtic. El Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) va donar a conèixer un decret que estava elaborant sobre mesures d'ecoeficiència (com ara la instal·lació de sistemes de producció d'aigua calenta que utilitzessin energia solar tèrmica), que haurien d'adoptar els nous edificis i que tenia per objectiu reduir les emissions de CO_2 associades a la construcció i l'ús dels edificis.

A final d'any, el DMAH va informar que les emissions de gasos d'efecte hivernacle a Catalunya havien augmentat l'any 2004 un 37% respecte de les de 1990, per la qual cosa també s'incomplia amb el límit del 15% fixat pel Protocol de Kyoto, si bé l'incompliment era inferior que al conjunt de l'Estat espanyol a causa de l'aportació energètica de les centrals nuclears situades al territori català. Juntament amb aquestes dades, el DMAH va presentar un document amb unes primeres propostes en diversos àmbits per revertir la situació, especialment en aquells sectors com el transport que no estaven sotmesos al Pla nacional d'assignació de drets d'emissió.

Els científics alerten de les conseqüències del canvi climàtic

Al llarg de l'any es van anar difonent els resultats de diversos estudis científics que alertaven de les greus conseqüències de l'escalfament global. Al febrer es va celebrar una conferència internacional a Exeter (Regne Unit) on dos-cents científics van llançar cinc senyals d'alerta per advertir que el canvi climàtic ja era una realitat: nou dels darrers deu anys havien estat els més càlids des de 1861, i la temperatura continuaria pujant; la península antàrtica s'estava desgelant més de pressa que no es previa; el nivell del mar ja havia augmentat entre 1 i 2 mm en l'últim segle, i ho continuaria fent encara més; l'augment de l'absorció de CO_2 al mar i la seva conseüent acidificació amenaçava els esculls de corall, i les aus d'Europa havien avançant la posta d'ous una mitjana de cinc dies al llarg dels darrers cinquanta anys.

A mitjan febrer, el Ministeri de Medi Ambient va presentar l'informe més complet sobre els efectes del canvi climàtic a l'Estat espanyol, en el qual hi havien intervingut quatre-cents científics coordinats pel catedràtic d'ecologia de la Universitat de Castella-la Manxa, José Manuel Moreno. Cristina Narbona, ministra de Medi Ambient, va remarcar que el document havia de servir per conscienciar els ciutadans que les conseqüències del canvi climàtic no eren una visió catastrofista dels moviments ecologistes, sinó una advertència de la comunitat científica.

Segons aquest estudi, les temperatures podrien arribar a ser en alguns punts de la península Ibèrica, a final del segle XXI, fins a set graus més elevades. En el mateix sentit, els autors apuntaven la possibilitat que augmentés el nombre de dies amb temperatures extremes i les onades de calor, amb la mortalitat associada. El canvi climàtic intensificaria a la Península els fenòmens extrems (pluges intenses, esllavissades, allaus, incendis) i la disminució dels recursos hídrics podria arribar al 14%; les zones més perjudicades serien les Balears, les Canàries i les conques del Segura, el Xúquer, el Guadiana i el Guadalquivir. El nivell del mar podria augmentar a les costes de la Península entre 10 i 68 cm en acabar el segle. Les zones més vulnerables serien els terrenys inundables, com els deltes de l'Ebre i el Llobregat, el mar Menor i la costa de Doñana. També hi podria haver danys importants a les zones de platges, especialment al Cantàbric. Dos dels sectors econòmics més afectats serien l'agricultura i el turisme. Amb l'escalfament global, el comportament dels turistes canviaria, ja que disminuirien la seva estada en cada destí la qual cosa implicaria a l'Estat espanyol una disminució dels ingressos per turisme. Els efectes sobre l'agricultura, eren més difícils de predir. Per a alguns conreus l'augment de temperatura podria ser positiu, però per a altres la manca d'aigua provocaria danys molt greus.

Al març, un estudi del Centre Nacional d'Investigació Atmosfèrica dels Estats Units advertia que encara que les emissions de gasos amb efecte hivernacle deixessin d'augmentar, la temperatura de la Terra i el nivell dels oceans continuarien pujant al llarg dels propers segles. També al març, la UE va donar a conèixer l'informe "Canvi climàtic i la dimensió europea de l'aigua", on es recomanava quantificar la disponibilitat futura d'aigua a les conques més afectades pel canvi climàtic i avaluar l'eficiència de les mesures de protecció davant els fenòmens extrems. Una d'aquestes conques era la de l'Ebre, on l'estudi alertava que els efectes del canvi climàtic es veurien agreujats per l'increment de les zones de reg, la demanda creixent d'aigua per al consum humà i les indústries, i la reducció de les aportacions de sediments al Delta.

A final de setembre, el Panell Intergovernamental sobre el Canvi Climàtic, òrgan assessor de les Nacions Unides, va fer públic un informe sobre la viabilitat de fer servir tecnologies de captura i posterior emmagatzematge de les emissions de gasos d'efecte hivernacle en dipòsits subterranis a gran profunditat, en roques molt estables i impermeables. L'estudi concloïa que l'aplicació d'aquestes tècniques permetria reduir entre el 15% i el 55% les emissions previstes i que produiria un estalvi del 30% de les despeses previstes per fer front al problema.

L'Agència Europea de Medi Ambient va presentar a final de novembre l'informe "El medi ambient europeu, estat i perspectives 2005", en el qual s'alertava que la temperatura mitjana s'incrementaria a Europa entre 2 i 6,3 °C aquest segle, i que Espanya seria un dels països on l'augment seria superior. L'informe concloïa que el repte ambiental prioritari per als propers anys hauria de ser l'actuació sobre el canvi climàtic.

XBR, JRL i XSR

Més informació

http://mediambient.gencat.net/cat/
www.mma.es/portal/secciones/
www.renade.es
www.ipcc.ch
http://unfccc.int

56 ESPAI D'INTERÈS NATURAL DE PINYA DE ROSA (BLANES)



La plataforma ciutadana Salvem Pinya de Rosa denuncia el retard en l'aplicació de la Llei 25/2003 de protecció del paratge Pinya de Rosa. El Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) presenta una proposta de delimitació de l'àrea que dobla la superfície protegida inicialment per la Llei. Finalment, el diputat d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), Joan Puig, anuncia que Pinya de Rosa es podrà acollir a la partida de 20 milions d'euros que l'Estat destinarà el 2006 a la compra d'espais oberts amenaçats per urbanitzacions.

Antecedents | 2003: 45

Pinya de Rosa és un espai obert de 55 ha i 1.000 m de costa situat al municipi de Blanes. Conté una àrea forestal típica del litoral mediterrani, un jardí botànic amb una de les col·leccions de cactus més importants del món i un mas anomenat Masia del Sol.

El 1995 l'Ajuntament de Blanes va aprovar el pla parcial que permetia d'urbanitzar la finca de Pinya de Rosa. El 2002 la promotora Nova Provet 2000 va fer una oferta als actuals propietaris per dur a terme un projecte que preveia la construcció d'uns trescents trenta habitatges, un hotel de luxe que havia d'ubicar-se a la masia i un centre comercial. Després d'una mobilització ciutadana intensa, impulsada per la plataforma Salvem Pinya de Rosa, el Parlament de Catalunya va aprovar la Llei 25/2003, de 4 de juliol, que declara paratge natural d'interès nacional (PNIN) la finca Pinya de Rosa. La Llei preveia la creació d'un òrgan rector, integrat per l'Ajuntament de Blanes, la Generalitat i la plataforma Salvem Pinya de Rosa, per gestionar el paratge i fixava un termini màxim de divuit mesos per aprovar un pla rector d'ús, gestió i protecció.

El retard en el desenvolupament de la Llei de protecció de Pinya de Rosa

El mes de març de 2005, la plataforma Salvem Pinya de Rosa denunciava que, després de dos anys d'haver-se aprovat la Llei 25/2003, la Generalitat encara no n'havia desenvolupat el pla d'usos. A més, els ecologistes exigien la preservació completa del paratge i la creació d'un corredor biològic que baixés pel Centre d'Estudis Avançats de Blanes (CEAB) i l'unís amb els espais forestals de l'interior del municipi de Blanes. El regidor de Medi Ambient de l'Ajuntament de Blanes, Argemir González (EUiA), reconeixia que no hi havia cap novetat en la definició de l'àmbit de protecció de Pinya de Rosa i que les pretensions econòmiques dels propietaris estaven lluny del preu que el municipi estava disposat a pagar per comprar els terrenys de Pinya de Rosa.

A la Generalitat, les posicions eren divergents. Mentre el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP)



La superfície protegida total és de 101,05 ha. Foto: Marta Casas.

apostava per permetre la construcció d'un hotel i una zona residencial a canvi que els propietaris cedissin un 80% dels terrenys, el delegat de Medi Ambient a Girona, Gabriel Jover, declarava que calia una proposta més ambiciosa que permetés salvar tot el paratge. Tanmateix, el conseller de Medi Ambient i Habitatge (DMAH), Salvador Milà, recordava que els propietaris ja havien cedit a l'Ajuntament una part dels terrenys de la finca per construir-hi l'Hospital Comarcal de la Selva i el CEAB i que, per tant, els pertocava una compensació pel fet que la finca deixés de ser urbanitzable.

Per la seva banda, el portaveu de la plataforma Salvem Pinya de Rosa, Joaquim Rutllant, replicava que la proposta d'urbanitzar una part de la finca contradiria la Llei 25/2003, que declarava PNIN els 500.000 m² que ocupava el paratge, i negava que el pla parcial aprovat fos decisori en la mesura que, segons un informe jurídic, ja havia prescrit. Segons els ecologistes calia comprar els terrenys als propietaris, però no a preu de sòl urbanitzable perquè encara no s'havia patrimonialitzat l'espai previst dins del pla parcial.

A final d'abril, tots els grups municipals de Blanes consensuaven una moció, presentada per ERC, en la qual exigien a la Generalitat el compliment de la Llei de protecció, aprovada feia dos anys, amb els compromisos econòmics i la delimitació geogràfica consegüents.

El projecte de delimitació de l'àmbit de Pinya de Rosa

El mes de maig, després d'una reunió amb els representants de la plataforma Salvem Pinya de Rosa, el delegat de Medi Ambient de la Generalitat a Girona, Gabriel Jover, es comprometia a protegir tot el paratge i a tenir-ne acabada la delimitació en un termini màxim de dos mesos. Finalment, el 27 de juny, el director general de Medi Natural, Ramon Luque, i l'alcalde de Blanes, Josep Marigó (PSC), presentaven el projecte de delimitació del paratge Pinya de Rosa. La superfície protegida total era de 101,05 ha, i comprenia les 49,29 ha de la finca declarades PNIN i la creació d'un nou espai d'interès natural (PEIN) d'unes 50 ha que circumdava la finca. La nova delimitació era, per tant, més ambiciosa que la que recollia inicialment la Llei i incloïa la cala Treumal, l'ermita de Santa Cristina, a Lloret de Mar, i la zona que els ecologistes reclamaven com a corredor biològic.

ERC anuncia que Pinya de Rosa es podria acollir a la partida de l'Estat de 2006 per adquirir espais oberts amenaçats d'urbanització

El mes de novembre, el diputat al Congrés i regidor d'Urbanisme de Blanes, Joan Puig, feia públic que ERC havia acordat amb el Partit Socialista Obrer Espanyol (PSOE) presentar una esmena conjunta per incorporar una partida de 20 milions d'euros al pressupost de l'Estat de 2006 destinada a comprar i protegir espais oberts, bàsicament del litoral, amb fortes pressions d'urbanització. Segons Puig, el paratge de Pinya de Rosa partia amb avantatge en l'assignació d'aquests recursos perquè ja estava protegit per llei. Mentrestant, la diputada al Congrés del PSC, Montse Palma, reconeixia l'esmena pactada, però demanava prudència perquè hi havia una petició per adquirir l'àmbit del PLA URBANÍSTIC MUNTANYANS II (TORREDEMBARRA) [152], i altres espais a les Illes Balears, la Comunitat Valenciana i Andalusia.

JVC

Més informació:

www.blanesportal.com/pinyaderosa
Pinya de Rosa. "Salvem Pinya de Rosa, petita història d'una reivindicació". Blanda, núm. 6: 58-69. Blanes: Ajuntament de Blanes, 2003.

57 ESPAI D'INTERÈS NATURAL DEL GORG DE CREIXELL



Després de vint anys de reivindicacions dels grups cívics i ecologistes per la protecció dels aiguamolls del Gorg de Creixell, el 16 de juny de 2005 el Departament de Medi Ambient i Habitatge aprova el decret que inclou aquest espai al PEIN Platja de Torredembarra. Paral·lelament, l'Ajuntament de Creixell aprova la modificació del Pla general d'ordenació urbana que trasllada els drets d'edificabilitat dels plans parcials que afectaven la zona als terrenys annexos de l'espai protegit.

Antecedents 2003:123, 2004: 72

El paratge del Gorg de Creixell és contiu a la platja de Torredembarra, inclosa en el catàleg de les zones humides i en el Pla d'espais d'interès natural (PEIN) des de 1992. El Gorg és un espai d'aiguamolls d'unes 19 ha situat a la franja marítima del municipi de Creixell, entre Roda de Barà i Torredembarra, a la comarca del Tarragonès. Aquest espai era, el 1956, la llacuna més gran entre el delta de l'Ebre i el del Llobregat. Tanmateix, en els darrers anys, amb la implantació d'un càmping i l'abocament no controlat de runa, l'espai s'havia degradat considerablement. Aquest àmbit estava classificat dels del 1991 pel Pla general d'ordenació urbana (PGOU) de Creixell com a sòl urbanitzable i l'any 2003 hi havia tramitats dos plans parcials: el de la Marinada i el de la Gavina, que preveien la construcció de 221 i 254 habitatges, respectivament.

Els primers passos per a la protecció de l'espai

Durant els últims vint anys, grups ecologistes, com el Grup per a la Conservació dels Ecosistemes del Camp (GEPEC) i l'Associació per a la Conservació del Medi Natural del Gorg de Creixell van reclamar la preservació de l'espai amb l'argument que les condicions naturals del Gorg eren pròpies dels ecosistemes dunars, i que era una zona de descans per a les aus i altres animals. Des de 2003, el GEPEC també va promoure la protecció del paratge dels Muntanyans, espai contigu al Gorg, inclòs en bona part al PEIN Platja de Torredembarra excepte 15 ha afectades pel Pla urbanístic Muntanyans II [152].

El maig de 2003, l'equip de govern de l'Ajuntament del Creixell va anunciar la suspensió de les llicències i de la tramitació dels plans parcials fins al març de 2004 per la revisió del planejament del municipi.

El Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) va publicar el 29 d'abril de 2004 l'inici de la tramitació de l'expedient administratiu per incloure al PEIN el paratge del Gorg de Creixell. El conseller del DMAH, Salvador Milà, va ordenar de manera preventiva la suspensió cautelar dels projectes urbanístics i el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va aplicar a la zona el règim de sòl no urbanitzable per tal d'evitar que es degradés més.

S'aprova la incorporació del Gorg al PEIN Platja de Torredembarra

El 2 de febrer de 2005, el conseller Milà va anunciar el desenvolupament del Pla de protecció i gestió de les zones humides per part de la Direcció del Medi Natural i l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA). Aquest Pla preveia incorporar els Gorgs de Creixell al cordó d'aiguamolls de la platja de Torredembarra.

A principi d'abril, el DMAH va treure a exposició pública la proposta d'ampliació del PEIN Platja de Torredembarra. La proposta passava de 35,31 a 62,03 ha i preveia la inclusió del Gorg de Creixell. Tanmateix, es reduïa l'àmbit de protecció que s'havia establert en començar la tramitació de l'expedient administratiu, que anava de la línia de mar fins a la carretera N-340. La nova proposta només arribava fins a la línia del tren. Josep-Lluís Pau, director dels Serveis Territorials del DMAH, va argumentar que la nova delimitació responia a l'extensió que tenia la llacuna el 1956.

Finalment, el 16 de juny, el DMAH va aprovar definitivament el decret 124/2005 que incloïa el Gorg de Creixell dins del PEIN Platja de Torredembarra amb la delimitació proposada en l'aprovació inicial.



El gorg és un espai d'aiguamolls d'unes 19 ha. Foto: Àlex Tarroja

L'edificabilitat es trasllada a un àmbit veí

Prèviament, el 6 de juny de 2005, el ple de l'Ajuntament del Creixell, amb els estudis previs per a la redacció del nou POUM ja iniciats, va aprovar per unanimitat la modificació puntual del PGOU desclassificant aquest sector i creant-ne un de nou urbanitzable per permutar-los. La modificació transportava els drets d'edificabilitat dels plans parcials de la Gavina i la Marinada a l'espai annex de l'àrea protegida.

L'alcalde del Creixell, Teodor Fuster, d'Unió per Creixell-Federació d'Independents de Catalunya (UPC-FIC), va ressaltar el fet d'haver aprovat la modificació per unanimitat, mentre que el delegat del Govern a Tarragona, Xavier Sabaté (Partit dels Socialistes de Catalunya-PSC), va celebrar la bona entesa entre l'Ajuntament del Creixell i la Generalitat que evitava una possible confrontació judicial.

D'altra banda, l'Associació per a la conservació del Gorg de Creixell i el GEPEC van valorar positivament la decisió de la Generalitat d'incorporar el Gorg al PEIN i de classificar-lo com a sòl no urbanitzable.

JJFR



S'incorpora el gorg al PEIN i es classifica com a sòl no urbanitzable. Foto: Àlex Tarroja

Més informació:

http://mediambient.gencat.net/cat/el_departament/actuacions_i_serveis/legislacio/natura/espais_naturals/DECRET_124_2005.jsp

http://ebop.altanet.org/index.php?option=com&task=5781&ebop_anv=2005

http://www.gencat.net/diari/4488/05238029.htm

www.gepec.org

58 ESPAIS D'INTERÈS NATURAL DEL DELTA DEL LLOBREGAT



Continuen les diferents iniciatives per conservar els espais naturals del delta del Llobregat. El Departament de Medi Ambient i Habitatge i els ajuntaments del Prat de Llobregat i Viladecans creen un consorci per gestionar el futur Parc Natural del Delta. Continuen el seu curs dos plans especials per crear un parc litoral al llarg de la franja costanera entre el mar i l'aeroport. La proposta d'ampliació de la Xarxa Natura 2000, que pretén protegir nous espais naturals al delta, topa amb l'oposició del grup socialista de l'Ajuntament de Barcelona, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques i entitats com la Cambra de Comerç de Barcelona o el RACC, que consideren que hipotecaria el creixement de l'aeroport.

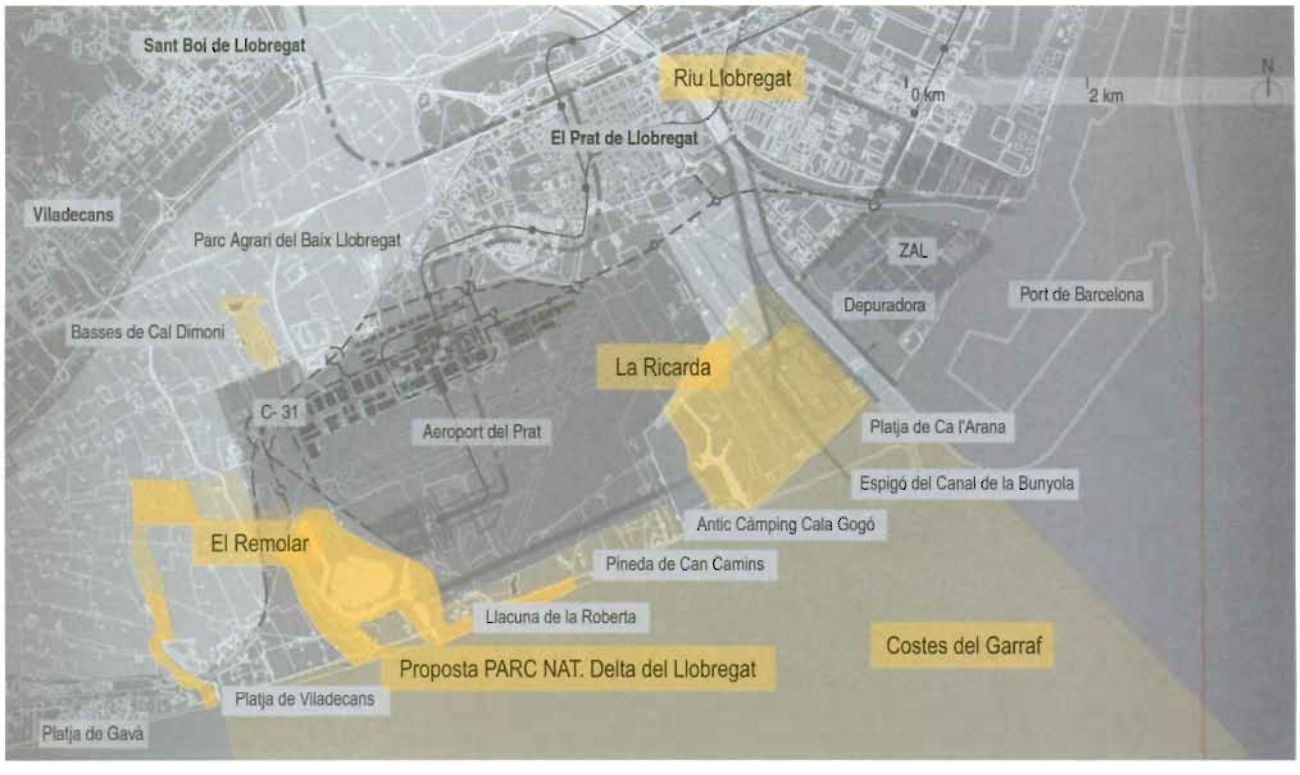
Antecedents | 2004:127

El sector sud del delta del Llobregat acull restes d'aiguamolls litorals, platges i pinedes ben conservades i zones agrícoles i humanitzades que formen un mosaic fràgil per la pressió humana i per les infraestructures que l'envolten. Els seus valors naturals fan del delta un indret amb una importància reconeguda internacionalment i la seva situació, propera a grans nuclis urbans, li atorga un gran potencial per a l'ús públic. Les nombroses transformacions que afecten el delta, com a conseqüència sobretot de l'ampliació del Port i l'Aeroport, van provocar que al llarg de l'any apareguessin diferents iniciatives per a la conservació i valoració d'aquests espais.

Avancen els parcs litorals que han de recuperar la costa del Prat del Llobregat i de Viladecans

Una de les mesures compensatòries previstes en la Declaració d'impacte ambiental de l'ampliació de l'AEROPORT DE BARCELONA [5] era la recuperació de la franja costanera dels municipis de Viladecans i del Prat de Llobregat. Per aconseguir-ho, es va plantejar la creació de dos parcs litorals als respectius municipis dedicats a la conservació d'espais naturals i a un ús públic ordenat. Els terrenys, situats entre la tercera pista i la línia de costa, són propietat d'AENA (Aeroports Espanyols i Navegació Aèria), l'empresa pública responsable de la gestió de l'aeroport. Tot i això, es gestionarien conjuntament per AENA i els consistoris. Els instruments triats per a l'ordenació d'aquests parcs litorals són dos plans especials urbanístics.

La franja litoral del terme municipal del Prat és un espai d'uns 350 m d'amplada i uns 3 km de longitud situat entre les reserves naturals de la Ricarda i el Remolar. Conté la pineda de can Camins, una de les més ben conservades de Catalunya però tancada al públic, i fragments d'aiguamolls i vegetació dunar. A mitjan maig, l'Ajuntament del Prat va aprovar inicialment el Pla especial del Parc Litoral. Les principals actuacions previstes eren la recreació de l'estany de l'Illa (a la zona de l'antic càmping Cala Gogó), l'ampliació de la llacuna de la Roberta (situada entre l'antic camp de golf i una zona militar), la plantació de pins, arbustos i espècies herbàcies pròpies de les marines deltaiques (amb l'eliminació de plantes exòtiques) i la creació d'itineraris senyalitzats dins la pineda de can Camins. A més a més, es preveia una zona de bars i restaurants, un *pitch and putt*, un aparcament i equipaments d'educació ambiental i restauració. Si bé el Pla especial restava pendent d'aprovació provisional, a principi d'octubre AENA va començar a executar la plantació vegetal i la creació dels itineraris a la pineda. L'accés a can Camins disposaria d'un horari i un servei d'informació i vigi-



llància. Aquests treballs inicials estaven valorats en 3,6 milions d'euros.

A Viladecans, el corresponent Pla especial estava en fase de redacció, però el parc que es projectava prenia de model el del Prat de Llobregat, ja que, de fet, n'era la continuació cap al sud. A mitjan juliol, el tinent alcalde de l'Ajuntament de Viladecans, Carles Ruiz, va apuntar una altra actuació vinculada al litoral: la construcció d'una carretera que permetés accedir a la platja des del nucli urbà de Viladecans, fet fins llavors impossible per la presència de tres càmpings. A causa de l'ampliació de l'aeroport, dos dels càmpings ja havien deixat la zona i el tercer ho va fer en finalitzar la temporada d'estiu. L'Ajuntament també estava treballant amb la Direcció General de Costes per construir-hi un passeig marítim.

Es crea el Consorci del Delta del Llobregat, un nou pas cap al parc natural

El 8 de juliol es va constituir el Consorci per a la protecció i gestió dels espais naturals del delta del Llobregat, integrat pel Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH), l'Ajuntament del Prat de Llobregat i l'Ajuntament de Viladecans. El conseller Salvador Milà va ser nomenat president del Consorci, el director general de Medi Natural, Ramon Luque, vicepresident, i la gerència va recaure en Irma Fabró, cap de la Secció de Medi Ambient de l'Ajuntament del Prat. Es va preveure que aquesta configuració inicial s'ampliaria amb la incorporació de més entitats públiques o privades i amb la creació d'un consell de cooperació, un òrgan de consulta i participació sobre les actuacions del Consorci.

A l'espera que s'integressin més municipis i per tant més territori, el Consorci va assumir la gestió d'unes 700 ha amb 10 km d'itineraris senyalitzats. El seu pressupost inicial era de gairebé 300.000 euros. La seu del Consorci es va instal·lar de manera provisional al Centre d'Informació Ambiental Cases d'en Puig, al Prat de Llobregat.

El consorci es va crear per gestionar els espais naturals del delta del Llobregat amb la finalitat de conservar i estudiar els sistemes naturals i la biodiversitat que acullen. Al mateix temps, el Consorci s'encarregaria de promoure un ús públic sostenible, lúdic i educatiu per tal d'incrementar la conscienciació social envers els valors ecològics, paisatgístics, territorials, culturals i socials del delta del Llobregat. Pensant a mitjà termini, el nou ens també es constituïa per a gestionar el futur PARC NATURAL DEL DELTA DEL LLOBREGAT [2004-127], que es crearia al llarg de l'any 2006. A part dels importants valors naturals del delta del Llobregat, un dels punts forts del futur parc natural seria l'accés directe des de Barcelona, ja que s'hi podria arribar a través de la futura LÍNIA 9 DEL METRO [97].



La franja litoral és un espai d'uns 350 m d'amplada i uns 3 km de longitud. Foto: Àlex Tarroja

L'Ajuntament de Barcelona, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques i diverses entitats s'oposen a l'ampliació de la Xarxa Natura 2000 al delta del Llobregat

La polèmica al voltant de la proposta d'ampliació de la XARXA NATURA 2000 [199] presentada pel DMAH el mes de febrer també es va fer sentir al delta del Llobregat. Els nous espais a incloure eren tres fragments de pineda litoral (288 ha) repartits entre els termes del Prat i de Viladecans (una part dels quals coincidien amb l'àmbit dels nous parcs litorals), les basses de can Dimoni (31 ha), majoritàriament al municipi de Sant Boi de Llobregat, i una extensa zona marina (31.924 ha) anomenada Costes del Garraf, que incloïa la franja marítima de davant de les platges del delta i que pretenia protegir els alguers de posidònia i la fauna ornitològica. En aquest sentit, aquests tres espais també es proposaven com a zones d'especial protecció per a les aus (ZEPA), una figura emanada de la Directiva ocells (79/409/CEE).

El període d'al·legacions a la proposta d'ampliació de la Xarxa Natura 2000 va finalitzar el 30 de juny. El 19 de setembre el grup del Partit Popular a l'Ajuntament de Barcelona va explicar les al·legacions que havia presentat. Els populars exigien que no s'incloguessin els nous espais perquè creien que el pla director de l'aeroport i la corresponent declaració d'impacte ambiental ja garantien la preservació dels hàbitats. A més, consideraven que l'ampliació podria condicionar el creixement de l'aeroport.

L'Ajuntament de Barcelona també va presentar un informe d'al·legacions en què demanava suspendre la inclusió de nous espais a la Xarxa fins que no s'aprovés el Pla territorial metropolità de Barcelona (PTMB), on es definiria el model aeroportuari a mitjà i a llarg termini i les reserves de sòl necessàries per al seu creixement. Així mateix, l'informe considerava prescindible la protecció de l'àmbit marí perquè no considerava que reunís cap valor natural i alertava del risc de les aus per a la seguretat dels avions. El grup municipal d'Iniciativa per Catalunya-els Verds (ICV) es va desmarcar de les al·legacions, que havien estat signades per Xavier Casas, president de la Comissió d'Infraestructures i Urbanisme de l'Ajuntament i membre del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC).

Pocs dies després, entitats com la Cambra de Comerç de Barcelona (CCB), el Reial Automòbil Club de Catalunya (RACC) i Barcelona Aeronàutica i de l'Espai també es van mostrar en contra de l'ampliació de la Xarxa Natura 2000 al delta del Llobregat perquè consideraven que hipotecava futurs creixements de l'aeroport. Miquel Valls, president de la CCB, va afirmar que el delta del Llobregat era la clau de l'economia catalana per



El consorci es crea per conservar i estudiar els sistemes naturals i la biodiversitat que acullen en aquest lloc. Foto: Àlex Tarroja

als trenta anys següents i que l'ampliació de l'aeroport i del port era fonamental per no posar en perill la competitivitat de Catalunya.

La Generalitat de Catalunya, a través dels dos principals departaments implicats en la polèmica, també va reaccionar, si bé en sentits oposats. Ramon Luque, responsable de Medi Natural del DMAH, va criticar l'informe d'al·legacions de l'Ajuntament de Barcelona adduint que la proposta d'ampliació de la Xarxa Natura 2000 responia a les exigències de la Unió Europea en matèria de protecció de la biodiversitat i que no es podia esperar al PTMB perque estava en una fase molt inicial.

El Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), per la seva part, va emetre un informe d'al·legacions on s'inclinava per no incorporar espais propers a l'aeroport a la Xarxa Natura 2000. Manel Nadal, secretari de Mobilitat, va considerar necessari començar a definir un nou pla director de l'aeroport, més ambiciós que el vigent, que s'havia aprovat el 1999 i que estava en fase d'execució. A mitjan novembre, el conseller de Política Territorial, Joaquim Nadal, va reconèixer la insuficiència de la tercera pista. Al mateix temps, però, va admetre que, pels condicionaments territorials, el recinte de l'aeroport del Prat no podia créixer infinitament i que a partir d'un cert volum de passatgers caldria pensar en un altre aeroport o bé en un funcionament integrat amb els AEROPORTS DE GIRONA I REUS [6, 8].

Davant les actituds contràries a l'ampliació de la Xarxa Natura 2000, la resposta ecologista no va trigar a arribar. SEO/Birdlife va manifestar que un dels pilars bàsics de la construcció de la Unió Europea era la preservació del medi ambient i que per aquesta raó la Comissió Europea obligava a designar uns espais per protegir hàbitats i ocells. Aquestes designacions es basaven en criteris científics que demostraven que al delta del Llobregat era necessari ampliar els espais protegits, fins i tot més que els proposats pel DMAH. DEPANA (Lliga per a la Defensa del Patrimoni Natural) es va manifestar en el mateix sentit i va afegir que la proposta d'ampliació de la Xarxa Natura 2000 respectava el Pla director de l'aeroport.

Més recursos per a la rehabilitació del riu Llobregat i el seu delta

A final d'octubre, i a partir d'una esmena del grup parlamentari d'Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya-els Verds (IU-ICV), els pressupostos generals de l'Estat per a l'any 2006 van incloure una partida de 27 milions d'euros per rehabilitar el riu Llobregat, els marges, els connectors ecològics i el delta. La inversió, que es repartiria al llarg de tres anys, es transferiria a la Generalitat de Catalunya per tal que la gestionés mitjançant l'ACA.

Més sorra a la platja de Ca l'Arana per garantir l'estabilitat de la platja del Prat

Per tal de minimitzar la pèrdua de sorra al litoral del Prat a causa de la nova bocana del PORT DE BARCELONA [159], l'octubre de 2004 es van dipositar 3,5 milions de m³ de sorra al marge dret de la nova desembocadura del Llobregat, i es creà així la platja de Ca l'Arana. La intenció era que aquest nou dipòsit anés perdent sorra progressivament i que garantís durant vint anys l'estabilitat de les platges del Prat de Llobregat, situades al sud del port.

A començament de maig, el regidor de Medi Ambient de l'Ajuntament del Prat, Sergi Alegre, va anunciar que el sistema no funcionava correctament i que es creava una comissió d'anàlisi integrada pel DMAH, el Ministeri de Medi Ambient, l'Ajuntament del Prat i l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB). La hipòtesi de l'Ajuntament era que l'espigó del canal de la Bunyola –situat 700 m al sud de l'espigó construït a la desembocadura del Llobre-

gat– era massa llarg i dificultava la circulació de la sorra cap al sud.

Per solucionar provisionalment el problema i garantir el bon estat de les platges del Prat durant l'estiu, l'APB, a instància de l'Ajuntament del Prat, es va comprometre a aportar 70.000 m³ de sorra. A mitjan juny va començar la reposició de sorra, que es va concentrar en el tram més utilitzat pels banyistes, de 800 m de llargada. Tres setmanes després, l'Ajuntament va considerar insuficient la mesura i va demanar que s'aportés 1 milió de m³ de sorra, a fi d'aconseguir que la platja i la línia de costa recuperessin el perfil que tenien l'any 2000, quan encara no havia començat l'ampliació del port. L'Ajuntament va exigir també mesures definitives per garantir l'estabilitat de la sorra dipositada.

Engega el projecte per aturar la intrusió salina de l'aqüífer del delta del Llobregat

Des dels anys setanta, la salinització de les aigües de l'aqüífer subterrani (de 100 hm³ de capacitat) havia estat un dels principals problemes ambientals del delta del Llobregat. En el marc dels diversos projectes de RECUPERACIÓ AMBIENTAL DEL LLOBREGAT [2004:182], Depurbaix, l'empresa pública que gestiona la DEPURADORA DEL BAIX LLOBREGAT [2004:69], va adjudicar a final de juny la primera fase de les obres per construir una barrera que frenés l'entrada d'aigua del mar a l'aqüífer. Les empreses Copisa Industrial i Infilco es van encarregar d'executar l'obra, la qual tenia un termini de trenta-quatre mesos i un pressupost de 5,8 milions d'euros. La vigilància i el control de les obres es va adjudicar a les empreses Taller d'Enginyeria Ambiental i Dopec per un import de 302.000 euros. Les obres van començar a mitjan setembre i es preveia que el sistema comencés a funcionar a comenament de 2007.

El projecte, dividit en dues fases i amb un cost total de 24 milions d'euros, tenia un caràcter innovador ja que només s'havia aplicat a Califòrnia. Consistia a injectar aigua dolça dins de l'aqüífer per tal d'elevar-ne el nivell d'aigua i crear, així, una barrera que impedís la penetració de l'aigua salada procedent del mar. Com que l'aqüífer està a 60 m de profunditat, per injectar l'aigua es construirien una vintena de pous, quatre en la primera fase i setze en la segona, tots ells distribuïts al llarg de tres quilòmetres de costa, des del Prat fins a la Zona Franca. L'aigua utilitzada, que procediria de la depuradora del Baix Llobregat, se sotmetria prèviament a un tractament terciari destinat a eliminar nutrients i obtenir així una aigua molt purificada. Les instal·lacions per dur a terme aquest tractament estava previst que s'acabessin al llarg de 2006.

XBR, JRL i XSR

Més informació

http://mediambient.gencat.net/cat/ciutadans/participacio_publica/ampliacio_natura-2000.jsp
www.pladelta.org
www.aj-elprat.es (secció Territori – El Parc Litoral)

59 ESTACIÓ D'ESQUÍ I URBANITZACIÓ DE BAQUEIRA-BERET



La construcció del complex hoteler i residencial Baqueira 1.500 avança. A final d'any s'inaugura un telecabina que ha de comunicar el complex amb la cota 1.800 de Baqueira-Beret, si bé una denúncia dels veïns afectats obliga a canviar provisionalment el punt de sortida del remuntador. D'altra banda, i a instàncies de la Comissió Europea, el Departament de Medi Ambient i Habitatge decideix incloure la totalitat de la vall d'Àrreu en la proposta d'espais de la Xarxa Natura 2000. El conseller de Política Territorial, Joaquim Nadal, assegura que, malgrat això, l'expansió de les pistes es durà a terme perquè el Pla especial que ho preveia estava aprovat des del 2002. En aquest context, ressorgeix la proposta de fer créixer Baqueira-Beret cap a l'interior de la vall d'Aran.

Antecedents 2003:47; 2004:75

L'estiu de 2004 havien començat les obres de construcció de Baqueira 1.500, un gran complex hoteler i residencial que l'empresa Neu 1.500 SL estava promovent a la vall de Ruda, al municipi de Naut Aran (Vall d'Aran). Aquesta pleta residencial havia de tenir cinc-cents apartaments, quaranta-sis cases unifamiliars i tres hotels.

Avança la urbanització Baqueira 1.500 i s'inaugura el telecabina que enllaçarà el complex residencial amb la cota 1.800

Al llarg de l'any, es van anar coneixent nous detalls de la urbanització. Els tres hotels de luxe previstos, un de cinc estrelles i dos de quatre, tindrien una capacitat conjunta de quatre-centes habitacions dobles. Dels cinc-cents apartaments, a començament d'any s'havien venut els dos-cents sis de la primera fase, que es preveia que estigués finalitzada per a la temporada de neu 2006-2007.

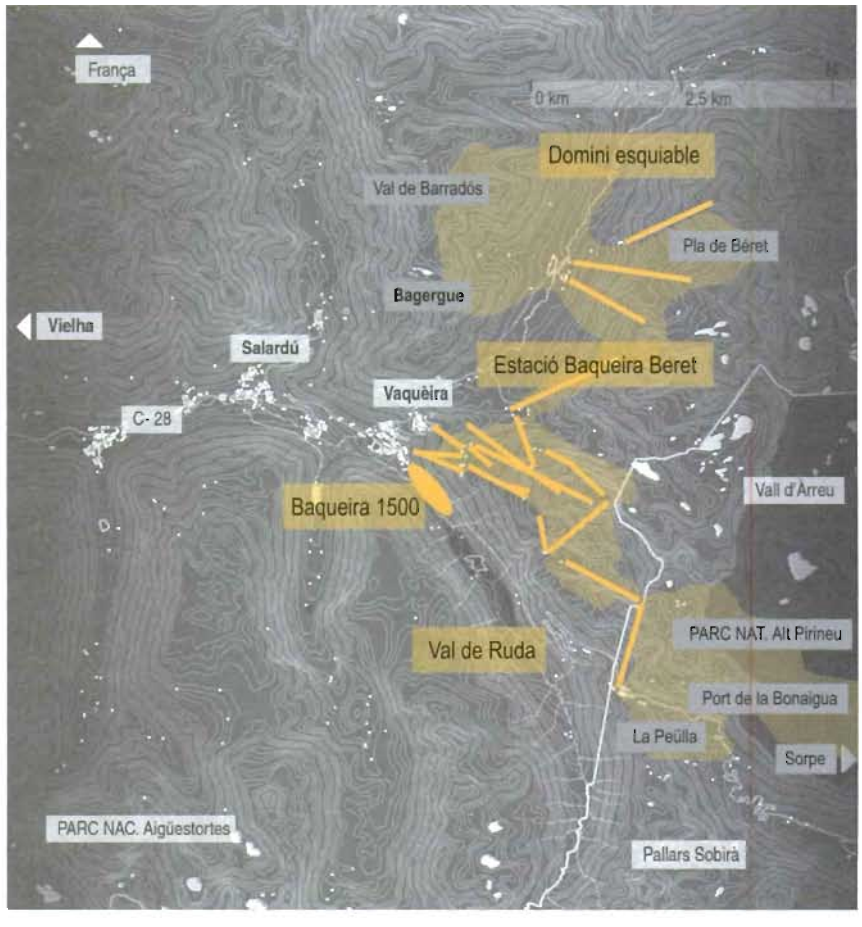
El nou aparcament subterrani amb tres plantes i una capacitat per a mil cinc-cents vehicles era un altre dels principals equipaments del nou complex amb què l'estació d'esquí esperava resoldre els col·lapses de trànsit que es produïen en dies de màxima afluència d'esquiadors. Segons l'empresa promotora, la instal·lació entraria en funcionament l'any 2006.

Per comunicar la nova urbanització amb la cota 1.800 de l'estació d'esquí, estava prevista la construcció d'un nou remuntador. A principi de gener, la Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida va rebutjar el projecte per considerar que l'Ajuntament de Naut Aran l'havia de tramitar com un pla especial. Aquest remuntador es preveia, inicialment, com un telecadira de quatre places per cadira, tot i que no es descartava un telecabina. Després d'obtenir els permisos pertinents, les obres del nou remuntador van començar el mes de juny.

En acabar l'any es va inaugurar el nou remuntador, que finalment era un telecabina amb setanta-vuit cabines de nou places cadascuna, una capacitat per traslladar tres mil persones cada hora, i un recorregut de poc més d'1 km. A diferència del que estava previst, el punt d'inici del remuntador no es va situar al costat d'on s'estava construint l'aparcament subterrani, sinó a tocar del telecadira anomenat Bosque, on hi ha el pàrquing petit i les oficines de l'estació, a la cota 1.500.

L'empresa va modificar el punt de sortida del telecabina a última hora, perquè un jutge va suspendre de forma cautelar (a l'espera d'una sentència) el tram del remuntador que havia de comunicar el complex residencial Baqueira 1.500 amb el pàrquing petit de l'estació. Els propietaris d'uns apartaments situats al nucli de Baqueira i molt propers del lloc per on havia de passar el remuntador van presentar una demanda al·legant que les noves cabines els restarien intimitat. Els responsables de l'estació preveien resoldre el problema de cara a la temporada 2006-2007.

Durant la presentació de la nova temporada, es van donar a conèixer les millores que la Direcció General de Carreteres havia dut a terme en els accessos a l'estació: instal·lació de barreres per aturar allaus en els accessos al pla de Beret i al port de la Bonaigua, i millores a la carretera C-28 que connecta Vielha amb l'estació de Baqueira.



Es reobre la polèmica sobre l'ampliació de Baqueira-Beret cap a la vall d'Àrreu

L'any 2001 la Generalitat de Catalunya va excloure 335 ha de la vall d'Àrreu de la proposta d'espais a incloure a la Xarxa Natura 2000 [199], fet que va permetre l'aprovació, l'any 2002, del Pla especial per a l'ampliació de Baqueira-Beret cap al Pallars Sobirà. Dos anys després es va inaugurar la primera fase de l'ampliació, corresponent al sector de la Peülla, on es van construir cinc pistes i dos telecadires. Els vuit remuntadors previstos a la part alta de la vall d'Àrreu van quedar pendents d'execució.

A començament de 2005, el grup ecologista IPCENA (Institució de Ponent per la Conservació i l'Estudi de l'Entorn Natural) va lliurar a la Comissió Europea (CE) dos estudis per sol·licitar la inclusió de tota la vall d'Àrreu a la Xarxa Natura 2000. El primer estudi, elaborat pel catedràtic de zoologia Francisco Purroy, destacava que els ossos bruns necessiten un mínim de 10.000 ha lliures de presència humana al Pallars Sobirà i a la Vall d'Aran per assegurar-ne la supervivència. L'altre estudi, dirigit Ramon Maria Masalles, cap del grup de recerca de Geobotànica i Cartografia de la Vegetació de la Universitat de Barcelona, concloïa que els Clots de la Rialba, situats al bell mig de la vall d'Àrreu, són molt singulars perquè en pocs llocs es troben torberes altes actives i alcalines que ocupin tant espai.

A mitjan febrer el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) va presentar la proposta d'ampliació de la Xarxa Natura 2000 que incloïa nous sectors de la vall d'Àrreu. L'ampliació proposada, anomenada Alt Pallars-Sorpe, tenia una superfície de 1.286 ha i incorporava parcialment el sector central i inferior de la vall d'Àrreu. L'espai Alt Pallars, que ja havia estat proposat anteriorment, incloïa la part mitjana i baixa de la vall d'Àrreu, però n'excloïa la part superior, on es preveia l'ampliació de Baqueira-Beret.

A començament de juliol, la Generalitat de Catalunya va rebre a través del Ministeri d'Assumptes Exteriors una carta d'emplaçament de la CE en relació amb el procediment d'infracció que l'autoritat europea havia obert l'any 2002 per la descatalogació de la vall d'Àrreu com a espai de la Xarxa Natura 2000. Segons la carta, la indefensió d'aquest paratge no havia tingut en compte consideracions científiques, mentre que el projecte d'ampliació de les pistes de Baqueira-Beret vulnerava les directives europees d'impacte ambiental, d'hàbitats i d'aus. L'avaluació d'impacte ambiental del projecte, deia l'escrit de la CE, no havia estat completa perquè no s'havien tingut en compte tots els valors naturals existents, i la destrucció d'una zona de reproducció i descans de l'ós bru podia vulnerar la directiva hàbitats. Per tot plegat, la CE demanava a l'Estat espanyol que donés resposta al seu requeriment en un termini de dos mesos.

A mitjan novembre, es va donar a conèixer la resposta que el DMAH, a través del govern de l'estat, havia donat a final de setembre al requeriment de la CE. La totalitat de la vall d'Àrreu tornaria a ser inclosa a la Xarxa Natura 2000. Segons Ramon Luque, director general de Medi Natural del DMAH, la nova figura de protecció podria impedir construir-hi pistes d'esquí. Amb aquesta decisió, la Generalitat de Catalunya intentava eludir la possible sanció de la Unió Europea per violació de tres directives comunitàries.

La resposta a la decisió del DMAH no va trigar a arribar. Joaquim Nadal, conseller de Política Territorial i Obres Públiques, va afirmar que el pla especial urbanístic sobre l'ampliació de Baqueira-Beret ja estava aprovat definitivament i que per tant l'expansió de les pistes tiraria endavant en benefici de la seguretat jurídica. Nadal va matisar, però, que futures ampliacions de l'estació sí que es veurien condicionades pels límits de la Xarxa Natura 2000 i per l'aplicació del Pla director de l'esquí que estava elaborant el seu departament. Uns dies després, el president de la Generalitat de Catalunya, Pasqual Maragall, va manifestar-se en la mateixa línia.

Joaquim Llena, alcalde d'Alt Àneu i diputat del PSC, va afirmar que la decisió del DMAH, si fos certa, seria un autèntic disbarat. Llena va recordar que la proposta estava pendent d'aprovació per part del Govern i va afegir que les declaracions de Ramon Luque provocaven malestar en un territori que estava a l'espera que s'executés un pla que havia costat més de deu anys de negociacions.

Ipcena i la Plataforma pel Desenvolupament Sostenible del Massís de Beret van manifestar, per la seva part, que la Unió Europea no permetria que s'executés el Pla especial per ampliar Baqueira-Beret cap al Pallars Sobirà. Els ecologistes van acusar Nadal de defensar els interessos socialistes per sobre dels de la població, ja que l'alcalde d'Alt Àneu era el cap del PSC a Lleida. Els ecologistes van demanar a l'executiu català que fos responsable i acatés el que deia la Unió Europea.

El president de la Diputació de Lleida, Isidre Gavín, va criticar els grups ecologistes que estaven en contra del desenvolupament de les estacions d'esquí, una activitat que va qualificar com "la gran indústria neta del país des del punt de vista ambiental". Gavín es va mostrar partidari de l'ampliació dels dominis esquiables, ja que es tractava d'un factor de competitivitat i va instar el Govern a ajudar el sector en tot allò que estigués al seu abast.

En començar desembre, el conseller Nadal va reafirmar la seva posició i va confirmar que la proposta d'ampliació de la Xarxa Natura 2000 que estava tramitant el DMAH no inclouria l'àmbit del pla especial urbanístic ja aprovat per dur a terme l'ampliació de Baqueira-Beret.

Per la seva part, Ramon Espadaler, diputat al Parlament per Convergència i Unió (CiU) i exconseller de Medi Ambient, va fer notar les contradiccions entre el DMAH i el conseller Nadal. Josep Antoni Duran i Lleida, secretari general de CiU, va demanar al president de la Generalitat que es pronunciés a favor d'un o altre departament.

L'entitat ecologista DEPANA (Lliga per a la Defensa del Patrimoni Natural) va recalcar que la protecció de la vall d'Àrreu per part del DMAH obeïa a una decisió objectiva, justificada i exigida per la Unió Europea, la qual tenia el suport de la comunitat científica. A més, l'entitat recordava que incomplir el requeriment de la CE posava en risc els fons estructurals europeus.

Aureli Bisbe, director general de Baqueira-Beret S.A., va explicar que ningú no els havia informat de la decisió del DMAH i que tot plegat semblava una campanya contra el sector i contra Baqueira Beret. Bisbe va afegir que l'empresa faria el que legalment estigués permès i que si les normes canviaven i no podien fer res més, no farien res. L'empresa també va manifestar que a França hi havia espais inclosos a la Xarxa Natura 2000 amb remuntadors a l'interior.

Es proposa l'ampliació de Baqueira-Beret cap a l'interior de la vall d'Aran

Un altre dels fronts de debat que es va obrir durant l'any va ser una possible ampliació de Baqueira-Beret cap al municipi de Vielha-Mijaran, és a dir, cap a l'interior de la vall d'Aran. A final d'agost, l'alcalde de Vielha, Joan Riu, va demanar, a través de les al·legacions al Pla territorial parcial de l'Alt Pirineu i Aran [132], que es classifiqués el domini esquiable de Pincela i Barradós-Salient com a sòl no urbanitzable de protecció territorial, perquè així es permetria una hipotètica expansió de Baqueira-Beret cap a

la zona del Mig i Baish Aran. De fet, aquesta possibilitat ja havia estat llargament reivindicada pel Conselh Generau d'Aran i altres poblacions de la vall. Segons alguns experts, aquesta ampliació duplicaria la superfície esquiable de l'estació.

A mitjan novembre, el conseller Nadal va apuntar que la solució més fàcil de creixement de l'estació era cap a l'interior de la Vall d'Aran, des de Bagergue (Naut Aran) fins a la vall de Barradós (Vielha). Aquesta decisió, però, quedava condicionada al Pla director de l'esquí. El diputat d'Unitat d'Aran al Parlament, Paco Boya, va destacar que aquesta alternativa de creixement era una possible solució als col·lapses de trànsit que cada any patia la carretera C-28, des de Vielha fins a Baqueira.

A final de novembre, DEPANA va criticar que el Pla director de l'esquí només s'estigués consensuant amb les empreses del sector, fet que podria provocar un model de creixement insostenible. Segons l'entitat ecologista, caldria veure quines limitacions posaria el Pla al creixement de l'estació cap a la vall d'Aran.

L'any acabava sense tancar la polèmica en relació amb l'expansió de Baqueira-Beret cap a la vall d'Àrreu i amb el Pla director de l'esquí pendent de presentació. En qualsevol cas, el conseller Nadal va afirmar que aquest Pla no limitaria el creixement previst de Baqueira-Beret cap al Pallars Sobirà.

XBR, XSR i JRL

Més informació

www.baqueira.es
www.baqueiraberet.net
www.baqueiraberet.net/catala/comunicats/2005.12.15_Arreu.protegit.php
http://mediambient.gencat.net/cat/ciutadans/participacio_publica/ampliacio_natura-2000.jsp

ESTACIÓ D'ESQUÍ I URBANITZACIÓ DE BOÍ-TAÜLL 60



La immobiliària Nozar SA fa les primeres obres de millora en el recent adquirit complex Boí-Taüll Resort, i comença a estudiar el creixement del domini esquiable de l'estació d'esquí, i també l'ampliació dels serveis hotelers existents. Es plantegen dos àmbits de creixement de l'estació: cap al Parc Nacional d'Aigüestortes o cap al poble de Durro, però no es concreta finalment l'opció definitiva, a l'espera de l'aprovació del Pla director de l'esquí. Una altra qüestió que resta pendent és la construcció d'un camp de golf al fons de la vall.

Antecedents | 2004:74

Al cor de la Vall de Boí (Alta Ribagorça) se situa el complex Boí-Taüll Resort, format per l'estació d'esquí de Boí-Taüll (550 ha de domini esquiable amb 43 km de pistes) i un conjunt residencial i hoteler amb unes mil dues-centes places d'allotjament al Pla de l'Ermita, a 1.600 m d'alçada. El grup immobiliari Nozar SA va comprar l'agost de 2004 a Agrupació Mútua i Bankpime el 80% de les accions del complex, operació que va ser ben rebuda per l'Ajuntament de la Vall de Boí.

L'aposta de Nozar se centrava en un turisme de qualitat i sostenible i en la idea d'obrir tots els dies de l'any, no només durant la temporada d'esquí, per aprofitar així els atractius naturals i culturals de la zona. Luis Nozaleda, president de Nozar, va anunciar el mes de febrer que la seva proposta era de llarg termini, i va afegir que prioritzava la construcció d'hotels i d'apartaments amb serveis, per damunt de les segones residències. Durant l'any 2005 Nozar va dur a terme una primera inversió de 6 MEUR per millorar l'estació d'esquí, la meitat de la qual per construir un nou telecadira. També es van fer millores en els edificis de les instal·lacions de l'estació d'esquí i dels hotels del complex. A més d'aquestes millores, Nozar va preparar les seves propostes de creixement futur, tant en domini esquiable com en superfície construïda, que preveien una inversió de 250 MEUR.

Segons el conseller delegat de Boí-Taüll, Jordi Sabaté, el creixement en superfície era imprescindible per fer competitiu el complex, i calia arribar a les 1.000 ha esquiables i al centenar de quilòmetres de pistes, és a dir, doblar el domini esquiable existent.

Nozar va encarregar, poc després de l'adquisició del complex, a un equip liderat per l'enginyer de camins Ramon Ganyet, l'estudi d'ampliació de l'estació. Els primers resultats indicaven dos grans àmbits d'ampliació: cap a l'oest en direcció a la zona de Durro o cap al nord-est en direcció a la zona de Moror i la vall de Rus. Qualsevol d'ambdues opcions satisfarien les necessitats de creixement expressades per Jordi Sabaté, malgrat que veia amb més bons ulls la de Moror, ja que els terrenys són propietat de l'estació i ja estan previstos als plans urbanístics vigents com a zona esquiable. En canvi, des del poble veí de Durro es va valorar molt po-



En la imatge, Boí-Taüll. Foto: Àlex Tarroja

sitivament l'opció que l'estació creixés vers el llogaret, perquè això alimentava l'expectativa d'inversions al nucli. En qualsevol cas, Nozar va descartar explícitament la possibilitat de connectar-se amb l' estació veïna en construcció de VALL FOSCA [065]-Interllacs.

El Patronat del Parc Nacional d'Aigüestortes i Estany de Sant Maurici va advertir a començament de novembre que l'ampliació vers la vall de Rus afectaria directament la zona perifèrica de protecció del Parc, que a més està inclosa a la XARXA NATURA 2000 [199]. Altres estacions com BAQUEIRA-BERET [059] o ESPOT [064] ja havien proposat ampliacions del seu domini esquiable a la zona perifèrica de protecció i el Govern de la Generalitat de Catalunya les havia desestimades.

Amb tot, Jordi Sabaté va insistir que l'ampliació es trobava en estat embrionari i que la decisió final es prendria amb la participació de les autoritats locals i els veïns de la vall. A més, qualsevol operació hauria d'esperar l'aprovació del Pla director de l'esquí per part del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP).

Paral·lelament a l'increment del domini esquiable, caldria augmentar les places d'allotjament en unes mil cinc-centes noves habitacions, en hotels de quatre i cinc estrelles. El complex del Pla de l'Ermita té un sòl edificat de 60.000 m², i el pla urbanístic de la vall en limita el creixement fins als 92.000 m². A final de 2005 encara no s'havia detallat com es desenvoluparien les noves edificacions en els 32.000 m² restants.

Al llarg de 2005 també es va parlar d'instal·lar un camp de golf en uns terrenys situats entre Barruera i Erill, al fons de la Vall de Boí, sense que s'arribés a concretar res. En relació amb aquest i altres camps projectats al Pirineu de Lleida, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, va afirmar que des del Govern es vetllaria per tal que els nous camps de golf no servissin per crear nous sòls urbanitzables.

XSR, JRL i XBR

Més informació

http://www.boitaullresort.es/

ESTACIÓ D'ESQUÍ I URBANITZACIÓ DEL PORT DEL COMTE



El permís de la Generalitat a la proposta d'ampliació de l'Estació d'Esquí de Port del Comte i els detalls del seu projecte, que preveu construir 400 habitatges, creen una frontal oposició per part de grups ecologistes i de veïns. Els opositors acusen a l'empresa promotora i, a l'administració del govern com a còmplice, d'una operació merament especulativa ja que argumenten que les limitacions geogràfiques de l'enclavament no permetran explotar les noves inversions.

Port del Comte se situa al nord de la comarca del Solsonès, al municipi de la Coma i la Pedra. És, per tant, l'estació d'esquí més propera a l'àrea metropolitana de Barcelona (AMB). Aquest ha estat un dels seus principals atractius, que és destacat en la seva publicitat pels baixos costos de transport que comporta juntament amb els escassos embussaments per accedir-hi. Tanmateix, la baixa latitud de l'indret fan que la neu hi duri poc. Actualment l'estació compta amb 36 pistes operatives i un total de 40,7 quilòmetres esquiables. D'aquesta superfície, 12 quilòmetres estan innivats amb 129 canons de neu artificial.

Projecte d'ampliació de l'Estació d'Esquí de Port del Compte

El projecte d'ampliació de les pistes d'esqui consisteix en incorporar 86 hectàrees de domini esquiable distribuides en cinc noves pistes d'esquí, instal·lar nou remuntadors més, reobrir l'antic camp de golf i promoure habitatge. Les normes subsidiàries de la Coma i la Pedra, però exigeixen que el domini esquiable compti amb un mínim de 5.000 clients per a poder tirar endavant una urbanització de més de 400 habitatges. Per altra banda, el Cap del Servei Territorial d'Urbanisme de Lleida, Joan Blanch Ripoll, havia explicat que també mancava una sèrie d'informes de l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA) i el del risc d'allaus de l'Institut Geològic de Catalunya (IGC). Així ho expressava el diari Segre del primer de març on es feien públics els acords de la Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida del 27 de febrer de 2005.

Oposició dels ecologistes i dels veïns

L'entitat ecologista Institució de Ponent per la Conservació i l'Estudi de la Natura (Ipcena) de Lleida i les plataformes en defensa de la Vall de Lord i del Solsonès van anunciar el 4 d'octubre, que presentarien un contenciós administratiu contra la resolució de la comissió territorial d'urbanisme que autoritzava l'ampliació de l'estació d'esquí de Port del Comte. Assegurava Joan Vázquez Mendieta, portaveu d'Ipcena, que es tractava d'una operació purament especulativa i recriminava a l'administració del govern creure's els arguments de l'empresa promotora Guimaru SL per a justificar l'acció. Vázquez posava en dubte que es poguessin arribar als 5.000 esquiadors al dia, ja que afirmava que Port del Comte és l'estació d'esquí catalana amb menys neu i



El projecte d'ampliació consisteix en incorporar 86 ha al domini esquiable. Foto: Àlex Tarroja



Primers tríptics de promoció de l'estació d'esquí. Foto: Àlex Tarroja

menys esquiadors i veia difícil l'abastament d'aigua que requeriria l'ampliació.

Per la seva banda, el portaveu de la Plataforma de Defensa de la Vall de Lord, Josep Pinto, havia assegurat que el projecte era totalment insostenible i inviable. Els detractors doncs iniciaven, després de conèixer el permís de la Generalitat, una sèrie d'actes de protesta druant la primera setmana d'octubre a Sant Llorenç de Morunys.

Molts fronts oberts pel futur de l'esquí català

S'anunciava al diari Segre del 16 de novembre que s'aprofitaria aquell hivern per a posar a prova les noves instal·lacions del camp de golf de Port del Comte, que havia de ser un dels més alts d'Europa (1.840 metres d'alçada) i que s'havia de reobrir per la setmana santa de la primavera següent. Aquestes instal·lacions havien estat construïdes dotze anys abans però no havien pràcticament estat posades en funcionament.

Tota la maquinària es posava a punt a la tardor segons informava el diari Avui del 11 de novembre, anunciant les bones perspectives d'ocupació del sector i també meteorològiques. L'allau de contractació de personal, la maquinària treballant les 24 hores era el principal motor de la indústria de la neu, "la Seat del Pirineu" declarava Isidre Gavín Valls, president de la Diputació de Lleida al diari Avui del 11 de novembre. Tanmateix, contrastava la mateixa notícia, existien dos obstacles importants en l'anomenat turisme blanc, un de caràcter financer i l'altre de caràcter medioambiental. Les estacions catalanes són majoritàriament petites, tant empresarialment com en termes del seu domini esquiable, i la major part tenen crèdits amb l'Institut Català de Finances (ICF) que no poden ser sufragats a partir de la venda de forfaits. La competència d'Aragó, Catalunya del Nord i Andorra també és molt important i la protecció ambiental limita la capacitat de creixement d'aquestes estacions, sobretot la construcció d'urbanitzacions de segones residències al seu voltant, com per exemple l'ESTACIÓ D'ESQUÍ I URBANITZACIÓ DE BAQUEIRA-BERET [59], ESTACIÓ D'ESQUÍ I URBANITZACIÓ DE BOI-TAULL [60], ESTACIÓ D'ESQUÍ I URBANITZACIÓ DERA TUCA [62], ESTACIÓ D'ESQUÍ D'ESPOT, LLESSUI I PORT AINE (PALLARS SOBIRÀ) [64] ESTACIÓ D'ESQUÍ I URBANITZACIONS DE LA VALL FOSCA [65]

Els encara pendents d'aprovació Pla Director de l'Esquí i el Pla Territorial de l'Alt Pirineu havien de regular i donar llum a les perspectives de creixement del sector. S'havia fet saber però que els propòsits del nou govern de la Generalitat eren els d'ampliar l'oferta turística de les estacions obrint tot l'any i no dependre del sector immobiliari, prioritzant la construcció d'hotels.

A finals d'any declarava Víctor Orrit Ambrosio que el govern tampoc volia ser empresari de la neu i per aquest motiu es pretenia l'entrada de nous socis i la participació d'entitats locals, no descartant que la Molina i Vall de Núria, fins ara propietat de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) poguessin seguir el mateix camí.

El delegat del govern a Lleida Jaume Gilabert Torruella explicava que era obligació de la Generalitat vetllar pels diners públics però que això no volia dir intervenir directament en el sector que havia de ser ja prou fort i viable per ell mateix.

MPB

Més informació:

http://www.portdelcomte.net/novetats_cat.asp
http://www.democraciaweb.org/cartes/carta293.htm
http://www.racocatala.cat/article.php?id=9088&llindar=1&mode=2&idmsg=36580
http://www.elsolsones.net/modules.php?name=Forums&file=viewtopic&t=120&highlight=

ESTACIÓ D'ESQUÍ I URBANITZACIÓ DERA TUCA 62



L'Ajuntament de Vielha continua impulsant la reobertura de l'estació d'esquí dera Tuca i la creació d'un complex residencial i hoteler a peu de pistes que amplií l'oferta d'esquí de la Vall d'Aran i que afavoreixi la desestacionalització del turisme. El projecte per a l'estació s'ha de tramitar amb un pla especial de muntanya mentre que el complex residencial i hoteler necessita la redacció d'un pla parcial. Tot i que l'any 2004 la proposta presentada pel grup immobiliari Fadesa va ser la guanyadora del concurs públic promogut per l'Ajuntament de Vielha, finalment ha estat el grup Hoque el grup al qual s'ha adjudicat definitivament el projecte, gràcies a la seva bona oferta de compra dels terrenys on s'ha de construir el complex.

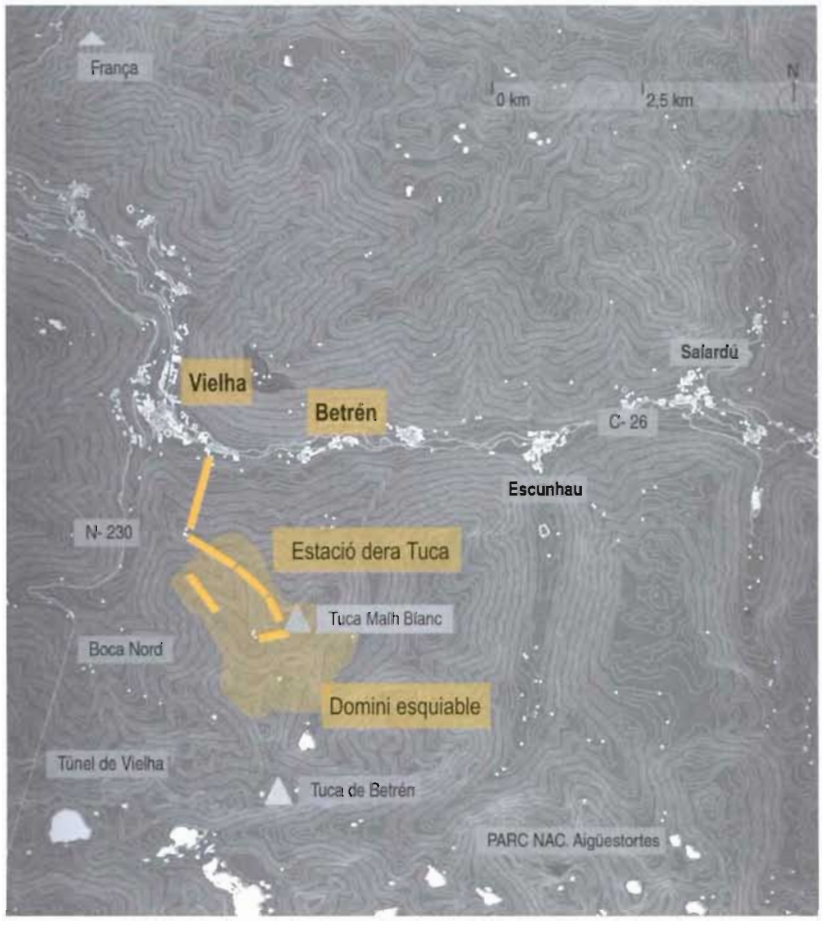
Antecedents | 2004:76

L'estació d'esquí dera Tuca pertany al terme municipal de Vielha e Mijaran i disposa d'un domini esquiable situat a les muntanyes de les entitats municipals descentralitzades de Betren i Escunhau. Les instal·lacions de l'estació estan tancades des de final dels anys vuitanta però l'Ajuntament de Vielha ha anat fent gestions per aconseguir-ne la reobertura. El gener de 2004 es va tancar el termini de presentació de propostes empresarials per a la reobertura de l'estació d'esquí i la creació d'un complex turístic de lleure i esports. El concurs va ser guanyat pel grup immobiliari FADESA que havia de presentar el projecte per a la Tuca a l'Ajuntament de Vielha la tardor del mateix any.

Pla especial per a l'estació d'esquí i pla parcial per al complex residencial i hoteler

La reobertura dera Tuca estava associada a dos projectes: un era l'adequació de les antigues instal·lacions de l'estació d'esquí i l'altre, el complex turístic i hoteler associat a l'estació.

Els terrenys del domini esquiable de l'antiga estació eren propietat de les dues entitats municipals descentralitzades, Betren i Escunhau. Aquest fet els donava potestat per intervenir sobre la concessió de les activitats que s'hi volgués desenvolupar. El projecte per a l'adequació de l'estació s'havia de tramitar amb un pla especial on s'havien de definir els usos, el programa d'inversions i el pla d'etapes.



Les normes subsidiàries de 1982 de Vielha e Mijaran preveien un sector de sòl urbanitzable a Betren, destinat a residència i comerç, d'una extensió aproximada de 40.000 m². En aquest terreny, s'hi autoritzava la construcció de setanta-cinc habitatges d'una superfície de 250 m² per a cada un. L'Ajuntament de Vielha estava disposat a ampliar l'edificabilitat del sector, sempre que l'empresa que adquirís els terrenys es comprometés a posar en funcionament l'estació d'esquí. A més, segons l'Ajuntament, aquesta modificació evitaria que els promotors haguessin de buscar altres terrenys per a la ubicació del complex residencial i hoteler de l'estació, alhora que facilitaria la recuperació de la inversió efectuada en les instal·lacions hivernals. L'Ajuntament també estava disposat a qualificar com a sòl urbà els 7.000 m² a peu de pista que fins ara eren utilitzats com a aparcament. El desenvolupament del complex urbanístic i residencial s'havia de tramitar amb l'elaboració d'un pla parcial.

El canvi de promotor: dels gallecs FADESA als madrilenys Hoque

FADESA va presentar un projecte per al complex de turisme i lleure i va començar les negociacions per a la compra dels terrenys de Betren. L'octubre de 2004 FADESA va anunciar que havia arribat a un acord amb els vint propietaris dels sector urbanitzable i que fixava la compra en 120 euros/m².

A principi de 2005, el grup de propietaris va anunciar que hi havia un nou comprador disposat a pagar 150 euros/m² i que, a parer seu, ells no tenien cap obligació de vendre a FADESA. L'abril de 2005, el grup immobiliari Hoque anunciava que havia arribat a un compromís de compra amb tots els propietaris dels terrenys i que en formalitzaria definitivament la transacció el setembre del mateix any.



La reobertura queda associada a l'adequació de les antigues instal·lacions i al complex turístic. Foto: Arxiu del Conselh Generau d'Aran

FADESA hauria pogut seguir amb el projecte de l'estació d'esquí; ara bé, el fet que Hoque hagués comprat els terrenys del futur complex urbanístic dificultava la inversió del grup gallec, el qual no va mostrar interès a continuar només amb el projecte de reobertura i adequació de l'estació d'esquí, tal com va fer notar Francesc Faure, alcalde pedani de Betren per Convergència Democràtica Aranesa, (CDA) quan va dir que "és impossible que l'estació es mantingui sense concessió urbanística".

El nou projecte de la Tuca Aran Resort

El grup immobiliari Hoque, constituït per aquest projecte amb el nom de Tuca Aran Resort, va presentar els dos plans urbanístics a l'Ajuntament de Vielha a final de 2005. El pla parcial per al complex residencial preveia: un aparcament subterrani per a dos mil vehicles, al damunt del qual s'aixecarien els apartaments, els hotels i els espais comercials. La construcció del nou aparcament subterrani va ser aprofitada per Francesc Faure que va anunciar que demanaria als promotors que habilitessin un nombre de places per als veïns i visitants de Betren. Disposar d'alternatives per a l'aparcament permetria poder prohibir la circulació en cotxe pel nucli històric del municipi i millorar la qualitat de vida dels veïns.

El nombre d'habitatges encara no estava concretat, tot i que les primeres estimacions apuntaven cap als sis-cents, un centenar dels quals es destinaria a habitatge social. També es construirien dos hotels de més de quatre estrelles d'unes cent habitacions, respectivament, i una residència d'estudiants. Una de les particularitats del projecte era que s'hi pretenia desenvolupar un centre universitari que oferís diplomatures i llicenciatures relacionades amb el turisme i l'esport d'aventura.

El pla especial per a l'estació d'esquí preveia remuntadors per a uns cinc mil esquiadors diaris, amb pistes que arribarien fins a la cota 2.500 m i accés amb telecabina des del nucli de Betren. El domini esquiable ocuparia una extensió de 425 ha amb 35 km de pistes. La intenció del grup era que la primera etapa de l'estació funcionés entre el 2007 i el 2008.

La inversió estimada per als dos projectes era de 200 milions d'euros, dels quals uns 30 milions es destinarien a l'estació d'esquí.

Cal afegir que les estacions de la Tuca i la Vall Fosca han estat les dues úniques estacions que han rebut el vistiplau del Govern per continuar endavant, ja que ambdues tenien els projectes molt avançats. En la presentació del Pla director d'estacions de muntanya, el juliol de 2005, Oriol Nel·lo i Colom, Secretari del Departament de Política Territorial i Obres Públiques, va dir que en el futur, més que noves estacions, el que es voldria és consolidar l'oferta existent i reorientar-la cap a operadors turístics i no immobiliaris.

ESR

Més informació:

http://www.nevasport.com/reportajes/articulos_detalle.php?id_articulos=424

ESTACIÓ RADIOFÒNICA RADIO LIBERTY. DESMANTELLAMENT (PALS) 63



La finalització de les emissions el 2001 suposa el debat sobre el futur de les instal·lacions de Radio Liberty. Durant el 2005 aquest continua plantejant-ne la possible conservació, atès que se senten algunes veus nostàlgiques i que es presenten propostes alternatives al desmantellament total de les instal·lacions. Les autoritats competents no comuniquen cap decisió definitiva a desgrat de l'opinió de l'Ajuntament, dels veïns de Pals i de les entitats ecologistes.

L'any 1955 els responsables de l'American Committee for Liberation from Bolchevism (AMCOMLIB) van trobar a les platges de Pals el lloc idoni (deshabitat, vegetació baixa, pocs obstacles i orientació adequada) per fer una gran instal·lació radiofònica. Des de 1959 fins a 2001 va estar emetent ininterrompudament Radio Liberty, una cadena finançada per la CIA dels Estat Units per fer arribar les notícies del món occidental i la propaganda anticomunista a l'antiga URSS. L'estació radiofònica de Pals va acabar essent un referent més del paisatge, sovint vist com un impacte negatiu, no només per la seva lletjor sinó també com a símbol d'una ocupació nord-americana imposada.

Vint anys d'emissions de Ràdio Liberty des de la platja de Pals per a la URSS

Des de 1959 fins a 2001, aquest complex radiava en ona curta (longitud d'11 a 90 m, freqüència de 3,2 a 26,1 MHz) amb dotze torres metàl·liques d'entre 25 i 140 m d'alçada i una potència total instal·lada d'1.350.000 W per arribar a una distància de 3.000 km. Va estar emetent ininterrompudament programes en les vint-i-vuit llengües de l'URSS. Els terrenys, 33 ha de superfície, havien tingut totalment limitat l'accés al públic, fet que havia dut el paratge a esdevenir un dels de més alt valor ecològic de la costa catalana.

Desmantellament o conservació

El 7 de gener 2005 el diari *La Vanguardia* informava que el Ministeri de Medi Ambient, a instàncies del director general de Costes, José Fernández Pérez, s'havia compromès a retirar totes les instal·lacions durant el primer semestre de 2005. La notícia havia estat llargament esperada per l'Ajuntament i els veïns de Pals i també per diverses entitats conservacionistes, però la decisió depenia del Govern de l'Estat en tant que propietaris dels terrenys i de la infraestructura.

Per a altres sectors de la societat, però, aquelles instal·lacions eren representatives d'un moment històric molt singular. Aquest era el cas del rector de la Universitat de Girona (UdG), Joan Batlle Grabulosa, que creia que les instal·lacions eren un museu únic de la historia de les telecomunicacions, segons havia declarat al diari *El Punt* del 20 d'abril.

Per altra banda, Joan Solé Viñas, cap de Sistemes del Servei de Meteorologia de la Generalitat, informava al diari *El Periodico de Catalunya* del 22 de juny que amb el seu equip havia ideat un projecte per conservar una de les torres i posar-hi sensors de la futura xarxa catalana de mesura de CO_2.

Diferència d'interessos entre administracions

El delegat del Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) a Girona, Biel Jover Avellà, advertia, segons va declarar al *Diari del Baix Empordà* el 10 de maig, sobre la necessitat de distingir clarament si s'aplicava una política de parcs temàtics o si es volia protegir la biodiversitat, ja que, en aquest cas, calia imposar limitacions a l'activitat humana pel que feia a les dunes dels terrenys que Radio Liberty havia ocupat. En relació amb les propostes alternatives al desmantellament, Jover va manifestar que depenien de la viabilitat tècnica que tinguessin.

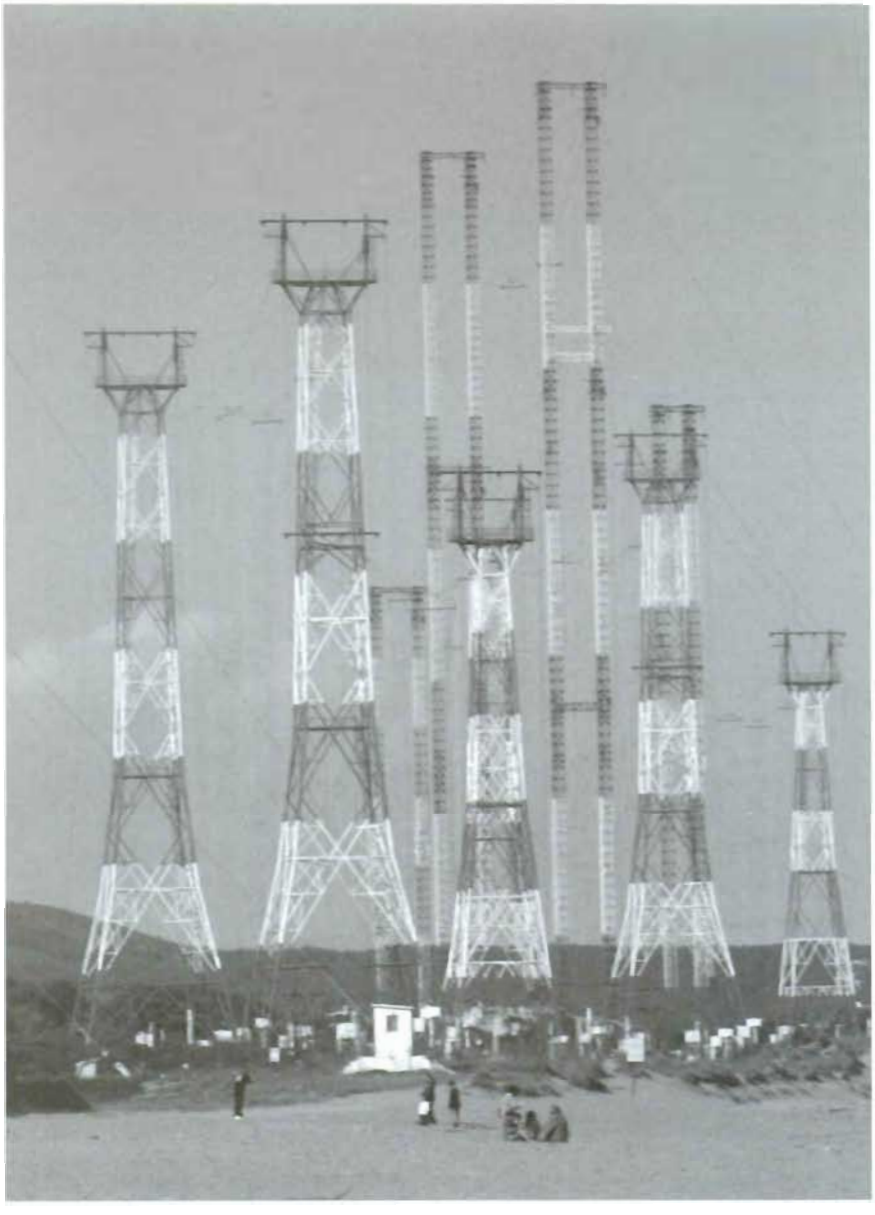
La regidora de Medi Ambient de Pals, Maria Antònia Prats Humbert, defensava preservar només una de les antenes com a recordatori de la base.

Per altra banda, Francesc Francisco-Busquets Pafahí, subdelegat de Medi Ambient del Govern estatal a Girona, era partidari de l'enderrocament total de la instal·lació, ja que veia difícil trobar una administració que n'assumís la conservació, perquè, segons ell, el conjunt de l'obra ja començava a representar un perill per l'avançat estat de deteriorament en que es trobava.

El sotsdirector general per a la Sostenibilitat de la Costa, del Ministeri de Medi Ambient, Miguel Velasco Cabeza, va dir, durant la visita que va fer a la nova xarxa d'itineraris dels Aiguamolls del Baix Em-



Els terrenys havien tingut totalment limitat l'accés al públic. Foto: Àlex Tarruja.



L'estació va a acabar essent un referent més del paisatge. Foto: Àlex Tarroja

pordà, el 29 de març, segons informava el diari *Punt de l'endemà*, que no veia cap problema al fet d'aprofitar alguna de les antenes, una proposta que el DMAH tot just havia fet arribar amb la intenció d'instal·lar-hi captadors de CO_2. Velasco va afegir, també, que calia parlar amb molt detenniment sobre l'impacte de les antenes, i considerar-ne alhora l'elevat cost de manteniment.

Entre els partits polítics també hi havia diferencies d'opinió. El grup Iniciativa-els Verds (ICV) optaven per desmantellar totalment les instal·lacions en favor de la preservació del paratge natural, seguint la línia del Fluvianàutic (PLA URBANÍSTIC DE FLUVIANAUTIC [136]), del cap Ras (Llançà), de la Pineda d'en Gori (Palamós), de la cala del Pi (Platja d'Aro) o del cap de Planes (Montràs), segons informava el diari *El Punt* del 25 de febrer. Més endavant, el 16 de novembre van ser notícia les declaracions de Jordi Xuclà Costa, diputat per Girona de Convergència i Unió (CiU), també al diari *El Punt*, on acusava el conseller Salvador Milà, del DMAH, de retardar l'enderrocament de les instal·lacions i d'acceptar revisar-ne les propostes de conservació i/o reaprofitament.

El cost del desmantellament com a nucli de la polèmica

Bona part de la polèmica es fonamentava també en el cost del desmantellament, uns 3,7 MEUR en total: 1 MEUR per eliminar les antenes i 2,7, MEUR, en una segona fase, per eliminar o adequar els edificis que hi havia. L'Ajuntament de Pals hi tenia destinada una partida per al pressupost de 2006 de 709.000 euros.

A final d'any, el projecte que el Ministeri de Medi Ambient havia fet arribar a la Generalitat era una proposta de desmantellament que enderrocava les torres però en conservava els ancoratges. Tanmateix, restava pendent l'acord definitiu.

MPB

Més informació:

http://www.portalmundos.com/mundo-radio/desaparecido/radioliberty.htm
http://www.radioliberty.org/introcat.html
http://www.rferl.org/
http://www.torredellaestartit.com/voladura_torres_radio_liberty_pals.php
http://www.alcoberro.info/planes/eticae-col8.htm
http://en.wikipedia.org/wiki/Radio_Free_Europe

ESTACIONS D'ESQUÍ D'ESPOT, LLESSUI I PORT AINÉ (PALLARS SOBIRÀ) 54



Les estacions d'esquí del Pallars Sobirà estan immerses en una greu crisi econòmica. Espot i Portainé es troben en procés de subhasta per suspensió de pagaments i esperen que la Generalitat adquireixi les estacions. En aquest sentit, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques impulsa el Pla director de les estacions de muntanya amb l'objectiu de reactivar aquest sector. D'altra banda, l'Ajuntament de Sort presenta una al·legació a la proposta de Xarxa Natura 2000 sol·licitant l'exclusió de l'àrea de muntanya que ocupava l'estació d'esquí de Llessui, ja que aquest fet podria dificultar una futura reobertura de l'estació.

Les estacions d'esquí alpí d'Espot, Llessui i Port Ainé és troben a la comarca del Pallars Sobirà, dintre del sistema territorial de Sort. Aquest sistema està definit físicament per la conca alta de la Noguera Pallaresa, que té una gran extensió i molt baixa densitat de població.

L'esquí ha estat en les últimes dècades un dels principals sectors dinamitzadors de l'economia del Pallars Sobirà i en general dels Pirineus. La seva presència ha fomentat la construcció de complexos urbanístics i la reactivació de l'hostaleria i la restauració. No obstant això, la limitada extensió de les instal·lacions, la dura competència de les pistes andorranes, aragoneses i franceses, i, la forta dependència generada al voltant del sector immobiliari ha provocat que en els darrers anys s'hagi vist immers en una greu crisi que ha portat les estacions pallareses fins en una situació molt delicada.

Les estacions d'Espot i Portainé a subhasta

A final de 2004, l'estació d'esquí d'Espot acumulava un deute superior als 5 MEUR. Aquest fet va provocar que l'Institut Català de Finances (ICF), principal creditor de les instal·lacions, demanés la concessió de la propietat per cedir-ne posteriorment la gestió, de manera temporal, a una societat formada pels quatre ajuntaments de la zona (Espot, la Guingueta d'Àneu, Esterri d'Àneu i València d'Àneu) i empresaris turístics de les valls d'Àneu. L'agost de 2005, el propietari de les instal·lacions, Carlos Isus, va sol·licitar formalment davant el jutjat mercantil de Lleida la liquidació de la societat i els seus béns. El novembre de 2005 es va anunciar la sortida a subhasta del complex. El Govern de la Generalitat va comunicar que, si no apareixia cap altre inversor, es quedaria amb els drets de l'estació i la gestionaria a través de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC).

Una situació semblant presentava a principi d'any l'estació d'esquí de Portainé, amb un deute de 13 MEUR a l'ICF. Josep Miquel Messegué, gerent del complex, va sol·licitar el març de 2005 una millora en les condicions de liquidació del préstec, de manera que el període d'amortització, de quinze anys, passés a ser l'equivalent a la concessió administrativa que li quedava per explotar la muntanya, aproximadament uns trenta anys. A final d'any, l'estació de Portainé és trobava en procés de concurs per suspensió de pagaments, mentre esperava la decisió de la Generalitat per adquirir les accions de l'estació.

Víctor Orrit, subdelegat del Govern al Pirineu, va apuntar que el Govern no volia ser empresari de la neu, però sí tutelar i ajudar el sector. Així, un cop evitat el tancament d'estacions, que afectaria greument l'economia de moltes comarques, el Govern volia estudiar fórmules flexibles per afavorir l'entrada de nous socis i inversors i fomentar la participació d'empreses locals i ajuntaments en la gestió.

Pla director de les estacions de muntanya

El 9 de juny, Oriol Nel·lo, secretari de Planificació Territorial del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va presentar a Rialp l'Avantprojecte del pla director de les estacions de muntanya. Segons Nel·lo, aquest Pla havia de seguir quatre estratègies que permetrien reactivar aquest sector: impulsar la demanda interna a través de la promoció turística, enfortir els operadors amb la desestacionalització del turisme, crear un marc normatiu clar i estable i ordenar els ajuts públics i millorar la competitivitat del sector. En aquest sentit, Nel·lo va anunciar la intenció de promocionar aquest sector a través d'un forfet únic que servís per totes les pistes catalanes o bé les de la mateixa comarca. De la mateixa manera, les estacions havien de jugar un paper molt important convertint-se en operadors turístics que oferissin diferents activitats d'oci al llarg de l'any. Un altre dels canvis importants que introduïa el Pla, segons el secretari, era l'aposta pels establiments hotelers per posar fre a la concentració de segones residències.

L'estació de Llessui afectada per la Xarxa Natura 2000

El 21 d'abril el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) treia a informació pública la proposta d'ampliació de la Xarxa Natura 2000 [199]. Aquesta nova delimitació afectava part de l'àmbit comprès per l'estació d'esquí de Llessui, tancada des de 1986. Molts veïns de la zona van oposar-se a l'ampliació en creure que aquesta iniciativa dificultaria la possible reobertura d'aquest complex hivernal, alhora que demanaven més informació dels avantatges i obligacions sobre el que suposaria que aquesta àrea quedés integrada a la Xarxa Natura 2000.

L'agost de 2005, l'Ajuntament de Sort va presentar una al·legació al DMAH en què sol·licitava que la proposta de Xarxa Natura 2000 no inclogués l'àrea de muntanya que ocupava l'estació d'esquí de Llessui. L'alcalde de Sort, Agustí López, del grup municipal de Convergència i Unió (CiU), va explicar que aquesta al·legació es va presentar per coherència, prudència i per no obstaculitzar la possible reobertura d'aquestes pistes d'esquí. D'altra banda, en les al·legacions de Sort el consistori va proposar que la Xarxa Natura 2000 incloguès les muntanyes de Llarden, Enviny, Oap i Pujalt.

A final d'any, les estacions d'Espot i Portainé es trobaven en procés de concurs per suspensió de pagaments, mentre esperaven la decisió de la Generalitat per adquirir les accions de l'estació i evitar-ne el tancament. D'altra banda, l'Ajuntament de Sort esperava la resposta a la al·legació presentada al DMAH perquè la proposta de Xarxa Natura 2000 no inclogués el domini esquiable de l'estació.

JJFR

Mes informació:

http://lamalla.net/canal/turisme/neu
http://www.gencat.net/ptop

65 ESTACIONS D'ESQUÍ I URBANITZACIONS DE LA VALL FOSCA



Les obres relacionades amb l'estació d'esquí de la muntanya de Filià, el complex residencial i hoteler al poble d'Espui, al municipi de la Torre de Cabdella, i el camp de golf aixequen opinions a favor i en contra. Detractors i defensors organitzen actes diversos i públicament esgrimeixen els seus arguments en diverses declaracions i accions en ambdós sentits. A final de 2005, el grup immobiliari gallec FADESA adquireix el projecte a l'empresa promotora Vallfosca Interllacs. Es preveu que amb l'aportació de capital d'aquest grup s'accelerin els terminis d'execució del projecte, que continuarà sense modificacions rellevants.

Antecedents 2003:48; 2004:77

La vall Fosca està situada a la part septentrional de la comarca del Pallars Jussà. L'any 2003 es va fer pública la intenció de construir el complex turístic Vallfosca Mountain Resort promogut per l'empresa Vallfosca Interllacs. El projecte estava estructurat en tres actuacions bàsiques: l'estació d'esquí de la muntanya de Filià, el nucli residencial i hoteler al poble d'Espui, del municipi de la Torre de Cabdella, i el camp de golf.

Aquest projecte va anar avançant al llarg de 2004. Quant a l'estació d'esquí, es van fer actuacions relacionades amb el subministrament elèctric, amb la captació d'aigua per a la possible fabricació de neu artificial i es va acabar el traçat de la pista on arribarà el futur telecabina que pujarà des d'Espui. En aquest poble es van fer les obres d'infraestructures i serveis per als primers noranta-nou apartaments, mentre que al camp de golf es van iniciar els moviments de terres per ajustar la topografia al recorregut de nou forats.

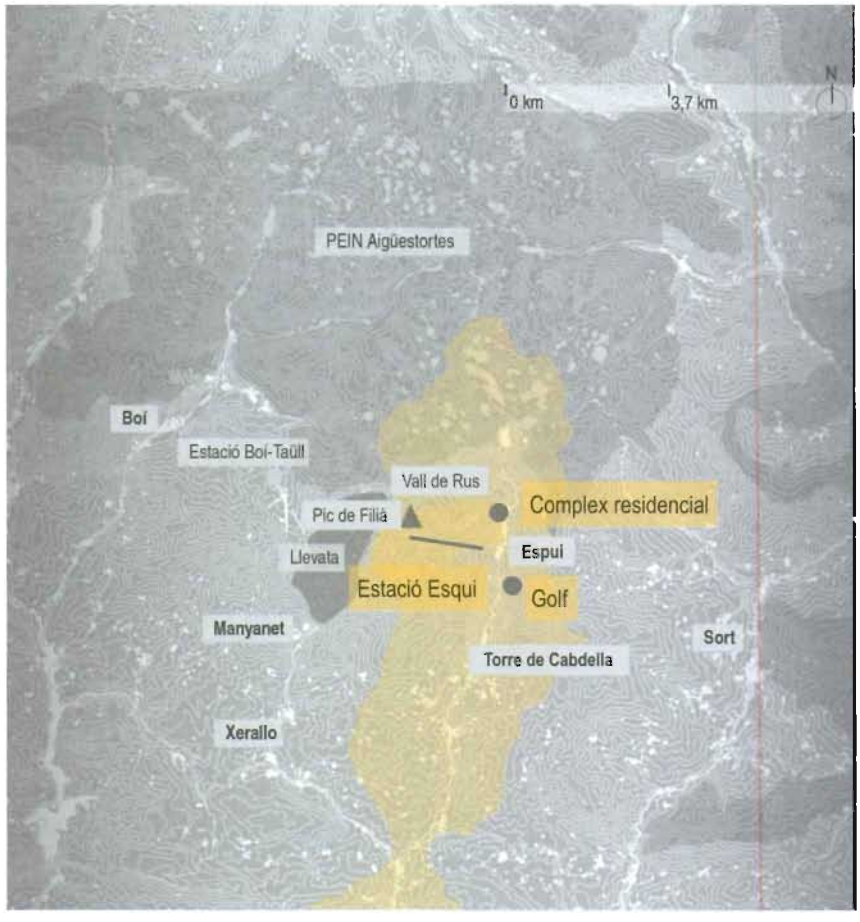
Al voltant d'aquest projecte inicial van anar sortint altres iniciatives: l'estudi per ampliar el domini esquiable des de Filià cap a la muntanya de Llevata, de cara a una futura connexió amb l'ESTACIÓ DE BOÍ-TAÜLL [60], una urbanització de luxe al poble del Xerallo, la tramitació de la qual va quedar aturada per la Comissió d'Urbanisme de Lleida per insuficiències diverses, i també algunes propostes per millorar les infraestructures internes i d'accés a la vall Fosca.

Detractors i defensors del projecte Vallfosca Mountain Resort

El projecte de Vallfosca Mountain Resort va tenir detractors i defensors. Els detractors van ser un grup de veïns de la vall que, el gener de 2005, van constituir la plataforma Vall Fosca Activa i altres entitats ecologistes. Els defensors eren, entre altres, una altra part dels veïns, l'Ajuntament de la Torre de Cabdella, la Diputació de Lleida i el conseller del Departament de Comerç, Consum i Turisme, Josep Huguet i Biosca (Esquerra Republicana de Catalunya, ERC).

Els arguments esgrimits per Vall Fosca Activa es van reflectir en un manifest en què expressaven el rebuig al complex d'Espui, que s'havia d'implantar en una de les valls dels Pirineus més ben preservada i menys transformada per l'activitat turística. També demanaven a la Generalitat que aturés un projecte basat en un model de turisme exclusivament centrat en la construcció residencial i, a parer seu, de caire especulatiu, que podria ser contrari al manteniment de les activitats agràries i ramaderes de la vall, que se sustentava sobre fortes inversions externes, que no potenciava els valors naturals, ecològics, històrics i culturals del territori i que tampoc no apostava per allotjaments de caire més rural i més integrats als diferents pobles de la vall. La plataforma també va posar en dubte la viabilitat del projecte del camp de golf basant-se en la crisi econòmica que afectava els que ja existien al Pallars Sobirà

Aquest manifest va rebre el suport de les entitats ecologistes Lliga per la Defensa del Patrimoni Natural (DEPANA), Institució de Ponent per a la Conservació i l'Estudi de la Natura (IPCENA), Rururbans-Pallars o Salvem Pedra, entre altres. A més, també es va organitzar una recollida de signatures per aconseguir més suport amb què aturar el projecte.



La plataforma també va col·laborar amb IPCENA i el febrer de 2005 volien presentar una denúncia a la Comissió Europea per tal d'aconseguir que l'espai natural de Filià fos inclòs a la XARXA NATURA 2000 [199]. Un dels aspectes argüit per a la protecció de la vall era la presència d'un conjunt de molleres, molt particulars i valuoses des del punt de vista geobotànic.

El juliol de 2005, IPCENA va rebre la notificació que el Tribunal Superior de Justícia de Catalunya (TSJC) havia desestimat definitivament el recurs que l'any 2000 l'entitat ecologista i l'associació Mountain Wilderness havien posat en contra de la resolució favorable del Departament de Medi Ambient (DMA), on es declarava que la muntanya de Filià era apta per acollir una estació d'esquí. La sentència del TSJC avalava la legalitat del projecte de l'estació d'esquí.

El consistori i part dels veïns de la Torre de Cabdella es van posar a favor del projecte de l'estació d'esquí. Aquest grup de partidaris va manifestar en un document fet públic el març de 2005 que els atacs contra el projecte provenien de persones alienes a la vall i que ells el consideraven una bona alternativa econòmica per a un territori que en els darrers vint anys no havia parat de despoblar-se i que havia perdut bona part de les activitats relacionades amb la ramaderia. L'alcalde del municipi, Josep M. Dalmau i Gil (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC) va afegir que exigiria a Vallfosca Interllacs que fes avançar l'estació d'esquí paral·lelament al complex residencial. El consistori voldria completar aquesta oferta turística amb la sol·licitud d'ampliació de 1.200 ha del Parc Nacional d'Aigüestortes cap a la vall Fosca. En opinió de l'alcalde, si aquests projectes avancessin en paral·lel "es podria aconseguir un desenvolupament global de la vall".

Una altra institució que va donar suport al nou complex de lleure va ser la Diputació de Lleida. El març de 2005, els partits representats a la Diputació, és a dir, el grup Convergència i Unió (CiU), ERC, Partit Popular (PP), PSC i Unitat d'Aran (UA), van decidir aprovar una moció conjunta de suport al projecte i van instar la Generalitat a resoldre amb el diàleg les controvèrsies sorgides entre veïns i entitats. Només Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV) no va votar la moció, ja que sempre s'havia pronunciat contrari al projecte.



Vall Fosca Activa demana que s'aturi un projecte basat en un model de turisme centrat en la construcció residencial. Foto: Xavier Boneta

Per la seva banda, el conseller Josep Huguet va manifestar el gener de 2005 que la Generalitat vetllaria per tal que el projecte de la vall Fosca tingués el mínim impacte ambiental i en va destacar els aspectes que, a parer seu, eren positius: l'activitat continuada al llarg de tot l'any, amb la combinació de l'esquí i el camp de golf, el predomini de places hoteleres (65%) davant de les segones residències (35%) i la possibilitat que això podia suposar per aprofitar els altres recursos naturals i el patrimoni industrial hidroelèctric de la vall, amb el qual es podria fer un projecte de desenvolupament turístic integral.

L'arribada del grup immobiliari gallec FADESA canvia les previsions

Per tal d'afrontar les despeses del projecte, Vallfosca Interllacs va efectuar una ampliació de capital de 13 milions d'euros l'abril de 2005. Aquesta ampliació els va permetre adjudicar les obres de construcció dels primers apartaments d'Espui a l'empresa constructora Dragados i avançar el camp de golf.

El setembre de 2005, FADESA anunciava que havia comprat tots els actius de l'empresa Vallfosca Interllacs. L'entrada de FADESA va aportar 230 milions d'euros al projecte, seixanta mil dels quals es destinarien a l'estació d'esquí. L'octubre de 2005, directius de FADESA van aportar nous detalls del projecte. En relació amb l'estació d'esquí, a més de les pistes per a esquí alpí, s'habilitarien 10 km per a la pràctica d'esquí de fons i 18 km d'itineraris de muntanya. L'estiu de 2006 es preveia que es començarien a instal·lar les pilones del telecabina que, des d'Espui, transportaria les persones fins a la cota 2.050 m en cabines de setze persones. Quant al complex hoteler, van precisar que el sostre construït seria de 60.000 m² i que el nombre d'habitatges seria de nou-cents seixanta-cinc, amb una "arquitectura pirinenca". En relació amb el camp de golf, les obres de construcció es van acabar el 2005.

A més, van revisar les previsions d'execució del projecte: la primera fase de l'estació d'esquí es voldria inaugurar per a la temporada 2007-2008; la construcció del complex residencial es podria escurçar cinc anys, ja que la capacitat d'inversió de la immobiliària era superior a la de l'empresa Vallfosca Interllacs, que preveia executar el complex en deu anys. Quant al camp de golf, se'n preveia l'obertura l'any 2006.

LSR

Més informació:

www.ipcena.org
http://www.nevasport.com/reportajes/
www.vallfosca.com
www.vallfosca.net

66 FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT. INTRODUCCIÓ



El Ministeri de Foment autoritza la licitació de l'últim tram la línia del FAV entre Lleida i Barcelona (Sant Boi de Llobregat-l'Hospitalet de Llobregat). Dues auditories denuncien l'incompliment dels compromisos ambientals i deficiències en les obres del FAV Madrid-Lleida-Barcelona. Com a conseqüència, la ministra de Foment, Magdalena Álvarez, apunta un increment en el cost de les obres i la impossibilitat que els trens puguin assolir la velocitat de 350 km/h. Les institucions lleidatanes denuncien que les tarifes del FAV Madrid-Lleida són més cares que les del Madrid-Toledo. A final d'any, RENFE anuncia una reducció de les tarifes i l'obertura imminent del tram Lleida-Puigverd de Lleida.

Antecedents | 2004: 79

El mes d'octubre de 2003, va entrar en servei el Ferrocarril d'Alta Velocitat (FAV) Saragossa-Lleida. Durant el 2004, les previsions del Ministeri de Foment van situar l'arribada del FAV a Tarragona el 2005, a Barcelona el 2007 i a la frontera francesa el 2009. El març de 2004 hi va haver un canvi en el govern a l'Estat i el Gestor d'Infraestructures Ferroviàries (GIF) va aturar el procés la licitació de projectes. Després d'una avaluació inicial de les obres, la nova ministra de Foment, Magdalena Álvarez (Partit Socialista Obrer Espanyol, PSOE), va anunciar que la política de dispersió de licitacions endegada pels anteriors responsables de Foment podria provocar un endarreriment en els calendaris i que els problemes en els sistemes de senyalització impossibilitarien que els trens assolissin la velocitat de 350 km/h prevista inicialment. Paral·lelament, la ministra Álvarez va dir que el GIF encarregaria una auditoria externa per analitzar les errades i deficiències detectades.

Aprofitant el canvi en l'executiu central, la Generalitat va tornar a demanar que l'alta velocitat arribés a la terminal de l'aeroport de Barcelona. Després d'una trobada, el president de la Generalitat, Pasqual Maragall, i la ministra de Foment, Magdalena Álvarez, van acordar, però, que la prioritat seria arribar a l'estació de Sants el 2007 i que la solució per a l'aeroport seria –com ja estava previst al conveni signat entre l'anterior ministre de Foment, Francisco Álvarez-Cascos (Partit Popular, PP), i el Govern de Convergència i Unió (CiU)– fer una estació intermodal al Prat de Llobregat, finançada per la Generalitat, i un ramal secundari fins a l'aeroport, que s'executaria en una segona fase.

A final de 2004, tots els trams de la línia Lleida-Barcelona estaven en fase d'obres o en procés de licitació, a excepció de la solució al pas per l'aeroport de Barcelona i la connexió entre les estacions de Sants i la Sagrera.

Avancen les obres de traçat a Barcelona

A principi de febrer, el Ministeri de Foment va anunciar que havia autoritzat la licitació de les obres de plataforma del subtram Sant Boi de Llobregat-l'Hospitalet de Llobregat i, per tant, la solució al pas per l'AEROPORT DE BARCELONA [70]. Amb aquest darrer projecte, a tots els trams de la línia entre Lleida i BARCELONA [71] s'havien iniciat les obres o es trobaven en procés de licitació.

Al març la unió temporal d'empreses Dragados i Tecsa va iniciar els treballs previs de les obres d'adaptació de l'Estació de Sants per a l'arribada del FAV, després que la Comissió de Govern de l'Ajuntament de Barcelona hagués aprovat el Pla especial de reforma de l'Estació. Aquesta primera fase tindria un pressupost de 29,3 MEUR, una durada de divuit mesos, i consistiria en la construcció d'una nova via i un aparcament a la zona de l'estació propera al Parc de l'Espanya Industrial. El projecte final tindria un pressupost de 220 MEUR i suposaria la construcció d'un nou edifici per a usos hotelers, d'oficines i comerços, i una nova estació d'autobusos subterrània.

A final de març, el Ministeri de Foment va licitar el projecte constructiu d'un tercer carril d'ample internacional en el tram el Papiol-Mollet del Vallès per donar sortida a les mercaderies del PORT DE BARCELONA [159]. Unes setmanes més tard, durant la inauguració del FERROCARRIL DE RODALIES C-7 EL PAPIOL-MOLLET [76], l'alcalde de Sant Cugat del Vallès, Lluís Recoder, i l'alcaldessa de Rubí, Carme Garcia, van demanar a la ministra de Foment, Magdalena Álvarez, la construcció d'una estació del FAV al VALLÈS [72], però la ministra es va limitar a recordar que les previsions vigents només preveien el *bypass* de mercaderies.

El 19 de maig, la Plataforma AVE pel Litoral va reunir entre cent cinquanta i dues-centes persones al Passeig de Gràcia per reclamar que el FAV no travessés l'Eixample de Barcelona i es desviés pel litoral. Segons un estudi encarregat per la Plataforma, mentre el túnel previst per l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries (ADIF) passaria pel costat de nou-cents cinc edificis i per sota de quaranta-vuit, entre els carrers Padilla i Castillejos, el traçat pel port només passaria a prop de seixanta-vuit. Unes setmanes més tard, el portaveu de la Plataforma, Pere Vallejo, va denunciar l'exclusió de l'entitat de la Comissió de Seguiment de les obres del FAV impulsada per l'Ajuntament de Barcelona, i també la de les Associacions de Veïns del Clot-Camp de l'Arpa i l'Esquerra de l'Eixample, que també donaven suport a les seves demandes.

Dues auditories denuncien l'incompliment dels compromisos ambientals i deficiències en les obres de la línia Madrid-Lleida-Barcelona

El mes de febrer, una auditoria realitzada pel Tribunal de Comptes va revelar que el compliment per part de les empreses públiques de les obligacions legals en matèria d'impacte ambiental havia estat, entre 1998 i 2002, molt deficient. L'auditoria exposava que la despesa mediambiental s'havia limitat, en la majoria de casos, a cobrir el cost d'elaboració dels estudis d'impacte previs, però no a l'aplicació de mesures protectores, correctores o compensatòries de les obres. En el cas de la línia d'alta velocitat Madrid-Lleida, el document apuntava que el Gestor d'Infraestructures Ferroviàries (GIF) no havia aportat els informes que acreditessin l'aplicació de les mesures correctores aprovades pel Ministeri de Medi Ambient en els àmbits d'estudi dels jaciments arqueològics, protecció de fauna i reducció de sorolls.

A final de febrer, la ministra de Foment, Magdalena Álvarez va fer pública l'auditoria encarregada d'analitzar les errades i deficiències en la construcció de la línia d'alta velocitat Madrid-Lleida-Barcelona. L'estudi va posar de manifest que la falta d'estudis previs, especialment en matèria de riscos geològics i geotècnics, l'absència d'un cap

d'obres amb una visió global dels treballs i les presses en l'execució de les obres havien induït les empreses constructores a cometre nombrosos errors en el traçat, els sistemes de senyalització i la catenària. Concretament, el document detallava cent vint-i-tres punts de risc amb problemàtiques recurrents, com túnels on en queia el revestiment o talussos que amenaçaven d'esfondrar-se, amb una afectació global de 166 km de via. Com a conseqüència, l'estudi certificava –després de disset mesos d'haver-se inaugurat el servei– que seria impossible assolir la velocitat inicialment prevista de 350 km/h i apuntava la necessitat d'invertir 74 MEUR més –dels 4.500 ja gastats– per esmenar les deficiències.

Tanmateix, la ministra de Foment, Magdalena Álvarez, es va comprometre a mantenir els terminis d'execució fixats i a instal·lar un nou sistema de senyalització Ermts, que permetria als trens assolir els 250 km/h a final de l'estiu. Per altra banda, la Direcció de Política Regional de la Comissió Europea va anunciar que el Govern espanyol hauria de tornar entre 20 i 30 MEUR de les ajudes rebudes per finançar el traçat, corresponents als increments dels costos causats per les deficiències en les obres.

A final de febrer de 2005, la ministra de Foment, Magdalena Álvarez, el president de Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE), José Salgueiro, i el d'ADIF, Antonio González, van presentar quatre dels setze trens nous Talgo-Bombardier S-102 que havien de cobrir la línia Madrid-Lleida, amb un cost per unitat de 20,6 MEUR. Els trens, que estaven preparats per arribar als 330 km/h, començarien el servei a 200 km/h a causa de les condicions de senyalització i cobririen el trajecte entre Madrid i Lleida en 2 hores i 45 minuts. Des de Lleida fins a Barcelona, el trajecte es continuaria cobrint amb trens de tipus Talgo-Altaria. Unes setmanes més tard, el president de RENFE, José Salgueiro, va presentar el pla estratègic de la companyia per afrontar el repte de la liberalització del sector fins a 2009, i va anunciar que l'empresa invertiria 3.750 MEUR en l'obertura de noves línies i la millora dels serveis, dels quals gairebé un terç –1.210 milions– es destinarien a comprar nous trens d'alta velocitat.

L'estudi de l' impacte econòmic de l'alta velocitat

A final de gener es va fer públic que els ajuntaments de Figueres, Perpinyà, Girona, Lleida i el Prat de Llobregat, juntament amb la Diputació de Lleida i el Conseil Général des Pyrénées-Orientales, agrupats en el marc del projecte Interreg-III-A Avaluació de l'impacte socioeconòmic del tren d'alta velocitat en l'espai transfronterer, havien encarregat un estudi conjunt a les universitats de Girona, Lleida i Perpinyà, per analitzar l'impacte socioeconòmic del FAV. El professor de geografia de la Universitat de Girona (UdG), Jaume Feliu, va apuntar que l'alta velocitat afavoriria el desenvolupament econòmic si la nova infraestructura es percebia com un recurs endogen i s'aconseguia la implicació dels agents locals (govern local, empreses, universitat i teixit social) en el disseny d'un projecte de ciutat conjunt.

A final de març es va celebrar a Lleida, en el marc del mateix projecte, la jornada La intermodalitat a partir de les estacions del Tren d'Alta Velocitat. El director general de Mobilitat de la Generalitat, Miquel Àngel Dombriz, va anunciar que el seu equip estava estudiant la possibilitat de crear un servei de trens regionals entre Lleida i Figueres (Alt Empordà [74]), que circularia per la línia d'alta velocitat i que cobriria el trajecte en una hora i quaranta minuts. L'alcalde de Figueres, Joan Armangué (PSC), va demanar, a més, la prolongació del servei fins a les ciutats franceses de Perpinyà i Montpeller.

A final de novembre, es va celebrar una nova jornada dins del marc del projecte Interreg-III-A, amb el títol La gestió comercial de la infraestructura de l'alta velocitat ferroviària. El catedràtic d'Urbanisme de la Universitat de Castella la Manxa (UCLM), José María Ureña, va exposar que Girona (Selva i Gironès [73]) era la ciutat més ben situada de l'Estat per aprofitar les potencialitats del FAV, tot i que tindria una forta competència amb Tarragona. Segons Ureña, Girona partiria amb l'avantatge de tenir una estació intermodal al centre de la ciutat i una altra a l'Aeroport Girona-Costa Brava [6], però Tarragona tindria l'avantatge de tenir un dels principals ports comercials de l'Estat i ser la cruïlla amb els trens del Ferrocarril del Corredor Mediterrani [77].

Les crítiques de la Cambra de Comerç de Barcelona i Foment del Treball

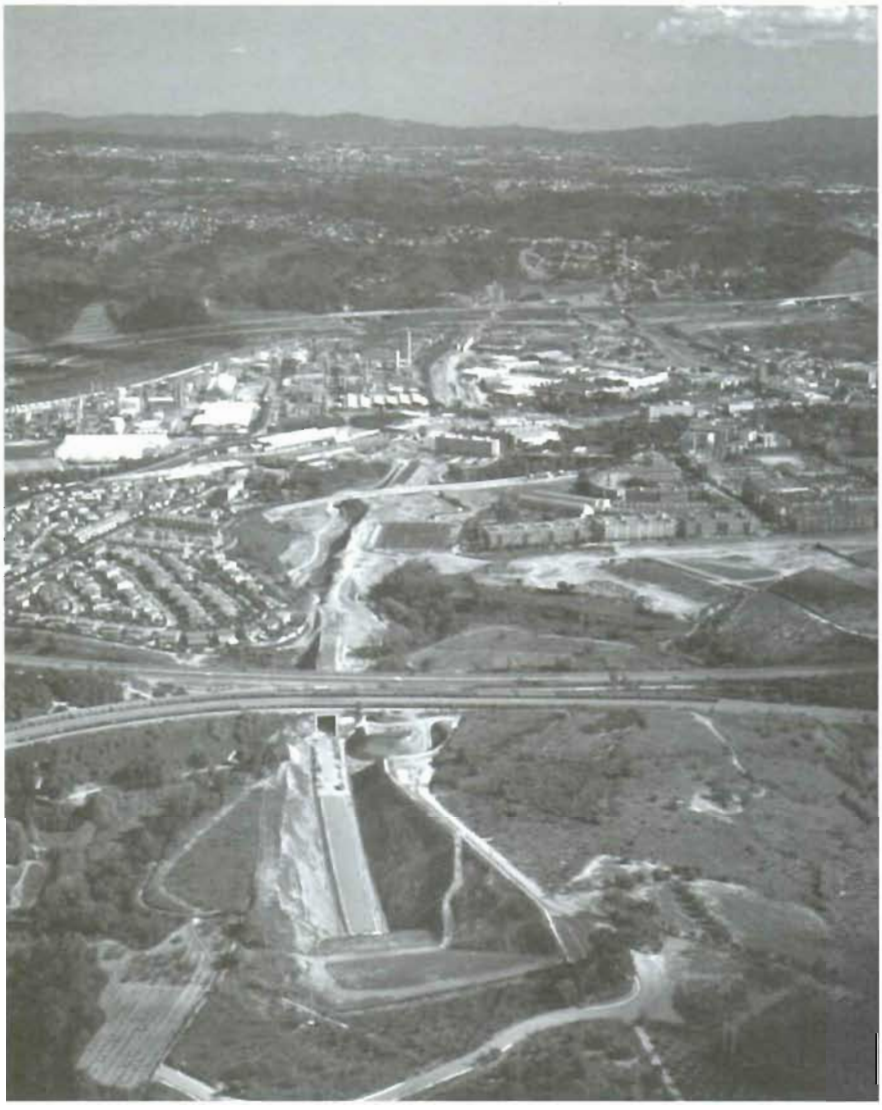
A principi de març, la Cambra de Comerç de Barcelona va denunciar que els terminis d'execució fixats dels projectes en marxa posaven de manifest que el FAV no arribaria a Barcelona abans de final de 2008 i que el retard acumulat en les obres estava perjudicant la competitivitat de l'economia catalana. Unes setmanes més tard, el president de Foment del Treball, Joan Rosell, va presentar un informe sobre les prioritats de Catalunya en matèria d'infraestructures molt crític amb el que va denominar "cultura del no", és a dir, el que va definir com a actitud socialment difusa d'oposar-se a qualsevol projecte sense justificació. Segons l'informe, aquesta actitud social hauria portat el retard de projectes tan importants com el de l'Autovia B-40 Quart Cinturó [18] o el del FAV Lleida-Barcelona. Pau Noy, membre de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP), va criticar les paraules de Rosell afirmant que darrere la seva proposta hi ha un model territorial basat exclusivament en l'ús de l'automòbil i va proposar com a alternativa la potenciació del transport ferroviari de rodalies i regional.

El mes de novembre, Juan Luis Zalbidea, director del Servei d'Infraestructures de la Cambra de Comerç de Barcelona, va presentar un estudi que palesava el retard històric que pateix Catalunya en matèria d'infraestructures però n'atribuïa una part important a la burocratització i la falta d'acord entre les administracions. Com a solució, Zalbidea va proposar un canvi en el model de presa de decisions. El conseller del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), Joaquim Nadal, va respondre que els episodis de confrontació que s'estaven vivint en matèria d'infraestructures haurien de ser resolts combinant la legitimitat dels governants amb la dels ciutadans que resideixen als territoris afectats.

La diferència en les tarifes entre el FAV Madrid-Lleida i Madrid-Toledo

Poc després que es conegués la magnitud de les deficiències en el traçat del FAV Madrid-Lleida, l'alcalde de Lleida, Àngel Ros (PSC), el president de la Diputació de Lleida, Isidre Gavín (CiU), i el de la Cambra de Comerç de Lleida, Joan Simó, van criticar les baixes prestacions del servei i van atribuir-les a les presses de l'anterior Govern per obrir la línia per motius electorals. Paral·lelament, el grup parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) al Congrés va anunciar que demanaria la revisió de les tarifes ferroviàries dels combois que passaven per Lleida.

La polèmica va esclatar de nou quan a mitjan novembre es va inaugurar el FAV Madrid-Toledo i es va fer públic que aquest corredor comptaria amb abonaments de descompte per als usuaris. La comparativa en les tarifes mostrava que el trajecte Madrid-Toledo, de 75 km i amb capacitat per assolir una punta de 270 km/h, costaria 12,8 € per trajecte amb bitllet d'anada i tornada el mateix dia, i fins a 3,6 € per viatge amb els abonaments de cinquanta viatges, mentre que per a un trajecte similar, com el Saragossa-Calatayud, els usuaris estaven pagant una tarifa mínima de 20 €. El president de la Cambra de Comerç, Joan



En la imatge, al seu pas per Martorell. Foto: Adif

Simó, i l'alcalde de Lleida, Àngel Ros, van rebre la notícia amb sorpresa i indignació, però RENFE va assegurar que la diferència de preu es devia a les diferències en les prestacions entre ambdues línies i que això es traduïa en una diferent qualificació –llarg recorregut en el cas de la línia Madrid-Lleida i mitja distància en el cas de la línia Madrid-Toledo– i en una estructura tarifària també diversa. Tanmateix, el president de RENFE, José Salgueiro, va anunciar que un cop acabada la línia Madrid-Barcelona es posaria en marxa una flota de trens regionals amb tarifes reduïdes i abonaments.

Davant la negativa de RENFE a revisar les tarifes, el president de la Cambra de Comerç de Lleida, Joan Simó, va impulsar la creació, conjuntament amb l'Ajuntament, la Diputació provincial, la Generalitat i la Unió de Consumidors de Catalunya a Lleida, d'un front comú per reclamar l'equiparació de preus. A Aragó, el president de la Unión de Consumidores de Aragón (UCA), José Ángel Oliván, va fer una crida a les institucions per la creació d'una plataforma unitària per mobilitzar-se. Per últim, la Generalitat, a través del secretari de mobilitat, Manel Nadal, i el president del Govern d'Aragó, Marcelino Iglesias, van reclamar la igualtat de condicions en les tarifes i que no s'establissin diferències entre territoris.

El mes de novembre, els alcaldes de Saragossa, Juan Alberto Belloch, Osca, Fernando Elboj, Calatayud, Fernando Martín, i la primera tinent d'alcalde de l'Ajuntament de Lleida, Maria Burgués, i els presidents de les diputacions de Saragossa, Javier Lambán, d'Osca, Antonio Cusculluela, i el vicepresident de la de Lleida, Salvador Bordes, es van reunir a Saragossa per formar un front comú i exigir una equiparació de les tarifes. A final de mes, el Senat va aprovar una moció del Grup Mixt en que instava el Govern a posar en marxa, a partir de l'1 de gener de 2006, un sistema de tarifes homologades a tot l'Estat. Paral·lelament, la Comissió de Foment del Congrés va aprovar una proposició no de llei presentada per ERC amb el mateix argument, que va rebre el suport de tots els grups excepte del PP.

Avancen les obres cap a Tarragona

A final de juny, Antonio González, president d'ADIF, va anunciar que el FAV arribaria al CAMP DE TARRAGONA [68] el darrer trimestre de 2006, ja que tots els trams, a excepció de l'intercanviador de Roda de Berà i els TÚNELS DE LA RIBA [2003: 52], estaven acabats. En el darrer cas, González va explicar que les obres s'havien endarrerit perquè durant el període de construcció havien sorgit bombaments produïts per la presència d'argiles i guixos en contacte amb l'aigua, però que el reforçament dels túnels finalitzaria el mes de juliol, després d'una inversió addicional de 70,6 MEUR.

Al novembre, el president d'ADIF, Antonio González, va anunciar que la despesa en obres de manteniment de la línia Madrid-Lleida costaria 33 MEUR –el triple del que s'havia destinat a la línia Madrid-Sevilla– i que la despesa de les obres passaria dels 74,1 MEUR previstos per l'auditoria a 148 MEUR. El senador de l'Entesa Catalana de Progrés, Lluís Aragonès (ERC), va reclamar que s'exigissin indemnitzacions a les empreses i tècnics implicats i va proposar la creació d'una comissió d'investigació. Antonio González va replicar que ADIF havia obert dos expedients: un sobre el conjunt de deficits detectats per l'auditoria i l'altre per la fallada del sistema de detecció de la caiguda d'objectes a la via.

A final de novembre, el consorci Talgo-Bombardier va fer públic que seguiria sense poder circular a 250 km/h i que atribuïa la demora al retard en el subministrament i muntatge que cali fer als trens dels equips de senyalització de tecnologia Ertms. Tanmateix, Foment va anunciar una reducció de la durada del viatge entre Madrid i Barcelona en una hora i mitja en un termini no superior a un any, gràcies a la posada en servei de la variant de Lleida (SEGRIÀ I GARRIGUES [67]), el nou intercanviador d'ample de vies de Puigverd de Lleida i les màquines de la sèrie 120 CAF-Alstom amb sistema de canvi d'ample de via automàtic.

El 15 de novembre, el conseller de DPTOP, Joaquim Nadal, va presentar les línies mestres del PLA D'INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT DE CATALUNYA 2006-2026 [121] (PITC). Segons Nadal, el Pla suposaria una inversió de 37.000 MEUR, dels quals el 68% es dedicarien a construir 1.100 km de noves línies

de ferrocarril. El diputat de CiU, Josep Rull, va denunciar que el (PITC) no tenia un calendari concret per realitzar les inversions i, a més, prenia com a referència el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) de l'Estat, que tenia carències importants respecte de les infraestructures a Catalunya. Uns dies més tard, durant una compareixença davant la Comissió de Política Territorial del Parlament per presentar les línies generals del futur Pla d'infraestructures aeronàutiques de Catalunya, Nadal va exposar que el Govern continuava apostant per portar l'alta velocitat a l'aeroport del Prat, i que el nou pla director de l'aeroport incorporaria la construcció d'un túnel que permetés l'accés de les línies d'alta velocitat, regionals i de rodalies a la nova terminal.

Paral·lelament, la Cambra Oficial de Contractistes d'Obres de Catalunya (CCOC) va fer públic un estudi en què assenyalava que durant els deu primers mesos de 2005, a Catalunya s'havien adjudicat obres per valor de 4.567 MEUR, a raó de 1.989 per part de la Generalitat, 1.249 per part del Govern de l'Estat i 1.328 per part de la resta d'institucions locals. El conseller de DPTOP, Joaquim Nadal, es va mostrar satisfet pel fet que la inversió de Govern central s'hagués situat en el llindar d'un 20% del total, però va subratllar que el seu nivell d'execució d'obra pública es quedava –a diferència de la Generalitat– en el 50% i que això feia que el volum d'inversió en obra real se situés molt per sota del previst.

Reducció de les tarifes i obertura imminent del tram Lleida-Puigverd

A final d'any, RENFE va aprovar una reducció d'entre un 7 i un 16% de les tarifes –en funció dels trams i la franja horària– en el FAV Madrid-Lleida per adaptar-les a l'estructura tarifària del corredor Madrid-Sevilla, però va anunciar que els preus augmentarien quan els trens assolissin els 250 km/h. Com a resultat, el bitllet entre Madrid i Lleida –el trajecte que menys notaria la baixada– passaria de 56 a 53 €. La resposta de les institucions lleidatanes va ser crítica amb la solució adoptada, que van titllar d'insuficient i provisional, i van reclamar que, un cop s'haguessin homologat les condicions de servei, es negociés una unitat tarifària entre les diverses línies d'alta velocitat de l'Estat.

Paral·lelament, el Ministeri de Foment va anunciar que la línia del FAV entre Lleida i Puigverd de Lleida entraria en servei a final de gener de 2006, coincidint amb la posada en funcionament dels nous trens d'alta velocitat CAF-Alstom a una velocitat de 250 km/h. Segons Foment, un cop obert el nou tram, el trajecte entre Madrid i Barcelona es reduiria en uns 40 minuts i passaria de les 4 hores i 40 minuts actuals a 4 hores. Al llarg de 2006, hauria d'entrar també en servei el tram entre Puigverd i Perafort, al camp de Tarragona.

JVC

Més informació:

www.eurorgv.net
www.fomento.es
www.gencat.net/ptop
www.gif.es
www.altavelocidad.org
www.avepellitoral.info
www.laptp.org

67 FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT. SEGRIÀ I GARRIGUES



Els problemes de seguretat juntament amb els endarreriments per part dels fabricants pel que fa al lliurament de trens preparats amb els nous equips de senyalització continuen retardant l'augment de la velocitat promesa, fins als 300 km/h, i apareixen greuges comparatius d'àmbit tarifari amb altres línies d'alta velocitat de l'Estat espanyol, més barates i amb més bones prestacions de temps de viatge. D'altra banda, el Govern de l'Estat aprova les primeres obres del Pla especial de l'estació de Lleida i s'avança la construcció de la línia Lleida-Tarragona, amb la connexió de la catenària en diversos trams.

Antecedents | 2003:51; 2004:80,81

Durant l'any 2004, la velocitat de la línia Madrid-Lleida, projectada per assolir els 350 km/h, no va superar els 200 km/h a causa de problemes detectats en els sistemes de seguretat i de les deficiències que presentava algun tram de la línia. D'altra banda, es va avançar en la definició dels projectes de soterrament de les vies a Lleida i els previstos al voltant de l'estació (TRANSFORMACIÓ URBANA DE L'ESTACIÓ DE LLEIDA [190]). Pel que feia al tram Lleida-Tarragona, la Unió de Pagesos (UP) va presentar queixes pel retard del pagament de les expropiacions.

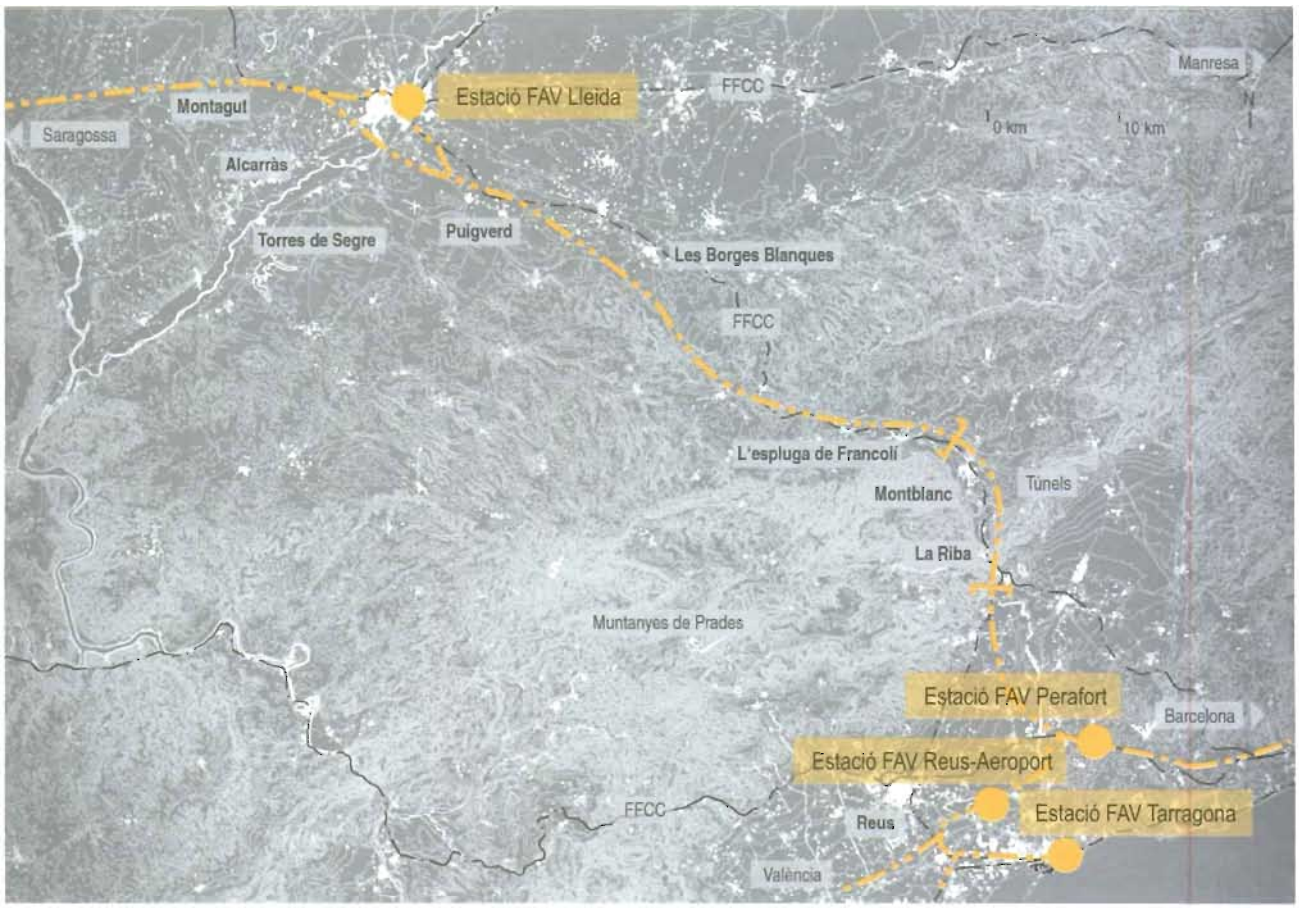
Les primeres valoracions de l'impacte del FAV a Lleida parlaven d'una arribada a mig gas, i tant Renfe com les institucions lleidatanes confiaven que durant el 2005 augmentaria el nombre de passatgers.

L'augment de la velocitat, condicionat pels problemes de seguretat

A començament d'any Víctor Morlán, secretari d'Estat d'Infraestructres, va anunciar que el sistema de senyalització i seguretat ERTMS ja estava instal·lat a tot el corredor d'alta velocitat entre Madrid i Lleida i que se n'estaven finalitzant les proves. Magdalena Álvarez, ministra de Foment, va anunciar que a l'estiu es podria circular a 250 km/h gràcies al pas del sistema Asfa a l'ERTMS. L'augment gradual de la velocitat fins a arribar als 300 km/h tindria lloc el segon semestre de 2005.

Però un primer informe de l'auditoria externa de la línia, encarregada pel Gestor d'Infraestructures Ferroviàries (GIF) el juny del 2004, va detectar viaductes esquerdats, riscos de despreniments als talussos i túnels amb revestiment deficient. A més, el sistema de senyalització registrava un nivell d'avaries que impedia posar-lo en marxa l'estiu de 2005. Segons l'informe tècnic seria necessària una despesa d'uns 75 MEUR i confirmava que el traçat actual impossibilitava assolir els 350 km/h.

Foment es va comprometre a canviar un dels elements de seguretat de la línia del FAV. Però a final de setembre encara no es podia circular a 250 km/h a causa del retard en el subministrament i muntatge dels



equips de senyalització de la nova tecnologia ERTMS nivell 1 que havien de tenir els nous trens. Al novembre, l'objectiu del Govern de l'Estat era que els trens arribessin als 250 km/h abans que entrés en funcionament el tram Lleida-Tarragona.

Reclamacions per rebaixar el preu dels bitllets

Com a conseqüència dels nous retards en l'augment de la velocitat, el grup parlamentari d'Esquerra Republicana (ERC) al Congrés va demanar al març que es revisessin les tarifes ferroviàries del FAV Madrid-Lleida.

L'afer es va revifar amb la inauguració del FAV Madrid-Toledo, amb abonaments i tarifes inferiors a les del Madrid-Lleida. El president de la Cambra de Comerç de Lleida, Joan Simó, amb el suport de la Unió de Consumidors de Lleida i de les principals institucions locals, va anunciar queixes oficials al Ministeri de Foment i a Renfe. Renfe va replicar que no abaixaria els preus i que les tarifes només serien equiparables a les de Toledo quan es posés en marxa una flota d'AVE regionals similar a la de Madrid-Toledo.



En la imatge, al seu pas pel viaducte de Vinaixa. Foto: Adif

Davant d'aquesta resposta, el grup parlamentari d'ERC va presentar una proposta no de llei al Congrés dels Diputats en què instava el Govern a rebaixar, a partir de l'1 de gener, el preu del bitllet i a implantar abonaments de descompte. La Comissió de Foment del Congrés dels Diputats va aprovar-la amb el suport de tots els grups excepte el Partit Popular (PP) i, a final de novembre, el Senat va aprovar la moció del Grup Mixt.

A final de desembre, el Consell d'Administració de Renfe va aprovar una reducció de preus d'entre un 7 i un 16%, inferiors als reclamats, aplicables fins que la velocitat arribés als 250 km/h.

L'impacte del FAV a Lleida

A l'abril es va introduir un nou tren regional a la línia Lleida-Saragossa, segons un conveni entre Renfe i la Diputació General d'Aragó per millorar les comunicacions ferroviàries, amb la perspectiva de la celebració de l'Expo de Saragossa 2008. A la vegada, aquesta iniciativa permetia impulsar accions de promoció turística de Lleida.

L'Empresa Municipal d'Urbanisme va donar llum verd a la reparcel·lació de 100.000 m² del Pla de l'estació, on s'havien de construir dos ponts elevats, l'estació d'autobusos i un gratacels de vint-i-tres plantes. L'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries (Adif) va acordar licitar a l'estiu el contracte d'obres del cobriment d'una part de les vies de l'Estació de Lleida per un valor de 9,2 MEUR i va concretar un termini d'execució de divuit mesos.

A l'octubre el Govern de l'Estat va adjudicar les dues primeres obres del PLA ESPECIAL DE L'ESTACIÓ [1990], que afectava 14,33 ha del centre de la ciutat. El projecte preveia un nou edifici per a l'estació i un nou pont sobre el riu Segre, entre altres coses.

FAV Lleida-Tarragona

El mes d'abril es va arribar a un acord sobre les expropiacions per a les obres del FAV de Lleida. Un mes i mig després, el sindicat d'UP va demanar compensacions per les destrosses fetes en arbres i finques per part de la companyia Fecsa-Endesa durant les obres entre Torres de Segre i Montagut.

Al mateix temps l'Adif activava la catenària entre Alcarràs i les Borges Blanques i dos mesos després connectava l'electricitat de la catenària entre Lleida i l'Espluga de Francolí. Paral·lelament, Foment continuava amb la reconstrucció dels tres túnels del FAV al seu pas per Montblanc i la Riba i preveia connectar un nou tram de la catenària quan s'acabessin aquestes obres.

Al setembre Renfe va introduir dos nous combois diaris amb la intenció de preparar-se per l'entrada en servei de l'estació del FAV de Perafort (Tarragona), inicialment prevista per al 2006.

El mes de novembre, els expropiats per les obres del FAV de Lleida, representats per l'UP, van presentar una nova reclamació per escrit a l'Adif per tal de poder cobrar els interessos dels primers sis mesos de demora de les indemnitzacions per les expropiacions del FAV entre Lleida i Barcelona.

Perspectives de futur

A final de desembre es preveia que el tram Lleida-Puigverd de Lleida entraria en servei entre gener i febrer de 2006, coincidint amb la posada en funcionament de nous trens d'alta velocitat al corredor, que tindrien l'intercanviador de via a Puigverd. El tram entre Puigvert de Lleida i Perafort es preveia que entrés en servei durant el 2006.

Segons Àngel Ros, alcalde de Lleida (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), les obres per cobrir les vies del tren començarien entre el 10 i el 15 de gener. D'altra banda, el president de l'Adif va garantir que les obres del complex Vialia, que establia l'edificació d'un centre comercial i habitatges, començarien el 2006.

MSB

Més informació:

www.adif.es
www.mfom.es
www.altavelocidad.org
www.unionpagesos.es

68 FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT. CAMP DE TARRAGONA



L'arribada de l'alta velocitat al Camp de Tarragona porta associats diferents projectes amb problemàtiques específiques. En relació amb l'estació de passatgers de Perafort, els municipis propers comencen a avaluar les dotacions de serveis que requeriran els nous creixements urbanístics, i les diferents administracions es plantegen les millores que s'han de fer a les infraestructures d'accés per tal d'aconseguir una bona connectivitat amb les àrees urbanes properes. Als túnels entre Montblanc i la Riba s'acaben els treballs de reforç de les estructures i es comencen a fer proves amb combois, a fi de comprovar-ne el traçat i el funcionament dels sistemes de seguretat. També es treballa per acabar l'intercanviador de vies de Roda de Barà.

Antecedents | 2003:52 - 53; 2004:81 - 82

Les comarques del Camp de Tarragona es podrien convertir en un nus ferroviari important en el context de Catalunya. El Ferrocarril d'Alta Velocitat Madrid-Barcelona-frontera francesa tindrà una estació a Perafort mentre que el FERROCARRIL DEL CORREDOR MEDITERRANI [77], entre València i Barcelona, enllaçarà amb la línia d'alta velocitat just en aquesta estació. Ambdues noves vies seran d'ample internacional. L'any 2004, el Ministeri de Foment va modificar el projecte de l'estació de Perafort. La seva dimensió es va haver de reajustar per tal de donar cabuda a l'activitat prevista, a banda dels serveis d'alta velocitat: la connexió amb el ferrocarril del corredor mediterrani, les línies per gestionar trens i un edifici més gran per a viatgers.

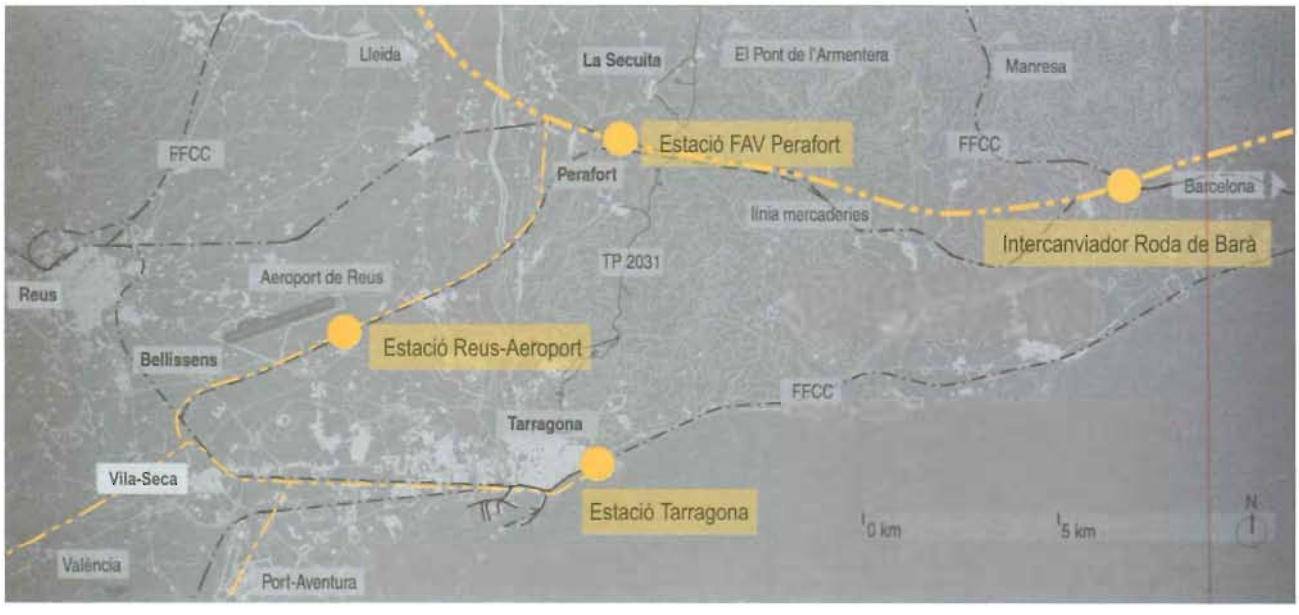
El segon tram del recorregut de la línia d'alta velocitat entre Lleida,Tarragona i Barcelona va estar en obres durant el 2004. La construcció del nou traçat no va tenir massa problemes fins que va arribar a la zona on s'havien de construir els túnels que unien Montblanc i la Riba per sota els estreps orientals de les muntanyes de Prades. Després de la perforació de la muntanya, el subsòl argilós es va començar a inflar impedint l'assentament de la plataforma ferroviària. Per tal de solucionar el problema, el Gestor d'Infraestructures Ferroviàries (GIF) va licitar els contractes per fer el revestiment de la cavitat i evitar així els moviments del terreny de l'interior dels túnels aquell mateix any.

L'encaix de l'estació de Perafort-la Secuita

La construcció de l'estació de Perafort-la Secuita estava generant un fort increment de demanda de sòl per a la construcció de nous habitatges o per a la implantació d'activitats econòmiques als municipis del voltant. Perafort ja treballava amb la previsió de sextuplicar una població que, el 2005, només tenia nou-cents habitants, mentre que la Secuita s'havia fixat un sostre demogràfic de més de tres mil habitants per als propers cinc anys. En el cas de Perafort, el municipi havia exhaurit tot el sol urbanitzable, que s'havia venut a promotores de Barcelona i Tarragona, mentre que la Secuita esperava repartir el creixement entre els quatre nuclis històrics del terme.

Aquests creixements demogràfics serien els grans demandants de nous serveis i per això els alcaldes d'ambdós municipis reclamaven la implicació de les administracions competents per tal de preveure de quina manera es podien pal·liar els deficits esperats. Els alcaldes de la Secuita, Eudald Roca i Gràcia (Esquerra Republicana de Catalunya, ERC), i de Perafort, Martí Pla i Pla (Convergència i Unió, CiU), van avaluar les necessitats que generarien els nous creixements urbanístics en serveis sanitaris, educatius, de sanejament i d'abastament d'aigua a cada un dels seus municipis, a més d'alertar de les deficiències de comunicació viària entre la futura estació i les principals vies de la zona.

Davant d'aquestes problemàtiques que els dos alcaldes havien portat a diverses reunions del Consorci del Camp de Tarragona sense obtenir cap resposta, el delegat territorial de la Generalitat a Tarragona, Xavier Sabater Ibarz, va convocar l'octubre de 2005 els diferents directors territorials dels departaments del Govern per tal que cadascun d'ells analitzés l'impacte de l'arribada de l'alta velocitat al Camp de Tarragona des



del seu sector i va deixar clar que un dels principals problemes a resoldre era el de les comunicacions viàries.

En aquest sentit, l'octubre de 2005, la Diputació de Tarragona va iniciar els tràmits per executar un accés directe des de Tarragona a la nova estació per la carretera del Pont de l'Armentera (TP-2031). La connexió tindria menys d'un quilòmetre i costaria uns 2 MEUR. Aquest accés completaria el ja construït, però tancat, i que enllaçava Perafort amb la CARRETERA N-240 [14].

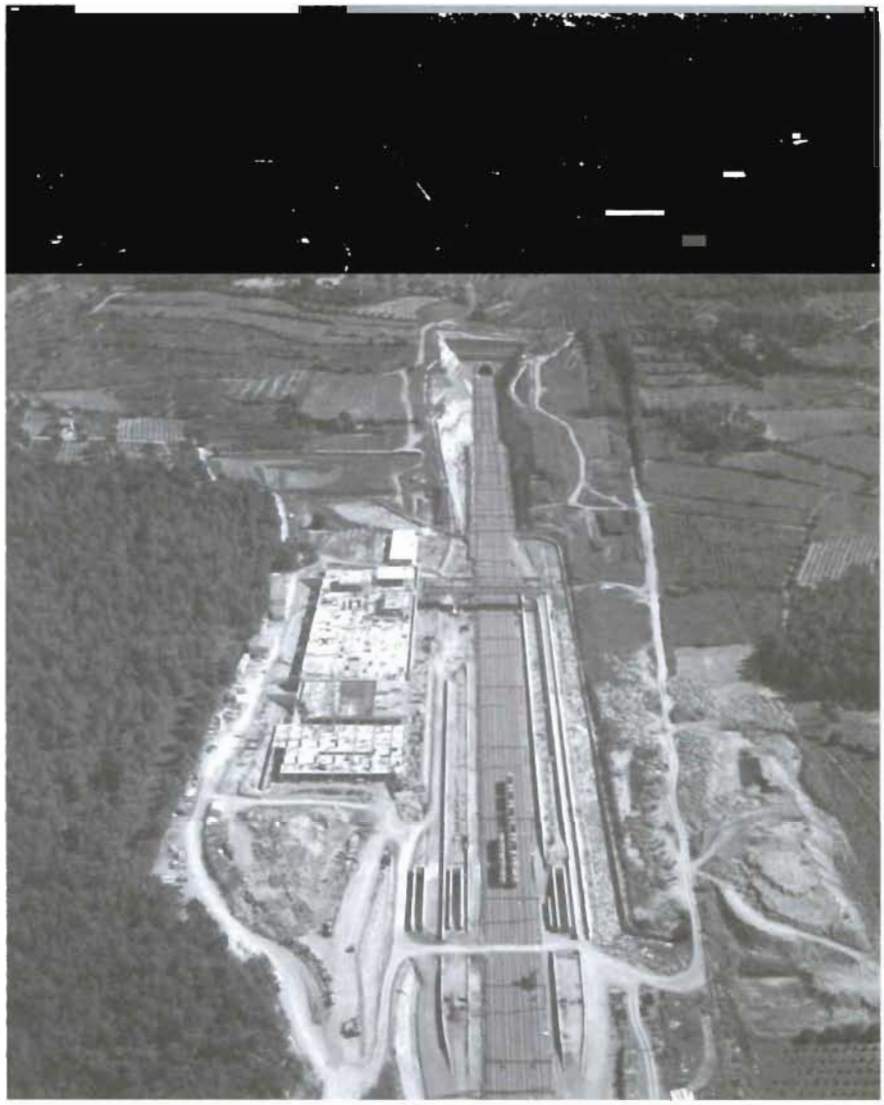
L'any 2005 es van començar les obres de l'estació de Perafort amb la intenció d'acabar-les a final de 2006.

Continuen les obres en el traçat entre Lleida i Tarragona

Un dels principals esculls del traçat entre Lleida i Tarragona era acabar el revestiment dels túnels entre Montblanc (Conca de Barberà) i la Riba (Alt Camp). Els tres túnels que es van haver de reforçar per evitar l'inflament del subsòl són el de Camp Magre, de 983 m, dels quals es van reforçar 800 m; el de Lilla, de 2 km, reforçat de punta a punta, i el de Puig Cabrer, de 600 m, amb 200 m reforçats. Aquest inflament deformava la plataforma damunt la qual s'havia d'estendre la via ferria. El cost de la reparació, de 70 MEUR per 10 km de traçat, va doblar el cost inicial previst i va comportar un retard de tres anys en les obres en relació amb les previsions inicials, ja que l'execució va quedar aturada per la perillositat que implicava l'any 2002, fins que es va trobar la solució de blindar els túnels amb formigó d'alta resistència, l'aplicació del qual es va acabar a final de l'estiu de 2005.

Al llarg d'aquell any es va anar acabant la plataforma ferroviària entre Lleida i Roda de Barà. Al damunt, s'hi van col·locar les travesses, la catenària i la senyalització. El segon semestre de 2005, l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries (ADIF) va connectar l'electricitat a la catenària entre Lleida, l'Espluga de Francolí i Tarragona per tal de començar les proves dels combois sobre el traçat i sobre el funcionament dels sistemes de seguretat i senyalització.

El gerent de l'ADIF, Rafael Rodríguez, va afirmar que l'intercanviador d'eixos de Roda de Barà s'acabaria a final de 2005, fet que no va ser possible. L'intercanviador havia de permetre que els trens que circulaven per l'alta velocitat enllacessin amb les vies convencionals mentre s'acabava el nou traçat entre Tarragona i Barcelona.



En la imatge, al seu pas per el túnel de Tapioles. Foto: Adif

Un dels dilemes de la nova línia d'alta velocitat era definir si la seva utilització havia de ser exclusivament per a passatgers o combinar el transport de mercaderies a partir de Tarragona i així donar resposta a una reivindicació històrica de l'Autoritat Portuària d'aquesta ciutat. L'opció mixta va quedar descartada definitivament entre la Secuita i el Papiol, ja que les condicions del traçat des de Tarragona cap a Barcelona la feia inviable. El març de 2005, el president del Port de Tarragona, Josep Anton Burgasé Rabinad, va manifestar públicament que el PORT [16] havia de buscar altres alternatives ferroviàries que si més no fossin d'ample ferroviari europeu. A final d'any, una de les opcions que s'estava estudiant des del DPTOP era construir una via, previsiblement d'ample mixt, que des del port, anés cap a l'estació de Perafort i d'allà cap a Roda de Barà i Castellbisbal, on empalmaria amb l'EIX TRANSVERSAL FERROVIARI [81] cap a Girona

Per al 2006 estava prevista l'arribada del tren a Tarragona a una velocitat màxima de 250 km/h, la qual cosa voldria dir haver acabat l'estació de Perafort, l'enllaç del corredor del Mediterrani amb la línia d'alta velocitat i l'execució de l'accés viari dissenyat per la Diputació de Tarragona.

ESR

69 FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT. ALT PENEDÈS



Continuen les obres de construcció del traçat del Ferrocarril d'Alta Velocitat (FAV) al seu pas per l'Alt Penedès. L'impacte social i mediambiental que se'n deriva manté encara vives les negociacions dels municipis afectats, Vilafranca del Penedès i Sant Sadurní d'Anoia, amb el Ministeri de Foment, amb noves reivindicacions i acords.

Antecedents 2003:54; 2004:83

El traçat de la línia d'alta velocitat ferroviària que connecta Madrid amb el sud de França passant per Barcelona travessa la comarca de l'Alt Penedès, situada al sud-oest de Barcelona, i afecta entre altres els municipis de Vilafranca del Penedès i Sant Sadurní d'Anoia.

L'anunci del traçat, que des de bon començament va provocar controvèrsies i rebuig entre els municipis afectats, va donar lloc a mobilitzacions socials i a negociacions polítiques al llarg dels anys 2003 i 2004.

Vilafranca del Penedès. El soterrament de les vies i l'estació de muntatge

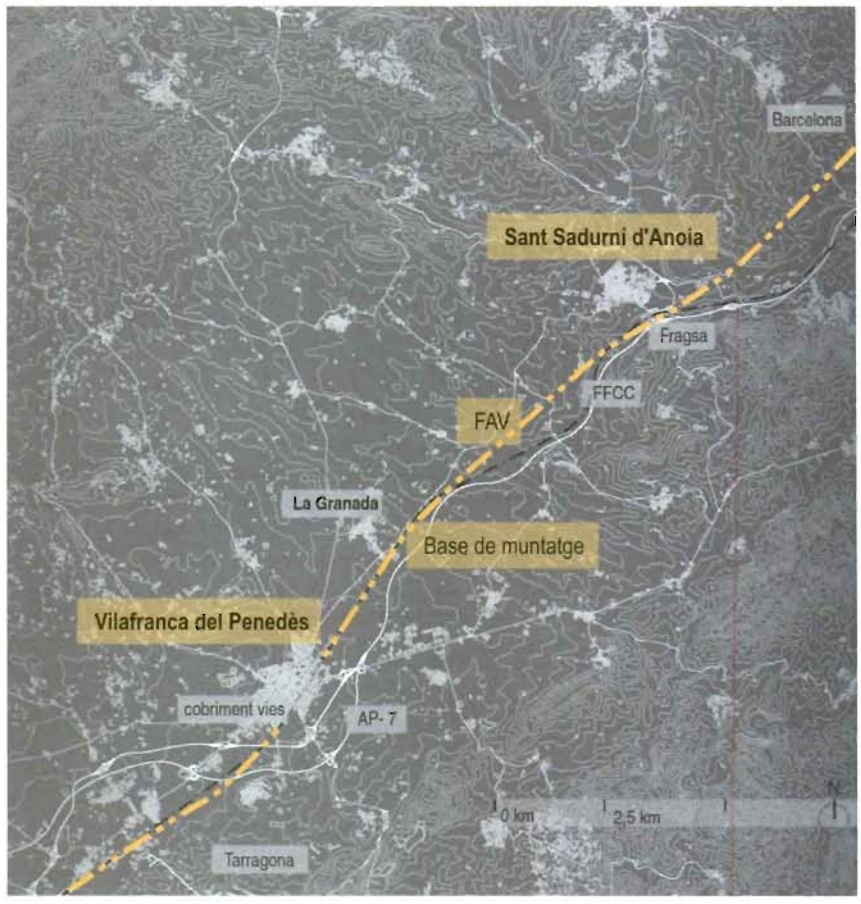
S'iniciava l'any avançant a bon ritme les obres de soterrament i cobriment de les vies del FAV i dels ferrocarrils regionals al seu pas per la ciutat de Vilafranca del Penedès. Durant el transcurs de l'any 2005 estava previst realitzar les actuacions de l'obra que afectarien les principals vies de comunicació de la ciutat.

El mes de març el grup municipal de Convergència i Unió (CiU) donava l'alerta que el cost de la llosa de cobriment de les vies podria passar dels 22 MEUR previstos als 40. Segons l'empresa Euroestudios, encarregada de redactar el projecte, l'increment del pressupost es devia a les noves normes de seguretat europees que calia incorporar a les obres de grans infraestructures i als desviaments produits, atès que s'havia aprovat com a document de conveni l'Avantprojecte redactat l'octubre de 2003. Aquesta notícia va generar una certa alarma entre els grups municipals de l'oposició (Partit Popular –PP–, CiU i Candidatura d'Unitat Popular –CUP–). Un parell de setmanes més tard, l'alcalde de Vilafranca del Penedès, Marcel Esteve (Partit dels Socialistes de Catalunya –PSC–), acordava amb el Ministeri de Foment que aquest es faria càrrec íntegrament de l'increment econòmic derivat del compliment de les normes de seguretat.

Per altra banda, a l'abril, tècnics de l'Ajuntament, l'organisme autònom Flor de Maig i estudiants de la Universitat Autònoma de Barcelona (UAB) iniciaven un procés participatiu per definir els 80.000 m² d'espai públic que deixarien lliures les lloses que cobririen les vies fèrries. El resultat concloïa que aquest espai hauria d'incorporar zones verdes, espais de lleure i d'esports i un pàrquing de gestió pública. La previsió, tant de l'Ajuntament com de Foment, era de tenir les vies cobertes a final de 2006.

Paral·lelament a les obres de soterrament, a principi d'any s'iniciaven les obres de la base de muntatge de rails del FAV, emplaçada al límit del municipi, tot i el desacord dels grups municipals de l'oposició i de la Plataforma Salvem el Penedès.

A final de febrer, el Ministeri de Foment donava llum verd a la construcció de l'estació de ferrocarrils regionals de Vilafranca als terrenys que aleshores ocupava la base de muntatge. El govern municipal (PSC, Iniciativa per Catalunya Verds –ICV–, Esquerra Republicana de Catalunya –ERC–) en defensava la ubicació als afores de la ciutat per necessitats estratègiques. Tanmateix, els grups de l'oposició apostaven per l'emplaçament de l'estació al centre de la ciutat al·legant que oferia una bona comunicació. Cinc mesos més tard, el govern municipal encarregava a un equip d'arquitectes i d'enginyers un





En la imatge, al seu pas pel viaducte Sant Sadurní. Foto: Adif

estudi sobre l'emplaçament de la futura estació de ferrocarrils regionals perquè recomanés una de les opcions i en justifiqués la tria. El resultat de l'estudi avalava la construcció de l'estació als afores de la ciutat. A final d'octubre, CiU criticava públicament la manca d'argumentacions de l'estudi presentat i manifestava que hi havia poques garanties que la futura estació mantingués els serveis existents i no es convertís en un baixador.

Sant Sadurní d'Anoia retira la denúncia per la via contenciosa administrativa contra el Ministeri de Foment

A començament d'any el portaveu del PSC de Sant Sadurní d'Anoia, Salvador Domènech, feia públic que el 19 d'octubre de l'any anterior l'alcalde del municipi Joan Amat (CiU) havia signar un conveni de compensacions pel pas del FAV amb el Gestor d'Infraestructures Ferroviàries (GiF), que incloïa la creació d'un fals túnel de 250 m, l'enjardinament de la zona afectada i la cessió dels terrenys i el sanejament de la zona que ocupava l'empresa compactadora de ferralla Fragsa, amb la intenció de convertir-la en un aparcament de camions. A canvi, segons hi constava, l'Ajuntament estava obligat a retirar el contenciós administratiu que va obrir al contra el Ministeri de Foment.

Pocs dies més tard, Foment acceptava totes les compensacions reclamades per l'Ajuntament i finalment aquest retirava el contenciós després de quasi tres anys de negociacions. L'únic entrebanc era l'expropiació dels terrenys de Fragsa, que encara no s'havia dut a terme.

Segons declaracions de l'alcalde de Sant Sadurní d'Anoia, Joan Amat (CiU), les diferències entre el Ministeri de Foment i Fragsa eren tan sols econòmiques, i afirmava que, si Foment no complia el conveni signat, posarien un nou contenciós per incompliment de contracte.

L'impacte del FAV a Martorell crea controvèrsies entre els veïns

Al municipi de Martorell, a la comarca del Baix Llobregat, hi està previst el pas del FAV pel nucli urbà. També es van generar controvèrsies per reduir-ne l'impacte urbà i mediambiental.

A començament d'any, els veïns del barri de Can Cases es mostraven preocupats per l'afectació que podia provocar el pas del FAV al torrent de Llops. Jaume Estrada, president de l'Associació de Veïns de Can Cases, explicava la gran afecció mediambiental i l'angoixa que provocava el fet de col·locar una infraestructura d'aquelles dimensions en un torrent. Per altra banda, Teresa Ordóñez (ICV), regidora de Medi Ambient, assegurava que la solució era tècnicament correcta.

D'altra banda, el mes d'abril, els veïns del carrer Francesc Carmona continuaven negociant amb l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries (ADIF) les indemnitzacions econòmiques per les esquerdes produïdes als seus habitatges causades arran de les obres del FAV.

Les expropiacions d'unes finques de titularitat municipal motivades pel pas del FAV provocava el mes de juliol un nou enfrontament entre l'equip de govern municipal (PSC, ICV i ERC), que qualificava el preu pactat amb l'ADIF de beneficiós perquè en cobrava una part en metàl·lic i l'altre en espècies (un nou camp de futbol, dues rotondes i les reposicions d'allò que l'ADIF fes malbé), i l'oposició (CiU, PP i Partit Martorell), que valorava l'actuació com una negligència.

Es preveia que les obres del FAV en aquest tram estiguessin enllestides per al març de 2006.

ABR

Més informació:

www.regio7.cat
www.vilaweb.cat/www/elpuntavui

70 FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT. AEROPORT DE BARCELONA



El Govern de l'Estat adjudica a l'empresa Corsa-Corviam les obres del darrer tram per a l'entrada del Ferrocarril d'Alta Velocitat (FAV) a Barcelona, comprès entre Sant Boi de Llobregat i l'Hospitalet de Llobregat. El projecte inclou la construcció d'una estació intermodal al Prat de Llobregat, amb servei de tren d'alta velocitat, rodalies i metro. D'altra banda, el pla d'aeroports recupera la proposta de construir una estació del FAV a l'aeroport de Barcelona, que també connectaria amb els serveis de rodalies i metro. A final d'any, s'endeguen les obres del tram adjudicat i Barcelona es queda sense tren directe de rodalies a l'aeroport.

Antecedents 2004:85

La primavera de 2004, després de les eleccions generals del mes de març, l'Ajuntament de Barcelona va recuperar la proposta de fer arribar el Ferrocarril d'Alta Velocitat (FAV) a l'aeroport de Barcelona. L'Ajuntament del Prat de Llobregat es va oposar enèrgicament a aquesta nova proposta perquè considerava que el seu municipi en sortiria perjudicat. La Generalitat de Catalunya, per la seva part, va pactar amb el Ministeri de Foment de prioritzar l'arribada del FAV a Barcelona el 2007, i l'arribada a l'aeroport es postergava per a una segona fase.

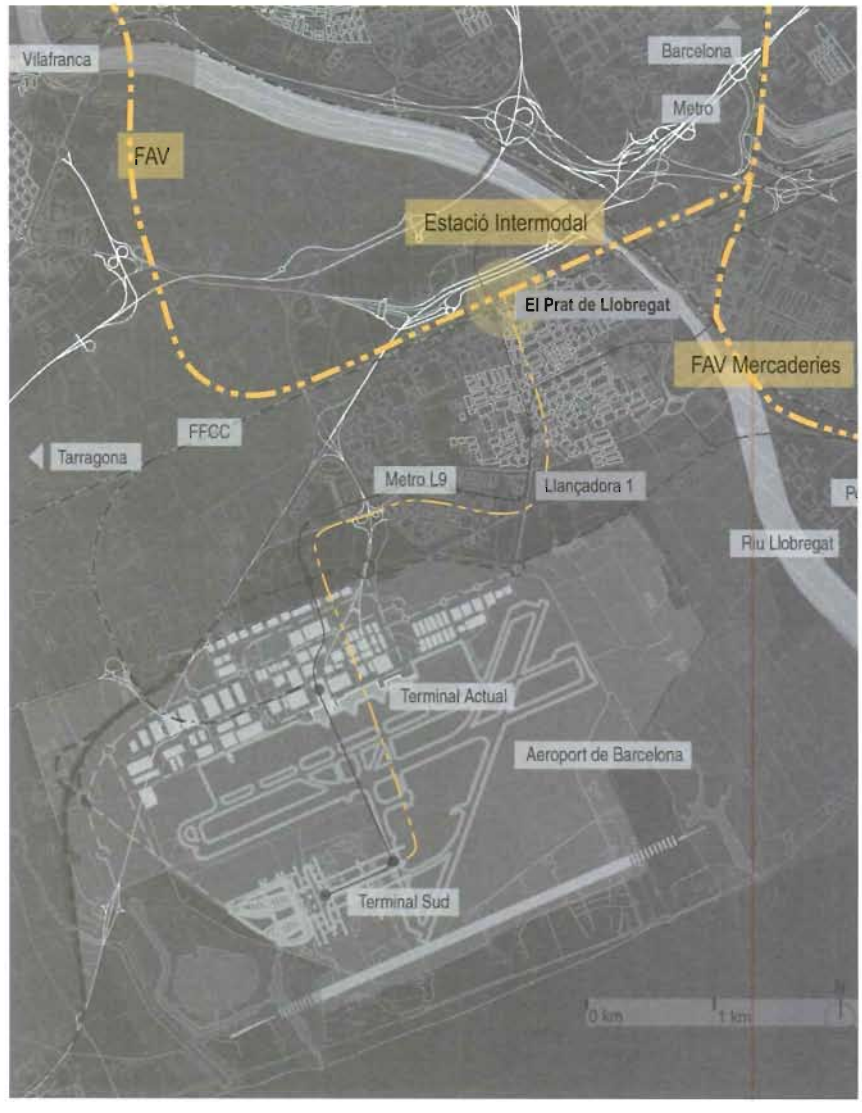
El Govern de l'Estat aprova l'estació intermodal del Prat, que inclou ferrocarril d'alta velocitat, rodalies i metro

El conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, va anunciar durant el mes de gener que el Govern de l'Estat havia endegat una política d'acostament cap a un model de gestió més descentralitzat, on hi hagués participació dels governs autonòmics i els operadors privats. Nadal també va informar que les converses amb l'empresa Aeroports Espanyols i Navegació Aèria (AENA), el Ministeri de Foment i els ajuntaments per concretar la connexió del FAV amb l'aeroport de Barcelona estaven avançades. La Generalitat va aconseguir implicar AENA perquè informés sobre la seva preferència operativa en relació amb l'arribada del FAV a l'aeroport.

A final de gener, el Consell de Ministres va aprovar la licitació del tram del FAV entre Sant Boi de Llobregat i l'Hospitalet de Llobregat, el que incloïa el trajecte pel Prat de Llobregat i l'estació intermodal en aquest municipi, que tindria servei de gran velocitat, rodalies i metro. El projecte, que va sortir a concurs, incloïa elements com la infraestructura bàsica de la nova estació del Prat, fer subterrànies les vies al llarg d'un tram de 1.100 m al pas pel nucli urbà d'aquest municipi i la construcció de dos viaductes de via doble d'uns 210 m. Un d'aquests substituiria el pont de Renfe existent sobre el riu Llobregat i l'altre coincidiria amb la línia d'alta velocitat. Segons l'alcalde del Prat de Llobregat, Lluís Tejedor (Iniciativa per Catalunya - els Verds, ICV), aquesta estació donaria centralitat al Prat de Llobregat i suposaria un avenç important per a la ciutadania, ja que evitaria la necessitat d'anar a l'Estació de Sants de Barcelona per fer qualsevol intercanvi a través del ferrocarril. Tejedor va afegir que no s'havia descartat la possibilitat de crear una altra parada del FAV a l'aeroport i que el Ministeri de Foment s'havia compromès amb la Generalitat a estudiar aquesta possibilitat.

El Ministeri de Foment adjudica a l'empresa Corsan-Corviam les obres entre Sant Boi i l'Hospitalet, darrer tram per a l'entrada del FAV a Barcelona

Durant el mes d'abril, el Ministeri de Foment va adjudicar les obres del darrer



tram per a l'entrada del FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT A BARCELONA [71], comprès entre Sant Boi i l'Hospitalet, a l'empresa Corsa-Corviam. Estava previst que les obres tinguessin un termini d'execució de vint-i-dos mesos i un pressupost superior als 168 MEUR. Amb tot, s'esperava que tota la línia fins a l'entrada de Barcelona estigués enllestida al llarg de 2007, almenys pel que feia a l'obra civil.

Xavier Flores, enginyer de la Secretaria per a la Mobilitat del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), va explicar durant el mes de juny que l'arribada del FAV obligava a replantejar la xarxa existent de rodalies. Amb la construcció del túnel a Barcelona, s'alliberarien les vies de rodalies del pas dels trens regionals i s'incrementaria la capacitat de pas de quaranta trens per hora i sentit a seixanta. Flores va informar que un tren enllaçaria les terminals amb l'exterior cada sis minuts en les hores punta, ja fos a través de la llançadora que connectaria amb el Prat o pels trens de rodalies de la línia de Mataró i alguns trens de la línia Manresa-Terrassa que farien parada a l'AEROPORT DE BARCELONA (EL PRAT) [5]. Quedava encara pendent de resolució si el FAV arribaria a l'aeroport des de la nova estació intermodal del Prat.

A principi d'octubre, Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) va instar el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) a actuar amb fermesa en la defensa dels ESPAIS D'INTERÈS NATURAL DEL DELTA DEL LLOBREGAT [58], ja que considerava que el projecte de pas del FAV pel municipi del Prat podia amenaçar els aqüífers i fragmentar els espais lliures, per la qual cosa no podrien desenvolupar el seu paper com a connectors ecològics. D'altra banda, va acusar l'alcalde Lluís Tejedor de promoure la destrucció del delta del Llobregat amb projectes especuladors. ERC va presentar una proposta que, segons aquest partit, tenia menys impacte i preservava el Parc Agrari del Baix Llobregat.

El pla d'aeroports preveu una estació del FAV a l'aeroport del Prat i una altra al centre del municipi

Durant una sessió del Parlament de Catalunya a mitjan de novembre, el conseller Joaquim Nadal va explicar que el pla d'aeroports preveia una estació del FAV a l'aeroport del Prat i una altra al centre de la localitat, que se sumarien a les de Sants i la Sagrera. L'estació del FAV a l'aeroport serviria també, tal com estava previst, per als trens de rodalies, i connectaria amb l'estació de la línia 9 del metro [97]. D'aquesta manera, els trens procedents de Lleida, una vegada arribessin a les portes de l'aeroport, podrien prendre dues direccions: cap a l'estació del Prat o cap a l'aeroport. Els trens que optessin per anar a l'estació del Prat de Llobregat seguirien després fins a Sants. Es preveia que aquesta possibilitat estigués en funcionament l'any 2007. En canvi, els trens que anessin per l'aeroport haurien de sortir pel túnel comú de rodalies per arribar de nou a l'estació del Prat i dirigir-se, després, a Sants. L'estació de l'aeroport no es considerava urgent perquè la terminal nova no es preveia d'acabar fins a l'any 2008.



En la imatge, al seu pas pel Prat de Llobregat cap Barcelona. Foto: Adif

Barcelona es queda sense tren directe de rodalies a l'aeroport del Prat per les obres del FAV

A principi de desembre, Barcelona es va quedar sense connexió ferroviària directa amb l'aeroport del Prat a causa de l'inici de les obres del darrer tram del FAV fins a Barcelona. Els usuaris podien fer servir el tren fins al Prat, on s'havia d'agafar un tren llançadora que connectava amb les instal·lacions de l'aeroport. D'altra banda, es va instal·lar un servei d'autobusos gratuït a càrrec de l'entitat pública ferroviària ADIF, propietària de les vies de tren i executora de les obres del FAV.

Les obres endegades també afectaven la circulació de combois de rodalies, regionals i de llarg recorregut. Les actuacions programades en la infraestructura ferroviària afectaven tant la velocitat i la capacitat de circulació en aquest tram com la capacitat d'operació de l'estació de Sants Mateixa. ADIF va realitzar una sèrie d'actuacions encaminades a garantir l'operativitat ferroviària durant les obres i a mantenir operatives almenys quatre vies d'ample ibèric en qualsevol fase de l'obra. Amb aquest objectiu, es va ampliar la capacitat operativa de les estacions de França, Sant Andreu Comtal i Montcada Bifurcació. A l'Estació de França es van condicionar les vies i es van ampliar les andanes per facilitar-ne l'ús com a base logística dels trens de grans línies.

El Pla d'infraestructures del transport de Catalunya 2006-2026 aposta pel ferrocarril

El 7 de desembre, el conseller Joaquim Nadal va presentar el PLA D'INFRAESTRUCTURES DEL TRANSPORT DE CATALUNYA (PITC) 2006-2026 [121]. Segons va anunciar Nadal, el PITC apostava clarament pel ferrocarril, amb 1.100 km de noves vies però també amb una millora de les carreteres amb 1.500 nous quilòmetres d'autovies i la remodelació de 1.300 km de xarxa bàsica. En total, es preveia una inversió de 37.115 MEUR fins a l'any 2026, dels quals un 68% es destinarien al ferrocarril.

L'any es va tancar amb les obres endegades del darrer tram del FAV fins a Barcelona, compreses entre Sant Boi i l'Hospitalet, amb la previsió d'enllestir-les al llarg de l'any 2007.

JRL, XBR i XSR

Més informació

www.aj-elprat.es
www.altavelocidad.org
www.aena.es

71 FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT. (6) BARCELONA



Continuen les negociacions entre administracions sobre el traçat del FAV al seu pas per Barcelona i s'arriba a un nou acord. Durant l'any s'adjudiquen els trams del traçat d'alta velocitat entre Sant Boi de Llobregat i Sants, els últims que restaven per adjudicar abans d'entrar a Barcelona, i s'inicien les obres de remodelació i adaptació de l'Estació de Sants. Les manifestacions veïnals prenen força i reclamen un canvi de traçat sota el lema "Volem l'AVE pel litoral", alhora que augmenta la distància entre partidaris i detractors d'un nou canvi de traçat. Paral·lelament continuen les controvèrsies sobre la data prevista d'arribada del FAV a Sants: l'Administració manté el 2007 i la Cambra de Comerç ho veu difícil abans del 2009.

Antecedents 2003:57; 2004:86

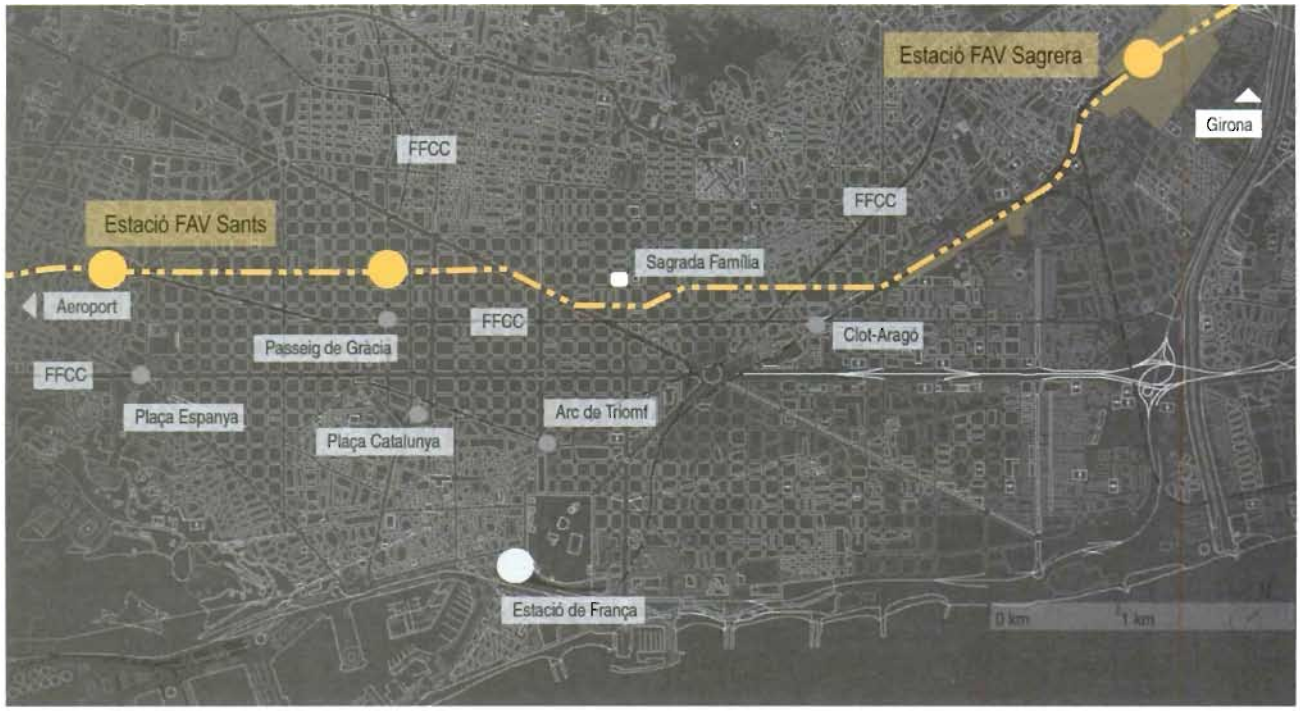
L'arribada del FAV a Barcelona, prevista per Magdalena Álvarez per al 2007, seria el motor per transformar dues àrees importants de la ciutat. De manera més discreta a Sants, on l'obra serviria per ampliar l'estació i cobrir amb un calaix les vies entre l'Hospitalet i l'accés a l'estació. I d'una manera més fonamental a la Sagrera i Sant Andreu, on a més de tapar-se les vies s'urbanitzaria un nou districte d'oficines, habitatges i zona verda. Les tres administracions implicades –el Ministeri de Foment, la Generalitat i l'Ajuntament– van crear un organisme gestor que s'encarregaria de coordinar els treballs i gestionar l'abundant sòl públic afectat, la Societat Barcelona Sagrera Alta Velocitat SA (SBSAV). També es va crear a final del 2003 una altra entitat pública per coordinar treballs i conciliar interessos, on hi ha representades les diverses administracions, el Consorci Alta Velocitat Barcelona (CAVB).

A final del 2004 s'acordava el traçat del túnel del FAV pel centre de la ciutat, que sortia de Sants per la plaça dels Països Catalans, continuaria pel carrer Provença fins a l'avinguda Diagonal on es desplaçaria fins al carrer València i giraria pel carrer Mallorca fins a la sortida del túnel al carrer Espronceda. Paral·lelament, es mobilitzaven les entitats veïnals de l'Eixample, Sant Martí i del Clot-Camp de l'Arpa per reclamar millores en el disseny i l'execució de les obres.

A començament de 2004 s'aprovava definitivament el projecte d'ampliació i remodelació de l'Estació de Sants on la línia d'alta velocitat hi tindria una terminal de viatgers, i a final d'any se n'adjudicava la primera fase d'obres. Per altra banda, el Ministeri de Foment publicava al *Butlletí Oficial de l'Estat* (BOE) l'aprovació definitiva dels estudis de traçat del FAV dels trams pendents de l'entrada a Barcelona i rebia vint-i-tres al·legacions demanant el cobriment total de les vies. Per altra banda, a mitjan 2004 la Subcomissió d'Urbanisme de Barcelona aprovava el pla urbanístic de Sant Andreu-Sagrera, que preveia l'estació del FAV. A la darreria de 2004, la SBSAV encarregava la redacció del projecte bàsic de l'estació i preveia que quedaria enllestit en un termini de deu mesos.

Continua essent incerta la data d'arribada del FAV a Barcelona

El calendari del FAV estava donant lloc a tota mena de convenis, acords, previsions i especulacions, sempre amb dates diferents. L'alcalde de Barcelona, Joan Clos, signava el 2002 un pacte amb el ministre de Foment del moment, Francisco Álvarez Cascos, per fer arribar l'Alta Velocitat a Barcelona, "coincidint amb la celebració del Fòrum". El 2005, la data d'acabament de les obres s'havia tornat a situar per al 2007, tot i que el mateix Ministeri, després d'obtenir els pessimistes resultats d'una auditoria, reconeixia que seria a final d'aquell any i que l'entrada en servei es produiria durant el 2008. Tanmateix, Foment marcava una consigna clara: no



tocar ni una coma del traçat del FAV que ja estava aprovat i adjudicat fins a l'Estació de Sants. Un dels calendaris més pessimistes era el que en feia la Cambra de Comerç de Barcelona, que el mes de març llançava una campanya per denunciar el retard que patien les grans obres d'infraestructures de Catalunya i advertia alhora que el FAV no arribaria a Barcelona fins al 2009.

Després de reiterats incompliments, no hi havia dates creïbles per a l'arribada del FAV a Barcelona. Polítics i empresaris catalans s'agafaven sense gaire fe al compromís ferm de la nova ministra de Foment, Magdalena Álvarez, que el FAV arribaria a Sants el 2007, i a la Sagrera, Figueres i Perpinyà, el 2009.

Reivindicacions veïnals sota el lema: volem l'AVE pel litoral

La polèmica sobre el traçat del FAV que havia de travessar el centre de Barcelona amb un túnel de 5 km de longitud, lluny d'aturar-se, era cada vegada més forta. Noves veus criticaven les solucions adoptades i posaven el crit al cel.

S'iniciava l'any amb la reclamació per part dels veïns del Clot i del Camp de l'Arpa de la construcció del túnel del FAV a més profunditat en el tram que travessava els seus barris per tal d'evitar possibles vibracions. Unes sis-centes pancartes, amb el lema "més profunditat, menys vibracions", penjaven dels balcons des de final de l'any anterior. Poc després, l'Ajuntament anunciava que es perforaria a més profunditat de la prevista inicialment.

Dies després, arran dels fets del CARMEL [99], augmentaven les demandes veïnals. Naixia aleshores una plataforma de veïns del carrer Provença que pretenia coordinar les tres associacions més directament implicades en el projecte del FAV, la de l'Esquerra de l'Eixample, la de la Dreta de l'Eixample i la de la Sagrada Família. La petició unitària de tots els veïns era el canvi de traçat del projecte que, enlloc de travessar la ciutat, demanaven que passés pel front litoral, argumentant que bona part de la infraestructura ja estava feta i no travessava zones habitades. En resposta, Jordi Prat, coordinador de les actuacions de l'Alta Velocitat a Catalunya, afirmava que s'extremarien totes les mesures de seguretat. Per altra banda, Magdalena Álvarez es comprometia a realitzar sondeigs addicionals, no cada 62 m sinó cada 47 m, i a crear instruments adequats de relació amb els veïns perquè disposessin d'un canal d'informació continu durant l'execució de les obres.

A mitjan març els veïns afectats iniciaven mobilitzacions sota el lema "Volem l'AVE pel litoral" que es repetirien al llarg de l'any, durant el qual es van arribar a penjar unes tres mil cinc-centes pancartes als balcons. No obstant això, la Federació d'Associacions de Veïns de Barcelona (FAVB) no donava suport a la protesta, defensant que ja era massa tard per canviar el traçat i que la modificació encariria molt el projecte.

Un mes més tard, en una primera trobada entre associacions, plataformes veïnals i representants de l'Ajuntament, de la Generalitat i del CAVB, les administracions desestimaven les al·legacions presentades argumentant que ja s'havien adjudicat les obres fins a Sants i que replantejar l'obra representaria tres anys més de retard. D'altra banda, l'opció projectada potenciaria els ferrocarrils de rodalies, ja que el nou túnel podria absorbir més ferrocarrils a part del FAV. Paral·lelament, Xavier Trias, president del grup municipal de Convergència i Unió (CiU) a l'Ajuntament de Barcelona, demanava a les administracions l'aplicació d'una moratòria en la construcció del túnel fins que s'assolís un acord amb els veïns. Altres veus, com la de l'arquitecta i professora de la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC) Maria Rubert, afirmaven que portar el FAV a l'Estació de França ordenaria més eficientment el mapa ferroviari barcelonès i que, per contra, el túnel per l'Eixample duplicaria l'esquema ferroviari dels ferrocarrils convencionals.

A mitjan any, la distància entre partidaris i detractors d'un canvi de traçat es feia més gran. Per una banda, els veïns de l'Eixample i el Clot s'oposaven al fet que el FAV passés per sota de casa seva, mentre que a la Sagrera i Sants no volien més retards en el projecte i al litoral no volien que els passessin el problema. La FAVB, aleshores, es posà a treballar per trobar una posició comuna que no arribava.

Novament Foment estudiava la possibilitat de fer passar el túnel del FAV per Sagrada Família per tal de no travessar cap bloc de pisos. Es preveia fer sota el carrer Mallorca, entre la Diagonal i el carrer del Clot, i es prendrien mesures com ara reforços estructurals, més profunditat en el traçat del túnel o bé la limitació de la velocitat dels ferrocarrils. La junta constructora del temple, però, qualificava el canvi de "temeritat" i alertava de riscos reals.

Els tècnics de l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries (ADIF), entitat dependent del Ministeri de Foment i encarregada de les obres d'alta velocitat, tancaven l'any presentant estudis favorables a fer passar el túnel pel carrer Mallorca i preveien protegir el temple amb una pantalla de pilots. Aquesta opció comptava amb un ampli consens tant de les institucions com dels afectats directes. CiU, però, demanava una altra moratòria en la construcció del túnel per parlar-ne amb els veïns, però aquesta fou rebutjada pel tripartit. Per altra banda, el patronat de la Sagrada Família estudiava el nou projecte i el considerava una proposta més sòlida que l'anterior.

Remodelació de l'Estació de Sants: l'ampliació i el soterrament de les vies

A la nova estació hi confluirien l'alta velocitat, el servei de rodalies, el metro i la central d'autobusos. El conjunt de la reforma de l'estació –que no era essencial per a l'arribada del FAV– tenia un pressupost de 220 MEUR i suposaria augmentar en 90.000 m² el sostre edificat. Es duplicaria el vestíbul i es construiria un edifici superposat per a comerços, un altre aparcament, una parada per a dos-cents taxis i una estació d'autobusos subterrània, segons constava en el pla especial que la comissió de govern municipal aprovava el 2 de març.

A mitjan gener s'iniciaven les expropiacions per a l'ampliació de l'estació i a començament de març se n'iniciava la primera fase, que consistiria en l'ampliació de la capacitat operativa de l'estació mitjançant la incorporació d'una nova via i la construcció d'un aparcament de quatre plantes a la banda mar amb capacitat per a 1.074 vehicles. Les obres van ser adjudicades per 29,3 MEUR i un termini de divuit mesos. Aquesta remodelació comportaria una pèrdua de capacitat operativa de l'estació que obligaria a traslladar temporalment algunes de les operacions a altres estacions per garantir-ne la regularitat, com la de França i la de Sant Andreu Comtal, que a mitjan juny ja es trobaven en fase d'adaptació i partir de l'estiu passarien a ser base de recepció, estacionament i manteniment de trens. L'última setmana del mes d'octubre, l'ADIF aprovava les obres de la segona fase, que preveia l'ampliació del vestíbul i la construcció d'un altre accés de metro, a més de les adaptacions de les vies existents.

S'acabava l'any amb les primeres obres de retirada de les dues vies que comunicaven la terminal de Can Tunis amb l'Estació de Sants. Aquestes obres, amb un termini



En la imatge, l'estació de Sants. Foto: Adolfo Recio Raja

d'execució de tres mesos, permetrien de construir posteriorment un túnel entre pantalles de formigó i també les infraestructures ferroviàries dels accessos a l'Estació de Sants.

Associat, també, a l'arribada del FAV a Barcelona, hi havia el projecte de cobertura de 800 m de vies, que donaria lloc una urbanització de 54.000 m² entre Riera Blanca i l'Estació de Sants. Aquest projecte va suscitar una certa controvèrsia. Els veïns, amb el recolzament del Partit Popular (PP), defensaven que se soterressin totes les vies; en canvi, els diferents responsables de Foment ho trobaven car i tècnicament complex i finalment optaven per una cobertura parcial amb un calaix de formigó que en alguns punts estaria elevat una dotzena de metres respecte de les voreres dels carrers. A més a més, aquestes obres de cobertura no afectarien la circulació de ferrocarrils i metro, i, per contra, soterrar totes les vies hauria significat tallar-ne la circulació durant un o dos anys. Però els veïns del barri de Sants anaven més enllà i es tancaren durant tres dies a l'església de Sant Medir per reclamar més diàleg a l'Ajuntament de Barcelona sobre els assumptes de l'entrada del FAV a Barcelona i l'ampliació de l'Estació de Sants.

A mitjan juliol ja havien començat els treballs previs tant a Sants com a l'entorn de Sant Joan Despí. Tanmateix, l'alcalde del Prat, Lluís Tejedor, d'Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV), insistia en la necessitat de constituir una comissió de seguiment de les obres, tal com s'assenyalava en la declaració d'impacte ambiental del projecte, abans que aquestes comencessin. Aquesta comissió, que havia d'estar formada pel Ministeri de Medi Ambient, els ajuntaments implicats, el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) i l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA), havia d'assegurar que les obres complissin els requeriments de protecció ambiental i que s'haguessin fet els estudis previs necessaris.

La transformació urbana de la Sagrera ja té calendari

Dos grans edificis marcarien la transformació de la Sagrera amb l'arribada del FAV. Un d'aquests seria l'estació central. El projecte s'havia encarregat a l'agència tècnica de Barcelona Regional (BR) i els seus arquitectes hi estaven treballant. A començament d'any encara no tenia calendari, com tampoc no en tenia l'edifici d'oficines del triangle ferroviari, del qual l'Ajuntament de Barcelona havia encarregat un primer disseny a l'arquitecte Frank O. Gehry, i per al qual Joan Clos estava buscant un promotor que el volgués fer.

A final d'abril, el primer tinent d'alcalde de la ciutat de Barcelona, Xavier Casas, anunciava que el segon semestre d'aquell any començarien els primers treballs a la zona per habilitar vies provisionals que permetessin el pas de ferrocarrils durant les obres, i que l'estació es començaria a construir a principi del 2006 i que estaria a punt per entrar en servei el 2009. D'altra banda, proposava que les entitats veïnals s'integressin al CAVB. Tot i això advertia que la resta del projecte Sant Andreu-Sagrera [191] es desenvoluparia en un termini "d'entre quatre i deu anys".

Adjudicats els trams del FAV abans d'entrar a Barcelona: Sant Boi de Llobregat - Sant Joan Despí - l'Hospitalet de Llobregat

A començament d'any, el Consell de Ministres aprovava la licitació del tram del FAV entre Sant Boi de Llobregat i l'Hospitalet de Llobregat, que incloïa el trajecte pel Prat de Llobregat i l'estació intermodal en aquest municipi, que tindria servei de rodalies, alta velocitat i metro. S'esvaïa, doncs, definitivament el dubte que va plantejar la Generalitat sobre el futur d'aquesta estació, en proposar un canvi a la connexió amb l'aeroport. Aquest era el tram pendent d'aprovar un cop autoritzada la construcció dels trajectes entre Sant Joan Despí i Sant Boi, d'una banda, i l'Hospitalet i Sants, de l'altra. Aquest tram, de tan sols 3,7 km seria el més car de tota la xarxa a causa del conjunt d'obres singulars que caldria realitzar-hi. Segons Lluís Tejedor (ICV), aquesta estació "donaria una gran centralitat al Prat". El projecte preveia el soterrament de les vies en el nucli urbà de la ciutat, una barrera històrica.

Per altra banda, a l'Hospitalet, al projecte original de Foment per soterrar 1,5 km de vies no apareixia el baixador de Bellvitge, al·legant que era incompatible amb el projecte de les vies subterrànies i l'estació central a la Torrassa. Aquesta supressió va provocar la indignació dels veïns, que reclamaven el manteniment d'una estació que donava servei a més de cinc mil usuaris al dia. A final de febrer, però, l'alcalde de l'Hospitalet de Llobregat, Celestino Corbacho del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), anunciava que finalment no desapareixeria el baixador.

Paral·lelament, pagesos del Baix Llobregat es manifestaven pels retards que patien pel que feia al pagament de les expropiacions per al FAV. Segons la Unió de Pagesos, disset propietaris i més de cent arrendataris del tram de 20 km, comprès entre Sant Esteve Sesrovires i Sant Vicenç dels Horts, esperaven des de feia dos anys el pagament de 5 MEUR per part de l'ADIF.

A començament d'abril, Foment adjudicava les obres de construcció de la platafor-

ma dels tres trams més crítics dels accessos a Barcelona, situats entre Sant Joan Despí i l'Estació de Sants, amb un total de 8,9 km, una inversió de 275,7 MEUR i un període d'execució que anava dels dinou fins als vint-i-tres mesos. El primer, de Sant Joan Despí al Prat de Llobregat, tenia un viaducte de 870 m; el segon avançava per l'Hospitalet entre el Llobregat i la Torrassa i preveia el soterrament d'una part de les vies, i el darrer tram, de la Torrassa fins a l'Estació de Sants, preveia la remodelació de 1.300 m del corredor ferroviari existent, que es cobriria totalment. Aquest mateix mes d'abril quedava tan sols per adjudicar el tram que creuava el Prat de Llobregat.

A final d'any, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) de la Generalitat i Foment acordaven la construcció de l'intercanviador de la Torrassa, on es faria una connexió de les línies de rodalies de Vilanova i la Geltrú i de Vilafranca amb les línies 1 i 9 de metro. Per altra banda, l'Ajuntament de l'Hospitalet es comprometia a pagar el cost del soterrament del tram urbà de les vies entre les estacions de Gornal i Torrassa i cedir a RENFE tots els beneficis que generés la construcció d'habitatges als terrenys que quedarien lliures a la superfície.

ABR

Més informació:

www.lavanguardia.es
www.vilaweb.cat/www/elpunt/www.mlom.es
www.gif.es
www.bcn.es/eixample
www.bcn.es/santmarti
www.copaltav.org
www.altavelocidad.org
www.tranvia.org

72 FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT. VALLÈS



Les reclamacions perquè el FAV del Vallès transporti passatgers i tingui parada a la comarca comencen a donar els seus fruits, i des del Senat s'aprova sol·licitar al Govern de l'Estat la construcció d'una estació de la línia d'alta velocitat per a passatgers al Vallès Occidental. D'altra banda, es posa fil a l'agulla al soterrament de les vies a Montmeló amb la signatura del conveni de soterrament del FAV i de la línia Barcelona-Portbou al seu pas per aquesta ciutat.

Antecedents 2003:58; 2004:87

Durant l'any 2004, el debat del Ferrocarril d'Alta Velocitat al Vallès (FAV) es va centrar en la solució tècnica que calia adoptar (tercer carril sense desdoblament, traçat, mesures correctores) i en la ubicació de la futura estació entre Rubí i Sant Cugat del Vallès. Les protestes i presentacions d'al·legacions per part dels municipis més afectats pel traçat del FAV al Vallès van ser una tònica constant. Concretament, els ajuntaments de Montmeló i Sant Cugat del Vallès van demanar el soterrament de les vies, i el de Llinars del Vallès va reclamar l'adopció de mesures correctores de l'impacte ambiental.

El 2005 va començar sense que s'haguessin aportat solucions tècniques i polítiques al traçat. Continuaven pendents temes com l'emplaçament de l'estació, la necessitat o no d'un desdoblament de la línia Mollet-el Papiol i el soterrament de les vies a Montmeló. A més, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) volia impulsar un tercer carril per a mercaderies entre el PORT DE BARCELONA [159] i França pel Vallès.

Reclamacions perquè el FAV del Vallès transporti viatgers

Al gener, la Cambra de Comerç i Indústria de Terrassa i la patronal Cecot, recolzats per Pere Navarro Morera del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), Lluís Recoder Miralles, de Convergència i Unió (CiU), i Carme García Lores, del PSC, alcaldes de Terrassa, Sant Cugat i Rubí, respectivament, van proposar que el corredor del Vallès s'utilitzés també per al transport de passatgers. Albert Vilardell, president de la Cambra, considerava poc coherent projectar un tercer carril només per a mercaderies. D'altra banda, els ajuntaments d'Esparreguera, Castellbisbal i Martorell i també el Consell Comarcal del Baix Llobregat,van aprovar una moció impulsada per l'Agrupació de Municipis amb Transport Urbà (AMTU) en el mateix sentit. Al març, la junta de l'Associació de Propietaris de Sant Cugat del Vallès va sumar-se a aquestes reclamacions.

La inauguració de l'entrada en servei del FERROCARRIL DE RODALIES C-7 EL PAPIOL-MOLLET [76] el mes de maig va ser aprofitada pels alcaldes de Sant Cugat del Vallès, Lluís Recoder, i l'alcaldessa de Rubí, Carme Garcia, per reclamar de nou el pas del FAV pel Vallès. La ministra de Foment, Magdalena Álvarez, va dir que "una línia de mercaderies no podrà ser mai d'alta velocitat" i que apostava "per un tràfic mixt i per rendibilitzar al màxim les inversions".

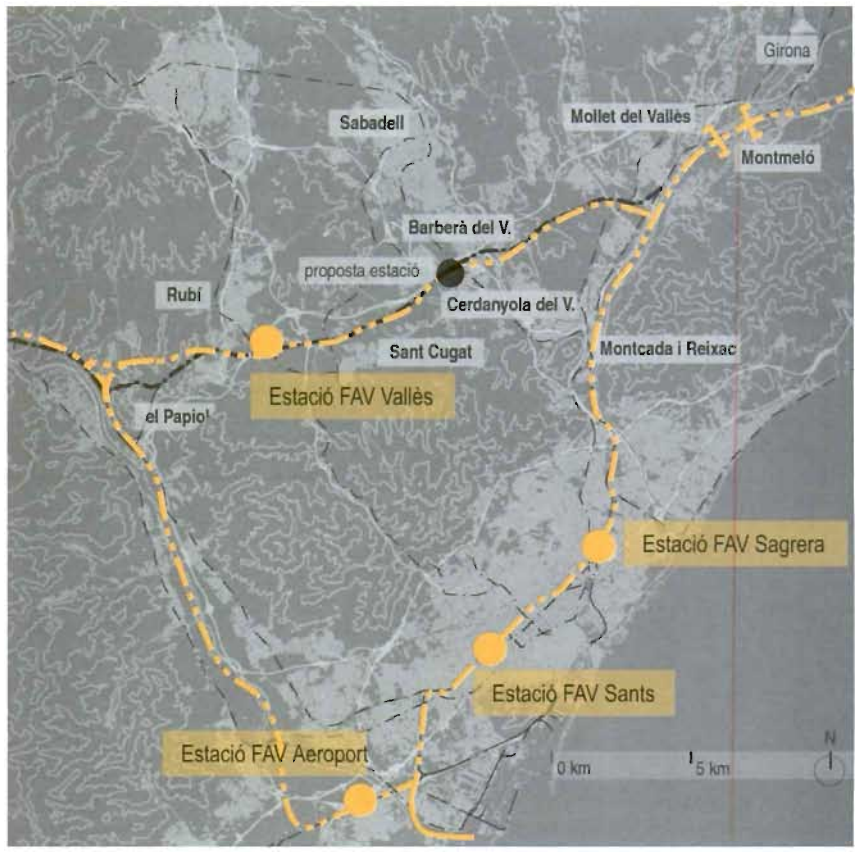
La Secretaria d'Estat d'Infrastructures i Planificació del Ministeri de Foment va adjudicar al juliol el contracte per a la redacció del projecte d'adequació de la línia de Mollet al Papiol. Es preveia que la confecció del projecte duraria uns divuit mesos.

Aquell mateix mes Miquel Sodupe Roure, gerent de Barcelona Regional (BR) i l'alcalde de Montcada i Reixac, César Arrizabalaga, del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), van presentar la proposta de soterrament del FAV al pas per la ciutat.

Demanda d'una estació de passatgers del FAV al Vallès

Al gener el ple de l'Ajuntament de Sabadell va aprovar una moció presentada per CiU i esmenada pel grup socialista. Aquesta demanava la construcció d'una estació del FAV per a passatgers al Vallès i donava suport a una proposta anterior que plantejava la possibilitat que l'estació es fes entre Cerdanyola del Vallès i Barberà del Vallès.

Dos mesos més tard, els diputats de CiU Lluís Recoder, Josep Rull i Lluís M. Co-



rominas van presentar una proposició no de llei al Parlament, instant la Generalitat a concretar la ubicació de l'estació.

Al maig, el Senat va aprovar que se sol·licités al Govern de l'Estat la construcció d'una estació d'alta velocitat per a passatgers al Vallès Occidental. D'altra banda, Recoder lamentava la falta de compromís de la Generalitat en la defensa de la construcció d'una estació de passatgers al Vallès.

Protestes dels veïns que encara no han cobrat les indemnitzacions

A l'abril, veïns de Gualba i Riells i Viabrea afectats per les expropiacions van protestar i van reclamar que Foment els pagués les indemnitzacions per les expropiacions del FAV al pas per aquests municipis. N'hi havia que havien rebut l'ordre d'abandonar casa seva sense que encara se'ls hagués indemnitzat. A més, van exigir la implantació de mesures reductores de l'impacte acústic i visual, ja que en alguns indrets el traçat del FAV està previst que passi a cinc metres dels habitatges.

Soterrament a Montmeló

Al juliol el Govern de l'Estat va enviar a l'Ajuntament l'esborrany del protocol per al soterrament de les vies a Montmeló. Es preveia que l'actuació en la línia convencional es finançaria amb la construcció de set-cents pisos als terrenys alliberats pel soterrament i que el Ministeri pagaria la del FAV. A més, deixava oberta la possibilitat que la Generalitat aportés diners per a les obres. La proposta preveia que la longitud del tram soterrat fos de 1.250 m i el cost estimat de l'operació, de 50 milions d'euros.

Segons Manel Ramal, del PSC, alcalde de Montmeló, aquest esborrany incloïa gairebé totes les seves sol·licituds. Malgrat tot, Joan Herrera (Iniciativa de Catalunya-els Verds, IC-V) considerava insuficient l'acord entre el Govern de l'Estat i l'ajuntament. Així mateix, alguns veïns reclamaven que se soterrés també el tram nord.

Al desembre, el Ministeri de Foment, el DPTOP i l'Ajuntament de Montmeló van signar el conveni de soterrament del FAV i de la línia Barcelona-Portbou al seu pas per Montmeló.

A final d'any, es preveia que les obres començarien a principi de 2006 i que la reforma s'acabaria abans del 2009.

MSB

Més informació:

www.adif.es
www.gencat.net
www.lomento.es
www.santcugatobert.net
www.montmelo.es
www.cevoc.org
www.altavelocidad.org

73 FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT. SELVA I GIRONÈS



Continuen les obres del ferrocarril d'alta velocitat (FAV) al seu pas per les comarques de la Selva i el Gironès. La Diputació de Girona i el Consell d'Iniciatives Locals per al Medi Ambient (CILMA) encarreguen un informe jurídic i tècnic per estudiar possibles irregularitats de traçat. Convergència i Unió (CiU) recull la demanda dels agents econòmics i reclama la construcció d'una estació a l'aeroport Girona-Costa Brava. A la ciutat de Girona s'allarga el període d'estudis tècnics per garantir la seguretat del traçat. Tanmateix, el Ministeri de Foment en presenta, a final d'any, el projecte informatiu i assegura que les obres estaran finalitzades el 2009.

Antecedents 2004: 88

L'eix ferroviari transfronterer d'alta velocitat Madrid-Saragossa-Barcelona-Montpeller travessa les comarques de Girona abans d'arribar a la frontera francesa. Diversos trams del traçat han generat controvèrsia en els darrers anys: el pas per la plana de la Selva, un espai que juga el paper de connector entre les Guilleries, la Serra de Marina i les Gavarres; la connexió amb L'AEROPORT DE GIRONA-COSTA BRAVA [6], on confluеix amb el futur FERROCARRIL TRANSVERSAL DE CATALUNYA [81], i la solució al pas per l'àrea urbana de Girona.

L'estudi informatiu sobre el traçat del FAV a les comarques de Girona va ser aprovat per la Secretaria d'Estat d'Infraestructures el 2001 i preveia que la connexió entre les ciutats de Barcelona i Girona s'havia de completar l'any 2005. Tanmateix, els retards en les obres varen anar endarrerint la data. El 2004, el Gestor d'Infraestructures Ferroviàries (GIF) adjudicava a diverses empreses la redacció del projecte i el control de les obres de diversos trams de la Selva i el Gironès. A final del mateix any, un grup de trenta ajuntaments, amb el suport del CILMA, l'ens impulsat des de la Diputació de Girona per fomentar el desenvolupament sostenible als municipis de les comarques de Girona, i la Diputació de Girona presentaven una proposta de millora del traçat, alternativa a la del Ministeri de Foment. Mentrestant, el projecte definitiu de traçat per a la ciutat de Girona s'endarreria a causa de les dificultats que comportava la composició geològica del subsòl.

El traçat del FAV a la comarca de la Selva

L'inici de les obres va fer esclatar diversos conflictes de tipus ambiental i administratiu als municipis de la Selva. A principi de març es va fer pública la notícia que el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) havia obert tres expedients sancionadors per extraccions irregulars d'àrids destinats a la construcció del FAV, un dels quals a l'empresa Sacyr Vallehermoso, a Vilobí d'Onyar. A més, el Gremi d'Àrids de Catalunya denunciava que algunes empreses constructores feien extraccions sense tenir autorització i no feien les tasques de recuperació ambiental.

El mes de març, el CILMA va encarregar un informe tècnic i jurídic per estudiar possibles irregularitats de caràcter administratiu i mediambiental en el projecte. Els primers resultats d'aquest informe posaven de manifest l'existència d'irregularitats en la declaració d'impacte ambiental –sobretot en els aspectes lligats a la connectivitat ecològica– i també la manca d'informació que els ajuntaments tenien sobre les obres. Com a solució, el document proposava augmentar la permeabilitat de la infraestructura construint més viaductes i falsos túnels, fet que suposava un increment del cost de l'obra d'un 25%. Davant la manca de resposta del Ministeri de Foment, els ajuntaments afectats, agrupats entorn del CILMA, varen acordar recórrer als tribunals per aturar les obres si no se'ls donava resposta en un termini de tres mesos.

El mes d'abril, durant la ponència d'estudi sobre la xarxa d'alta velocitat al Congrés, Luis de Santiago, director general de Ferrocarrils de l'Estat, i Antonio González, president de l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries (ADIF), reconeixien l'endarreriment de les obres. Després de set anys, només s'havia executat el 36% de la línia Lleida-Figueres.

Mentrestant, les protestes per suposades irregularitats continuaven. A Gualba, uns cinc-cents veïns del municipi i de Riells i Viabrea es manifestaven a l'estació per reclamar el cobrament de les indemnitzacions per les propietats expropiades. Moltes famílies, tot i haver signat les actes prèvies d'ocupació de les seves propietats des de feia un any i haver rebut l'ordre d'abandonar casa seva, encara no havien estat indemnitzades.

A final de maig, la secretària general d'Infraestructures, Josefina Cruz, rebia a Madrid els representants de la Diputació de Girona i del CILMA i es comprometia a complir els requisits establerts en matèria d'impacte ambiental i a convocar una reunió amb els tècnics d'ADIF per tal d'estudiar les propostes de millora. Les protestes, però, continuaven. A Riudarenes, l'Ajuntament, que s'havia negat al fet que s'instal·lés una subestació de la LÍNIA DE MOLT ALTA TENSIÓ SENTMENAT-BESCANÓ-BAIXAS [88] al municipi i que s'havia negat, també, a signar les



actes d'expropiació dels terrenys municipals, feia aturar els treballs de desforestació que duia a terme l'empresa Hispánica al·legant que no tenien els permisos municipals corresponents. A Vilobí d'Onyar, es feia pública la notícia que l'empresa Epsa Internacional, subcontractada per Sacyr Vallehermoso per executar els moviments de terres, havia denunciat als Mossos d'Esquadra diversos sabotatges contra la maquinària.

Finalment, al setembre, i després d'un periple dels membres de la Diputació de Girona i del CILMA per la Subdelegació del Govern a Girona i pel Senat, la Comissió de Foment i Habitatge del Congrés aprovava per unanimitat, a petició del grup d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), una proposició no de llei en la qual s'instava el govern de l'Estat a donar resposta a l'estudi informatiu del CILMA.

A l'octubre es feia públic que el pressupost de l'Estat per a infraestructures a les comarques de Girona per al 2006 seria de 370 milions d'euros, és a dir, una xifra un 20% inferior a la de l'any anterior. Mentre la diputada Montse Palma, del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), afirmava que la inversió global era menor però més realista, Jordi Xuclà, diputat de CiU, assegurava que era la pitjor inversió des de l'any 1990. Per altra banda, ERC anunciava que presentaria vint-i-sis esmenes als pressupostos generals de l'Estat de 2006 per tal que l'executiu espanyol augmentés prop de 100 milions les partides destinades a les comarques de Girona.

El debat sobre l'estació a l'aeroport Girona-Costa Brava

El projecte inicial del Ministeri de Foment preveia un baixador tècnic al terme de Vilobí d'Onyar, però no una estació. Al febrer, la Comissió de Foment i Habitatge del Congrés dels Diputats consensuava una proposició no de llei, presentada per Jordi Xuclà, de CiU, que instava el Govern a programar la construcció d'una estació del FAV a l'Aeroport de Girona. La proposta recollia les reclamacions de la Cambra de Comerç de Girona i de la Micro, Petita i Mitjana Empresa de Catalunya (PIMEC) i estava justificada, segons Xuclà, pel creixement del nombre de viatgers de l'aeroport i per la construcció de la Central Integrada de Mercaderies (CIM) de la Selva.

Malgrat les reticències inicials del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), que apostava per l'estació al centre de Girona, el conseller Joaquim Nadal va apuntar la possibilitat de construir-ne una a l'aeroport, un cop estigués acabada la de la ciutat de Girona. Mentrestant, Carles Pàramo, president de la Diputació de Girona (CiU), insistia en la necessitat de fer una estació a l'aeroport i ho lligava a la possible arribada d'un ramal del futur tramvia de l'àrea urbana de Girona.

A final de juliol, la Generalitat feia explícit, durant la presentació de la informació pública del projecte del ferrocarril transversal de Catalunya, que apostava decididament per la construcció de l'estació a l'aeroport i que intentaria negociar amb el Ministeri de Foment que el projecte quedés integrat en el del FAV. El disseny del DPTOP preveia una parada del ferrocarril transversal a la terminal i que, a partir d'aquí, ambdues línies avançarien en paral·lel –sense concretar una solució per a l'enllaç de totes dues– fins a la ciutat de Girona. A l'octubre, la idea inicial es perfilava. El secretari de Mobilitat, Manel Nadal, feia públic que s'havia aprovat la redacció del Pla director de l'aeroport de Girona i que la Generalitat havia fet una reserva de terrenys per ubicar-hi una estació de tren, compartida entre el FAV i el futur ferrocarril transversal, que es construiria un cop acabades les de Girona i Figueres.

El projecte del FAV a la ciutat de Girona

El mes de març acabaven els sondeigs de l'estudi per al pas subterrani del FAV a Girona, després d'haver-se allargat cinc mesos més del previst. El president d'ADIF, Antonio González, reconeixia que els sondeigs revelaven que el terreny que s'havia de perforar era geològicament complex. Pere Macias, senador de CiU i membre de la comissió de seguiment del FAV, mostrava la seva preocupació i reclamava que calia informar amb més transparència sobre el calendari i l'evolució dels estudis. El regidor d'Urbanisme de Girona, Joan Pluma, responia que el que era important era obtenir garanties i seguretat, i anunciava que s'havia ampliat la presa de mostres i iniciat l'estudi de les llicències d'obra de tots els edificis situats en el traçat.

El Col·legi Oficial d'Aparelladors i Arquitectes Tècnics de Girona publicava a la seva revista, *La Punxa*, un article, signat per Ramon Pérez, Ignasi Capellà, Albert Pujades i Jordi Ferrer, que advertia dels perills que el traçat podia comportar per a la dinàmica dels aqüífers i també exposava les dificultats per excavar el tram de calcàries del túnel del tren convencional. D'altra banda, el president del Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de Girona, Robert Lluís, es mostrava partidari, tenint en compte les dificultats tècniques que estaven sorgint, que el FAV passés per fora de Girona, concretament per Salt. El regidor d'Urbanisme, Joan Pluma, insistia en el fet que, malgrat que el cobriment del FAV implicava més despeses econòmiques i de temps, els avantatges lligats a la centralitat i a la intermodalitat que possibilitava l'estació al centre de Girona eren molt superiors a qualsevol altra opció.

Al maig, la portaveu de CiU a l'Ajuntament de Girona, Zoila Riera, acusava el consistori de passivitat i li demanava que sol·licités la creació d'una comissió política i tècnica per fer el seguiment del projecte. A final de mes, l'alcaldessa de Girona, Anna Pagans (PSC), es reunia amb els responsables d'ADIF i feia públic que l'Estat es refermava en la voluntat d'incrementar els estudis geològics per qüestions de seguretat i d'evitar que el traçat passés per sota de l'església de Sant Feliu, al barri vell de Girona. Unes setmanes més tard, l'alcalde de Sarrià de Ter, Nicolás Pichardo, es reunia amb el president d'ADIF, Antonio González, i anunciava que Foment estava treballant amb la possibilitat de canviar el projecte inicial i allargar el túnel del FAV més enllà del terme municipal.

A final de novembre, el secretari de Mobilitat, Manel Nadal, obria la jornada del projecte Interreg-III-A "Avaluació de l'impacte socioeconòmic del tren d'alta velocitat en l'espai transfronterer", a Girona, alertant que el retard en la presentació del traçat del FAV al pas per Girona posava en perill el compliment dels terminis. En aquesta jornada, el catedràtic d'Urbanisme de la Universitat de Castella la Manxa (UCLM), José María Ureña, exposava que Girona era la ciutat més ben situada de l'Estat per aprofitar les potencialitats del FAV. A més a més, el fet de tenir dues parades a les comarques de Girona permetria que Girona i Figueres actuessin com un únic pol d'atracció de noves activitats.

La presentació del traçat del FAV al pas per la ciutat de Girona

Finalment, dos dies abans d'acabar l'any, l'alcaldessa de Girona, Anna Pagans, feia públic que havia rebut l'estudi informatiu del traçat del FAV al seu pas per Girona. El projecte, que estava pressupostat en 670 milions d'euros, fixava que les dues línies –FAV i tren convencional– entrarien pel sud de la ciutat en paral·lel, des de l'estació de mercaderies, on se soterrarien fins a arribar a la nova estació central, que s'ubicaria entre les places d'Espanya i d'Europa. La nova estació, que encara s'havia de definir, tindria un nivell per a cada un dels sis-

temes de transport: el ferroviari, per al FAV i el tren convencional; la terminal d'autobusos, i l'aparcament de vehicles. A partir d'aquí, les dues línies es bifurcarien: el tren convencional aniria soterrat fins a Pedret, seguint el traçat actual però evitant passar, tal com havia demanat l'Ajuntament, per sota del barri vell, i el FAV seguiria soterrat cap al nord passant per la Devesa i fins a Sarrià de Ter, tal com havia demanat el consistori d'aquesta població.

Un cop presentat el projecte, el subdelegat del Govern de l'Estat a les comarques gironines, Francesc Francisco-Busquets, assegurava que la connexió entre la Jonquera i Barcelona estaria acabada la primavera de 2009. Mentre s'obria el període d'exposició pública, l'Ajuntament anunciava la contractació dels serveis d'una consultoria d'enginyeria, amb un cost de 300.000 euros, per fer un seguiment de les obres.

JVC

Més informació:

www.altavelocidad.org
www.eurotgv.net
www.fomento.es
www.gencat.net/ptop

FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT. (9) ALT EMPORDÀ



La societat concessionària de les obres del tram Figueres-Perpinyà del Ferrocarril d'Alta Velocitat (FAV), TP Ferro, inicia les expropiacions i els moviments de terres, la qual cosa genera malestar entre els ajuntaments afectats, que reclamen compensacions pel pas de la maquinària pels camins públics, i entre els pagesos, que denuncien els preus baixos de les expropiacions. A Pont de Molins, el canvi del viaducte que preveia el projecte inicial per un talús provoca la mobilització dels veïns. A Figueres, continua el debat sobre l'organització de les infraestructures al voltant de la ciutat i la ubicació de l'estació del FAV. Malgrat tot, al juliol s'inicien les obres del túnel transpirinenc del Pertús.

Antecedents 2004:91

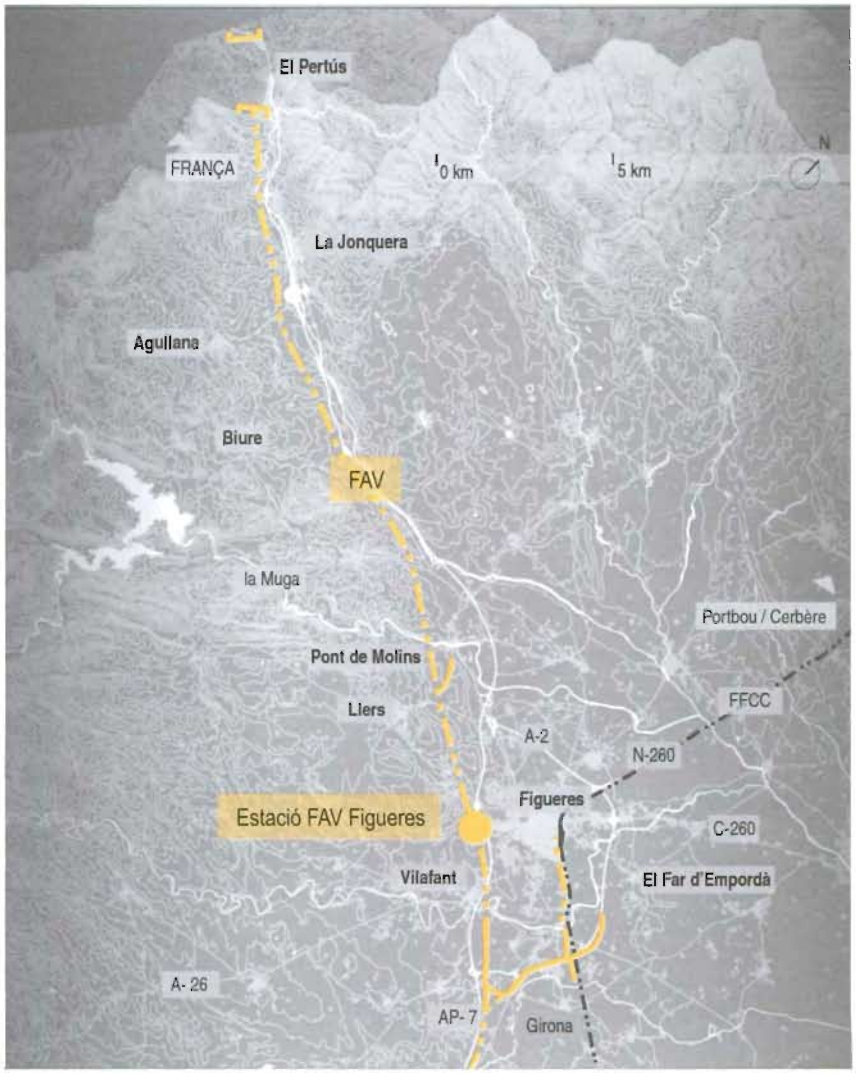
L'eix ferroviari transfronterer del FAV Madrid-Saragossa-Barcelona-Montpeller travessa la comarca de l'Alt Empordà abans d'arribar a la frontera francesa. El tram entre Figueres i Perpinyà (regió francesa del Llenguadoc–Rosselló) és l'últim que permetrà completar la connexió de la península Ibèrica amb la resta d'Europa. A més, suposa l'obertura d'una nova connexió ferroviària amb França, que fins ara només s'establia a través de Portbou i la Tor de Querol.

El mes de febrer de 2004 els governs espanyol i francès van signar un contracte amb el consorci TP Ferro, format per les empreses ACS, Dragados i la francesa Eiffage Construction, per construir el tram entre Figueres i Perpinyà. El traçat ha de tenir 44,4 km de longitud i representa un cost de 952 milions d'euros, 565 dels quals haurien de ser aportats pels estats espanyol i francès i la resta, que suposa un 43,3% del total de l'obra, per l'empresa adjudicatària, que recuperaria la inversió mitjançant la concessió de l'explotació durant cinquanta anys. La part més complexa d'aquest tram és la construcció del túnel transfronterer de 8,3 km, que hauria de superar el coll del Pertús, al sector més oriental dels Pirineus.

Problemes en el tram Llers-la Jonquera

A principi de 2005 la societat TP Ferro va començar a signar les actes d'expropiació en el tram entre Llers i la Jonquera. El sindicat Unió de Pagesos (UP) –que representa el 80% dels afectats– va denunciar que la concessionària havia valorat el metre quadrat de sòl de secà a l'Alt Empordà per sota dels 2 euros mentre que a la resta de Catalunya el Ministeri de Foment, a través del Gestor d'Infraestructures Ferroviàries (GIF), l'havia pagat entre 4 i 5 euros. Denunciaven que amb aquestes indemnitzacions els seria impossible adquirir nous terrenys a la zona i que el problema derivava del fet que fos una empresa privada la que estipulés el preu de les expropiacions.

L'afer es va complicar quan l'Ajuntament d'Agullana es va negar a cedir les dependències municipals per a la signatura de les actes d'expropiació. L'alcalde, Alfons Quera, d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), al·legava el malestar per la manera de procedir de TP Ferro i el fet que en el projecte final s'havia desestimat la construcció de dos viaductes previstos en l'estudi d'impacte ambiental. L'alcalde de Biure, Joan Juan (ERC), també s'hi va negar i, a més, va interposar una denúncia davant els Mossos d'Esquadra contra la concessionària per incompliment de l'ordenança municipal d'utilització dels camins públics. Segons Juan, l'empresa havia iniciat moviments en aquell terme sense haver-ho sol·licitat al consistori i, per tant, sense respectar la normativa municipal que estableix el pagament d'un cànon pel pas de maquinària pesada pels camins públics.



A principi de febrer, els municipis afectats varen crear una comissió formada pels alcaldes de la Jonquera, Jordi Cabezas, de Convergència i Unió (CiU); d'Agullana, Alfons Quera (ERC), i de Pont de Molins, Florenci Fernández, del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), per negociar amb l'empresa TP Ferro possibles compensacions per les obres. Durant la primera reunió, el director general de TP Ferro, Eusebio Corregel, va apuntar que el Ministeri de Foment havia donat instruccions a l'empresa d'oposar-se al pagament de cap taxa perquè el FAV és una obra d'interès general. Tanmateix, Jordi Cabezas anunciava un principi d'acord que garantia, que tots els camins estarien en les condicions inicials al final de les obres. Unes setmanes més tard es van fer públiques les discrepàncies entre els alcaldes perquè alguns consideraven insuficient la solució pactada i reclamaven compensacions econòmiques. Finalment, es va dissoldre la comissió.

Les mobilitzacions dels pagesos per protestar pel preu de les expropiacions van continuar durant els mesos següents: el 10 de juliol un centenar de persones convocades per UP va tallar l'N-II al pas per la Jonquera i al setembre els veïns de Llers es van negar a signar les actes d'expropiació. Uns dies més tard, el coordinador nacional del sindicat agrari, Joan Caball, lliurava a TP Ferro un informe de taxació que valorava els cinc-cents cinquanta terrenys afectats pel pas del FAV en el tram Llers-La Jonquera en 4 milions d'euros, el doble del que oferia la concessionària, i afirmava que augmentar les compensacions només encariria un 0,26% el cost final del projecte. El sindicat agrari anunciava que si TP Ferro no augmentava les compensacions acudirien al Tribunal d'Expropiacions i continuarien les accions de protesta.

L'informe del Consell d'Iniciatives Locals pel Medi Ambient (CILMA)

El Consell d'Iniciatives Locals pel Medi Ambient (CILMA), l'ens impulsat des de la Diputació de Girona per fomentar el desenvolupament sostenible en els municipis de les comarques de Girona, va encarregar, amb el suport d'una trentena d'ajuntaments, un informe tècnic i jurídic per estudiar possibles irregularitats de caràcter administratiu i mediambiental en els projectes del FAV que s'estaven executant. Els primers resultats de l'informe, coneguts el mes de març, posaven de manifest l'incompliment de les mesures incloses en les declaracions d'impacte ambiental –sobretot en els aspectes lligats a la connectivitat ecològica– i també la manca d'informació que els ajuntaments tenien sobre les obres.

A final de maig, la secretària general d'Infraestructures, Josefina Cruz, rebia a Madrid els representants de la Diputació de Girona i del CILMA i es comprometia a complir els requisits establerts en matèria d'impacte ambiental i a convocar una reunió amb els tècnics de l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries (ADIF) per tal d'estudiar les propostes de millora. El mes de setembre, i després d'un periple dels membres de la Diputació de Girona i del CILMA per la Subdelegació del Govern a Girona i pel Senat, la Comissió de Foment i Habitatge del Congrés va aprovar per unanimitat, a petició del grup d'ERC, una proposició no de llei en la qual s'instava el Govern de l'Estat a donar resposta a l'estudi informatiu del CILMA. Finalment, ERC anunciava que presentaria les propostes de millora del traçat, recollides en l'informe del CILMA, en forma d'esmenes als pressupostos generals de l'Estat de 2006.

El túnel transpirinenc del Pertús

Abans de l'arribada de les dues tuneladores que havien de perforar el túnel transpirinenc del FAV a la zona del Pertús (la Jonquera), es van iniciar diverses obres d'infraestructura. A final de març, es coneixia la notícia que Endesa estava tramitant per via d'urgència l'autorització per construir una línia de 132 kW entre Santa Llogaia d'Àlguema i la Jonquera per abastir les obres del FAV. Segons Endesa, la línia era indispensable per construir i fer funcionar el túnel transpirinenc del Pertús i no tenia cap relació amb el projecte de la LÍNIA ELÈCTRICA DE MOLT ALTA TENSIÓ SENTMENAT-BESCANÓ-BARNAS [88]. L'alcalde de la Jonquera, Jordi Cabezas, va defensar la nova infraestructura perquè suposaria una millora per als municipis, però afirmava que això implicaria la seva oposició al projecte de la línia de 400 kW. Al juny, amb el permís de l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA), l'empresa Dragados va començar les obres de canalització per poder subministrar 500.000 litres d'aigua diaris per refrigerar les tuneladores i 120.000 litres per a la planta de formigó. Com a contrapartida, l'empresa es va comprometre a millorar la xarxa d'aigua de la Jonquera i a fer-la arribar fins al nucli del Pertús, al límit amb la frontera, que fins aleshores depenia de la xarxa francesa.

Finalment, el 19 de juliol, el president de la Generalitat, Pasqual Maragall, la ministra de Foment, Magdalena Álvarez, i el ministre francès de Transports, Equipaments, Turisme i Mar, Dominique Perben, van inaugurar oficialment les obres del túnel transpirinenc del FAV. A partir d'aquest moment, la Tramuntana, una tuneladora de més de 150 m de longitud i 2.300 t de pes dissenyada a Alemanya per la firma Herrenknecht, i una màquina bessona haurien de foradar els dos túnels en un termini de quinze mesos.

A principi de setembre, l'alcalde de Peralada, Joan Padern (CiU), i el president de la Mancomunitat de Municipis de Vilajuïga, Garriguella, Pau i Palau-saverdera, Narcís Deusedas (CiU), denunciaven que, en l'època de sequera que vivien, era inacceptable haver de subministrar aigua de primera qualitat a l'obra del túnel i alertaven del risc que això podia suposar per a l'aqüífer de Peralada.

El traçat al pas per l'àrea urbana de Figueres

Durant el 2003 el Ministeri de Foment i l'Ajuntament de Figueres van pactar inicialment el traçat per l'oest del municipi. Malgrat això, a principi de 2005 el traçat del FAV al pas per Figueres i la ubicació de l'estació era l'únic tram entre Barcelona i la frontera, juntament amb el de la ciutat de Girona, sense estudi informatiu aprovat.

Al juliol, el secretari de Mobilitat, Manel Nadal, va pronunciar una conferència sobre les infraestructures previstes als voltants de Figueres. La proposta de Nadal era fer passar a ponent –per on ja passa l'AP-7– l'autovia A-2 (AUTOVIA A-2 I AUTOPISTA AP-7 A LES COMARQUES DE GIRONA [12]), la variant de l'autovia A-26 (AUTOVIA A-26 I N-260 EIX PIRINENC [13]), el FAV i el tren convencional, seguint un corredor únic, mentre que a llevant es farien passar la variant de Vilatenim de la carretera C-260, el desdoblament de l'actual cinturó de ronda de Figueres i el ramal de via d'ample internacional fins al futur pol logístic Logis Empordà, que després enllaçaria amb la línia convencional a l'alçada de la carretera de Llançà (N-260). Pel que fa als terminis d'execució, el FAV era l'única infraestructura que ja tenia data fixada per entrar en servei –el 2009–, però la resta d'obres es realitzarien d'una manera gairebé simultània.

La presentació del projecte del FERROCARRIL TRANSVERSAL DE CATALUNYA [81] per part del conseller de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), Joaquim Nadal, uns dies més tard, va posar de manifest que la línia no enllaçaria directament Lleida amb Figueres, com s'havia previst inicialment, sinó amb la ciutat de Girona. Les solucions presentades per la Generalitat varen comportar una interpel·lació de la plataforma ecologista Salvem l'Empordà, que va fer un comunicat en què criticava la mala planificació ferroviària dels voltants de Figueres. Consideraven un error la decisió de construir el pol logístic Logis Empordà a la zona del Far, a llevant del municipi i en el punt oposat a la

futura estació del tren convencional i del FAV, ja que comportaria la necessitat de crear una anella ferroviària de 30 km al voltant de la ciutat. La plataforma demanava a la Generalitat que ho esmenés amb el PLA DIRECTOR TERRITORIAL DE L'EMPORDÀ [126].

A final de juliol es va conèixer el pla de TRANSFORMACIÓ URBANA DE L'AVINGUDA DE LA NOVA ESTACIÓ (FIGUERES) [187], dissenyat pels arquitectes de la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC) Ricard Pié i Josep Maria Vilanova. El pla implicava la construcció d'una avinguda de 60 m d'amplada entre la nova estació, situada a tocar del municipi de Vilafant, i la plaça del Sol, al centre de la ciutat, i comportava l'enderrocament de quaranta cases del carrer Avinyonet i l'afectació d'uns dos-cents propietaris, la qual cosa va provocar la reacció dels veïns de la zona, que van decidir crear una plataforma per oposar-s'hi, i les queixes de l'alcalde de Vilafant, Pauli Fernández (CiU), que denunciava la ingerència en l'àmbit del seu municipi.

El mes d'octubre, l'alcalde de Figueres, Joan Armangué (PSC), i l'alcalde de Vilafant, Paulí Fernández (CiU), es van reunir amb el conseller del DPTOP, Joaquim Nadal, per acordar la creació d'un consorci urbanístic que gestionés els terrenys dels voltants de la nova estació ferroviària.

El conflicte pels canvis inclosos en el projecte al pas per Pont de Molins

A principi de setembre es va conèixer la notícia que un informe del Ministeri de Foment apuntava la necessitat de canviar, per motius de seguretat, el viaducte de 653 m que preveia el projecte inicial del FAV al pas per Pont de Molins per un talús. Segons TP Ferro, les prospeccions realitzades en l'estudi informatiu eren poc profundes i no havien detectat que al subsòl calcari de la zona hi havia cavernes. El nou projecte implicava mantenir els tres pilars del pont sobre el riu Muga però, a partir d'aquí, el traçat continuaria en direcció nord amb un terraplè de 301 m de llarg i 20 m d'altura, travessat per tres túnels per comunicar els dos nuclis del municipi.

Les primeres reaccions a la notícia varen ser crítiques amb els canvis proposats. D'una banda, l'alcalde de Pont de Molins, Florenci Fernández (PSC), va criticar el talús perquè tindria un fort impacte visual i, a més, accentuaria la divisió dels dos nuclis del poble: el Pont i Molins. Malgrat això, considerava inútil oposar-se al projecte i reclamava com a contrapartida la millora dels accessos des del poble a l'N-II i la construcció d'un poliesportiu. D'altra banda, un grup de veïns decidiren crear una plataforma per oposar-se al projecte i iniciar mobilitzacions.

El coordinador de Medi Ambient de la Diputació de Girona, Jaume Hidalgo, va considerar impossible que l'empresa concessionària no conegués amb anterioritat l'existència de coves al subsòl, ja que havien estat explorades el 1968 per espeleòlegs del Centre Excursionista Empordanès i estaven documentades en el *Catàleg Espeleològic de Catalunya* des de 1978. Segons Hidalgo, el motiu real del canvi en el projecte podia estar lligat a la possibilitat que l'empresa volgués minimitzar despeses aprofitant la terra sobrant de les excavacions del túnel transfronterer del Pertús.

A final de setembre, el director general de TP Ferro, Eusebio Corregel, va participar en un acte informatiu davant d'un centenar de veïns del municipi, en el qual va defensar el talús com a l'única alternativa viable per garantir la seguretat de l'obra i va recordar que aquesta opció ja estava prevista en el projecte inicial, elaborat el 2001. Els veïns van demanar que es prenguessin en consideració altres solucions, però el director general de la concessionària les va descartar una per una: un pont penjant podia ser inestable a causa del fort vent que bufa a la zona, injectar formigó a les coves podia comportar el risc de contaminació dels aqüífers i, per últim, un hipotètic canvi de traçat implicaria un retard de sis anys en l'execució de les obres.

Uns dies més tard, l'enginyer contractat pel CILMA, Josep Santandreu, va reconèixer, en una reunió informativa amb els veïns, que el viaducte previst inicialment era inviable per la presència de coves al subsòl, però apuntava que era possible fer un pont penjant o un viaducte si se'n reforçava l'estructura. A més, Santandreu va desmentir l'afirmació de TP Ferro que el talús era una alternativa inclosa al projecte de 2001 i va apuntar que, si es modificava l'opció inicial, el Ministeri de Medi Ambient hauria de tornar a informar sobre l'impacte ambiental de l'obra. L'alcalde, Florenci Fernández (PSC), va reconèixer que el consistori no havia presentat cap al·legació al projecte durant el període d'exposició pública, el 2001, però es va comprometre a donar suport a les reivindicacions dels veïns.

El 4 d'octubre, un centenar de veïns de Pont de Molins van tallar durant 15 minuts l'N-II al seu pas pel municipi per mostrar la disconformitat amb el canvi en el projecte. L'alcalde, que no va secundar la mobilització, anunciava que havia sol·licitat una reunió amb responsables dels ministeris de Foment i de Medi Ambient per trobar una solució negociada. Al ple municipal d'octubre, els grups del PSC i de CiU van presentar cadascun un text de rebuig a la construcció del talús, però les discrepàncies van fer impossible aprovar una moció conjunta.

A final d'octubre, CiU i ERC presentaven una proposició no de llei al Congrés que instava el Govern a modificar el traçat del FAV al seu pas per Pont de Molins per tal de reduir el greu impacte mediambiental i social que causaria la construcció del talús. A final d'any el Ministeri de Foment anunciava, després d'una reunió entre el director general de Ferrocarrils, Luis de Santiago, i l'alcalde de Pont de Molins, que s'havia encarregat un informe tècnic independent per estudiar la possibilitat d'introduir canvis en el projecte del FAV al pas per Pont de Molins.

Les obres continuen a bon ritme i França es compromet a prioritzar el traçat Perpinyà-Montpeller

El mes d'octubre, durant la cimera de caps d'estat celebrada a Barcelona, el president del Govern espanyol, José Luis Rodríguez Zapatero, i el primer ministre francès, Dominique de Villepin, van signar un pla d'acció per al desenvolupament de les comunicacions transpirinenques que ratificava el compromís d'acabar les obres del FAV el 2009. Unes setmanes abans, el primer ministre francès havia anunciat la voluntat de prioritzar l'eix ferroviari transpirinenc en el tram Nimes-Perpinyà, l'únic entre Barcelona i París que encara no tenia data d'execució.

Pel que fa a l'estat del projecte, mentre al sud de Figueres continuava la redacció dels projectes constructius i la solució al pas per la ciutat encara no s'havia presentat, TP Ferro informava que ja havia executat el 30% de les obres del tram transfronterer i que les dues tuneladores avançaven sense retards.

JVC

Més informació:

www.altavelocidad.org
www.eurotgv.net
www.fomento.es
www.gif.es
www.gencat.net/ptop
www.salvem-emporda.org
www.copaltav.org
www.pontdemolins.com
www.vialibre-ffe.com
Borrell, Joan. *Catàleg espeleològic de Catalunya. Vol. 4 El Ripollès, la Garrotxa i l'Alt Empordà*. Barcelona: Poliglota, 1984.

FERROCARRIL DE RODALIES



El debat sobre el traspàs de competències dels trens de rodalies a Catalunya comença a donar els primers fruits i el Departament de Política Territorial i Obres Públiques presenta el Pla d'infraestructures del transport de Catalunya (PITC) 2006-2026, que suposa una aposta prioritària pel ferrocarril. D'altra banda continua el dèficit d'inversions en el servei de rodalies i es respira la voluntat de tirar endavant els projectes del metro del Maresme, del metro del Baix Llobregat-Anoia i del metro del Vallès.

Antecedents 2003:62; 2004:92

Durant el 2004 els trens de Renfe van evidenciar les seves dificultats per absorbir nova demanda en hores punta, en captar només un 1,6% més de viatgers. Aquest dèficit de trens continuava generant queixes per part dels usuaris, fet que va portar la Generalitat a reclamar-ne el traspàs de les competències.

El Pla director d'infraestructures 2001-2010, aprovat l'any 2002 per l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) i la Generalitat, preveia, com a mesures correctores, ampliacions de la xarxa de rodalies i convertir diferents línies en metros comarcals.

Debat sobre el traspàs de les competències dels trens de rodalies a Catalunya

El març de 2005, Pere Macias, portaveu de Convergència i Unió (CiU) al Senat, va sol·licitar la modificació de la Llei de transport ferroviari per permetre el traspàs dels serveis de rodalies de Renfe a la Generalitat, seguint una reivindicació històrica del Grup Entesa Catalana de Progrés i també del Parlament.

A final de mes, la Comissió General de les Comunitats Autònomes del Senat va aprovar, per unanimitat, una moció presentada per aquest mateix grup, després d'una esmena dels sis grups de la Cambra. La moció instava el Govern de l'Estat a negociar, amb les comunitats autònomes que ho sol·licitessin, la transferència dels serveis de transport ferroviari regional i de rodalies gestionats per la companyia Renfe i de les corresponents infraestructures.

Pla d'infraestructures del transport de Catalunya (PITC) 2006-2026

A l'abril, una trentena d'entitats van subscriure un manifest en què demanaven al Govern que elaborés un "pla de transport ferroviari" com a part d'un "pla de mobilitat a Catalunya", amb l'objectiu que el 2020 el 30% dels desplaçaments es fessin en ferrocarril. Al desembre, Joaquim Nadal, conseller de Política Territorial i Obres Públiques, presentava el nou PLA D'INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT DE CATALUNYA (PITC) 2006-2016 [121], que suposava una aposta prioritària pel ferrocarril.

A rodalies, el projecte era ampliar les línies existents per convertir-les en un metro regional metropolità i es preveia allargar la línia dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) construint un nou túnel d'accés a Barcelona des del Vallès. Pel que feia a la resta de línies ja existents, es preveia desdoblar la línia de rodalies de Vic des de Montcada i Reixac i la del Maresme, entre Arenys de Mar i Blanes, i aprofitar les vies de mercaderies d'FGC ja existents fins a Sallent i Súria per convertir-les al transport de viatgers.

Les propostes de xarxa ferroviària del Pla d'infraestructures de transport a la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB) es validarien amb el Pla territorial de l'àmbit metropolità de Barcelona, el Pla director de mobilitat de l'RMB i el Pla de rodalies. D'altra banda, la Generalitat definia l'activitat planificadora, programadora i pressupostària d'FGC, amb el contracte programa entre l'Administració i FGC 2006-2010.

Necessitat d'inversions en el servei de rodalies

Segons dades de Renfe, entre 1992 i 2004 els usuaris en dies laborables havien augmentat un 80%, mentre que l'oferta de trens només ho havia fet en un 5%. Aquest fet va derivar en la saturació matinal de més del 60% dels trens de rodalies i d'FGC. Per això, l'Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP) i Comissions Obreres (CCOO) van adreçar a Renfe un manifest reclamant més freqüència de pas.

Pel que feia a FGC, patien aquesta saturació el 67% dels trens d'entrada i el 71% dels de sortida. La pitjor situació en estacions de rodalies de Renfe tenia lloc a Badalona (línia C1) i a Montcada i Reixac (línia C2). Tot i així, el servei de Renfe de rodalies de Barcelona va experimentar un increment d'un 6,5% de viatgers durant el primer semestre de 2005, superior al registrat durant el 2004 (2,4%).

Al maig, Renfe Operadora publicava el seu Pla estratègic 2005-2009. Preveia invertir 5.500 MEUR en els pròxims cinc anys, principalment a les línies de negoci de rodalies i regionals.

Durant els últims mesos de l'any, un seguit de proposicions no de llei i de mocions van demanar amb èxit millores al FERROCARRIL DE RODALIES C-7 EL PAPIOL-MOLLET [76], l'aprovació d'un pla de xoc per millorar el servei de rodalies de Renfe a l'àrea de Barcelona, l'augment de les partides previstes per a les línies ferroviàries catalanes en els Pressupostos Generals de l'Estat per al 2006 i que el Govern de l'Estat presentés a finals d'any un pla amb actuacions urgents destinades a pal·liar el col·lapse del servei de rodalies de Barcelona en hores punta.

Rodalies Renfe i projecte del metro del Maresme

Al gener, el director de Ports i Transports del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), Jordi Julià, va anunciar que apostava per convertir la línia de rodalies del Maresme en un metro regional, per tal de cobrir les necessitats dels pobles que fins llavors no tenien cap servei ferroviari.

Al maig, el Consell Comarcal del Baix Penedès va demanar que s'unissin les línies C4 i C2, i al juny, els municipis del litoral metropolità van preparar una proposta per fer subterrànies les vies a tots els municipis del Maresme. Estava previst incloure-la al PLA ESTRATÈGIC PER AL LITORAL DE LA REGIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA [130], promogut per ajuntaments, consells comarcals i Generalitat, i coordinat des del consorci el Far, en què participaven les institucions locals i el Govern català. El Consell també reclamava un augment de la freqüència d'un tren cada 30

minuts i un increment de la capacitat dels trens en hores punta.

Xavier Flores, enginyer de la Secretaria per a la Mobilitat del DPTOP, va anunciar que estava previst replantejar el funcionament de la xarxa de rodalies i creuar línies que no es comunicaven.

Al novembre, Foment va adjudicar la redacció d'un estudi de les possibles solucions per duplicar la via al tram Montcada-Vic de la línia R3, l'únic tram de rodalies que no estava desdoblat.

Projecte del metro del Baix Llobregat-Anoia i del metro del Vallès (FGC)

A l'abril el DPTOP va anunciar que el servei amb una freqüència de 20 minuts al metro del Baix Llobregat no s'assoliria fins a l'any 2007 i no a mitjan 2005, com havia anunciat Manel Nadal, secretari per a la Mobilitat del DPTOP, el juliol de 2004. D'altra banda, els estudis informatius del perllongament de la línia Llobregat-Anoia entre plaça Espanya-Macià-Gràcia-Besòs i de la primera fase de la nova línia Castelldefels-Sant Boi-Sarrià fins a Sant Boi estaven en curs de redacció.

FGC va iniciar les obres de l'intercanviador d'Amadeu Torner, en el qual confluirien les línies del corredor Llobregat-Anoia d'FGC i la LINIA 9 DEL METRO [97].

Al desembre, el DPTOP va obrir la subhasta del desdoblament de la via entre les estacions de Martorell-enllaç i Olesa de Montserrat, que havia de culminar amb el desplegament d'un servei de rodalies d'altes prestacions. Entre les actuacions per tirar endavant el projecte del metro comarcal també constaven els soterraments. Durant el 2005, DPTOP va adjudicar la redacció del projecte per fer subterrània la línia d'FGC entre Igualada i Vilanova del Camí. Els ajuntaments de Vallbona d'Anoia i Masquefa, per la seva banda, demanaven que també es soterressin les vies d'FGC al seu pas pels respectius municipis.

Pel que feia al metro del Vallès, el DPTOP va anunciar al gener que l'ampliació del metro del Vallès dels FGC a Terrassa estaria enllestida el 2008, dos anys abans de les previsions inicials gràcies al canvi de mètode constructiu. L'ampliació donaria lloc a dues estacions i a un intercanviador que connectaria la línia d'FGC amb l'estació de Renfe. Però a començament de desembre, l'estudi del traçat encara estava en fase de redacció i les obres d'una estació es van haver d'aturar a causa dels treballs arqueològics i de "l'efecte Carmel" (METRO. LINIA 5. ENSONDRAMENT AL CARMEL [99]).

A l'octubre, tots els grups municipals de l'Ajuntament de Sant Cugat del Vallès, excepte Iniciativa de Catalunya-els Verds (IC-V), van aprovar una moció per instar el Govern a començar el projecte per fer subterrànies les línies d'FGC.

A banda d'aquests dos metros, FGC va ultimar un acord amb Seat i Comsa a final de maig per poder transportar cotxes de Martorell al port a partir de 2006, utilitzant el ramal que enllaçava les instal·lacions de Seat amb el corredor ferroviari del Baix Llobregat.

Perspectives de futur

Es preveia que les obres de desdoblament de la via d'FGC entre Martorell-enllaç i Olesa de Montserrat començarien el febrer de 2006 i acabarien a començament de 2008. També estava previst que el desdoblament a Olesa de Montserrat i els apartadors de Capellades i Vilanova del Camí, al ramal d'Igualada, es subhastessin el gener de 2006, i s'esperava que les obres de construcció dels túnels d'FGC a Terrassa començarien el juny del 2006.

Foment preveia que durant el 2006 es redactaria el projecte de soterrament de les vies de rodalies a Sant Feliu de Llobregat i que s'adjudicaria l'obra.

MSB

Més informació:

www.renfe.es
www.laptp.org
www.gencat.net

FERROCARRIL DE RODALIES C-7 EL PAPIOL-MOLLET



El maig de 2005, es va iniciar el servei de transport per a passatgers de la línia C7 de rodalies de RENFE, tot usant la infraestructura de l'antiga línia de mercaderies traçada pel corredor del Vallès com a *by-pass* de Barcelona. Aquesta notícia, llargament esperada per entitats ecologistes, cambres de comerç, ajuntaments, associacions d'usuaris i sindicats, entre molts altres, va ser rebuda amb crítiques atès que, tot i que la infraestructura arriba fins a Mollet del Vallès, el nou tram únicament connectava Martorell amb Cerdanyola.

Antecedents | 2004: 93

L'any 1982 es construí una línia de ferrocarril pel corredor del Vallès que enllaça Castellbisbal amb Mollet del Vallès. Aquesta via únicament era utilitzada per al transport de mercaderies. No obstant això, durant el 2004 diferents sectors i agents socials interessats a fer que s'obrís la línia perquè també l'aprofitessin viatgers van intensificar la seva pressió, ja molt important històricament. Es tractava d'una demanda feta sobre l'antic compromís del Ministeri de Foment de posar en funcionament aquesta línia per a passatgers el 1999, una obertura ajornada repetidament a causa de les obres de condicionament de les estacions de Sant Cugat del Vallès i Rubí. El 2004 va acabar amb la promesa del president de RENFE, José Salgueiro Carmona, de posar en servei aquesta línia durant el primer semestre de 2005, amb freqüències de dos trens per hora i sentit.

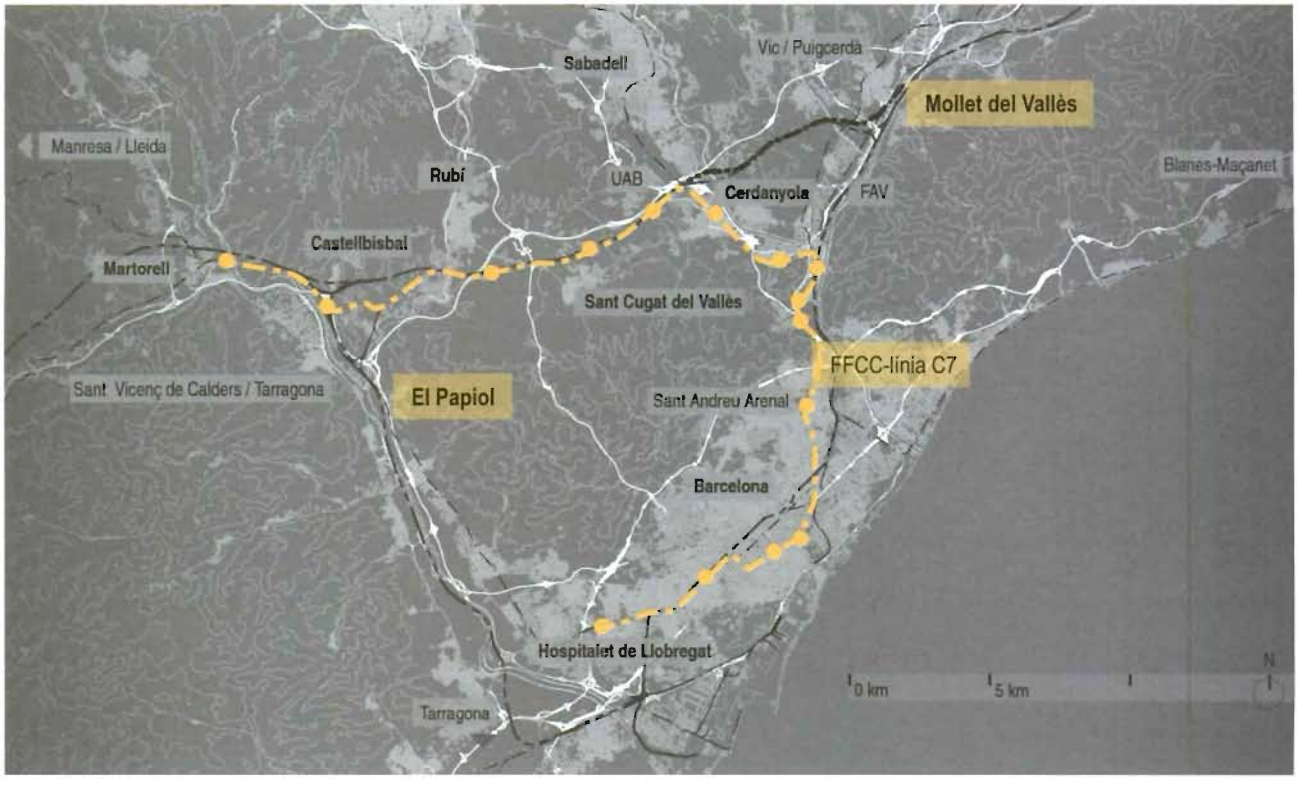
Novetats en la C7

Finalment, la línia de passatgers va entrar en servei el mes de maig de 2005, amb el nom de C7 i amb la freqüència inicialment prevista d'un tren cada mitja hora. L'objectiu era donar resposta a una demanda prevista de sis mil viatgers diaris. Aquests horaris de pas es mantenien en les hores punta de demanda.

En la inauguració de la línia van ser presents la ministra de Foment, Magdalena Álvarez Arza (Partit Socialista Obrer Espanyol, PSOE), el president de RENFE José Salgueiro Carmona, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal i Farreras (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC) i els alcaldes de Sant Cugat del Vallès, Lluís Recoder i Miralles (Convergència i Unió, CiU) i l'alcaldessa de Rubí, Carme Garcia i Lores (PSC). Finalment, la inversió total realitzada ha estat de 17 MEUR.

En el recorregut que fa en direcció a l'Hospitalet de Llobregat es passa per Martorell, Castellbisbal, Rubí, Sant Cugat del Vallès, Cerdanyola-UAB i des d'allà cap a Barcelona. Aquest traçat inclou dues noves estacions per a viatgers a la xarxa de rodalies de RENFE de Barcelona, les de Rubí i Sant Cugat, ja que la resta formen part d'altres línies anteriorment en servei. Les noves estacions disposen d'aparcaments dissuasius dotats de 383 i 471 places de vehicles a Rubí i Sant Cugat, respectivament. La inversió en les estacions ha estat de 2,4 MEUR i s'hi han aplicat tècniques arquitectòniques bioclimàtiques.

Entre els itineraris més beneficiats, mesurats en estalvi de temps per als passatgers, es troben els que es fan entre el Baix





En la imatge l'estació de Rubí des de la B-30. Foto: Afons Recio Raja

Llobregat o l'Alt Penedès i el Vallès, que s'estalvien passar per Barcelona. Queda pendent, però, la posada en servei del tram, actualment de via única, que va de Cerdanyola del Vallès a Mollet del Vallès i que hauria de completar, en una segona fase, la connexió ferroviària transversal fins al Vallès Oriental, dins la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB).

Les causes del desfasament entre la data d'obertura inicialment prevista (final de 2003), un cop acabades les obres de condicionament de les noves estacions, i la data en què finalment ha entrat en servei han estat les obres del FAV al seu pas per Castellbisbal.

Altres millores paral·leles a la línia

Aprofitant el nou servei ferroviari a Rubí, l'Ajuntament d'aquest municipi va posar en marxa un servei de bus per enllaçar la ciutat amb la nova estació, que té una localització excèntrica en relació amb el nucli i se situa al peu de l'AP7.

D'altra banda, la Universitat Autònoma de Barcelona (UAB), una de les destinacions més beneficiades atesa la gran concurrència de viatgers i el temps que molts podran estalviar en els trajectes, també ha organitzat i ampliat el seu servei d'autobús llançadora fins a l'estació de RENFE, de manera que on abans arribaven vint-i-vuit trens, ara n'arriben seixanta-set.

La millora de la connectivtat amb els Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC, quedava prevista en el Pla d'actuació d'aquesta companyia per al 2005-2007, el qual incorpora una nova estació a Sant Cugat del Vallès, la de Vullpalleres, just en la confluència amb l'estació de RENFE, per complir la funció d'intercanviador. Aquesta obra, però, encara no tenia data d'acabament, atès que encara no se n'havia iniciat la redacció del projecte constructiu.

Les reaccions agredolces

Tot i la satisfacció que sentien els diferents agents que des de fa anys demanaven aquest servei per a passatgers, l'alegria no era total a causa de les condicions amb què es va produir.

Així, el sindicat Comissions Obreres (CC.OO) va queixar-se que la freqüència de pas no fos de quatre trens per hora i sentit com a mínim. També van manifestar que es tracta d'una línia incompleta, atès que no arriba a Mollet, i deixa sense connexió transversal el Vallès Oriental. Sobre aquesta connexió, el sindicat va plantejar l'alternativa temporal de fer ús d'autobusos llançadora per completar el recorregut.

També van criticar la falta de connexió entre aquesta línia i els polígons industrials del Vallès i els mateixos centres de les ciutats on té parada, limitant el benefici que hauria de tenir per a treballadors i empreses. En relació amb això, el sindicat va reclamar la planificació d'un servei de bus entre polígons i estacions de RENFE, basat en la intermodalitat com a model de mobilitat.

L'associació Promoció del Transport Públic (PTP) també va criticar les freqüències horàries i la manca de connexió amb el Vallès Oriental. A més, van plantejar algunes millores com la coordinació horària amb la línia C4 (Sant Vicenç de Calders-Manresa), l'allargament dels horaris tant matinals com nocturns i la construcció d'intercanviadors amb FGC.

El portaveu de la campanya QUART CINTURÓ [18], Maties Serracant, també va manifestar la necessitat d'allargar la línia fins a Mollet.

Els alcaldes presents en la inauguració, Lluís Recoder (CiU) i Carme Garcia (PSC) de Sant Cugat i Rubí, respectivament, també van manifestar la necessitat de millorar les freqüències i l'allargament de la línia.

Perspectives de futur

El conjunt de crítiques va arribar al Congrés dels diputats on, el mes de setembre, la Comissió de Foment va aprovar una proposició no de llei de CiU que instava el Govern de l'Estat a millorar la coordinació entre la C7 i la C4 per tal que les esperes d'intercanvi no superessin els 10 minuts. També es demanava doblar la freqüència de pas dels combois, i l'ampliació dels horaris de funcionament matinals i nocturns, i allargar el recorregut dels trens en direcció l'Hospitalet de Llobregat perquè finalitzin a Sant Andreu Arenal (Barcelona). Sobre les estacions de Castellbisbal i Martorell, es demanava que el Ministeri de Foment n'iniciés al més aviat possible la remodelació; es demanava, a més, que reservés una partida pressupostària per obrir, el 2006, el tram entre Cerdanyola-UAB i Mollet del Vallès.

Per la seva banda, el Ministeri de Foment té previst, per al 2009, posar en funcionament un carril de doble ample de via ibèric i europeu entre Castellbisbal i Mollet i desdoblar els 4 km de via única entre Santa Perètua de la Mogoda i Mollet, com a solució d'espera a l'EIX TRANSVERSAL FERROVIARI [81] que ha d'acabar d'assumir el trànsit de mercaderies generat pel port. A més llarg termini, es preveu la duplicació del corredor del Vallès amb ample internacional.

Així, doncs, les expectatives continuen posades en l'acabament del *by pass* del Vallès amb la futura connexió amb Mollet i la millora de les freqüències de pas.

ARR

Més informació

www.fgc.es
www.renfe.es/
http://lamalla.net/canal/noticies/catalunya/article.asp?id=170465
http://newweb.radiosantcugat.com
http://www10.gencat.net/ptop/
http://www.laptp.org/

77 FERROCARRIL DEL CORREDOR MEDITERRANI



El corredor ferroviari mediterrani no s'incorpora al Pla estratègic d'infraestructures i transports (PEIT) tot i que creix el nombre de col·lectius que el demanen. Paral·lelament es fa públic un estudi de la Unió Internacional de Ferrocarrils (UIC) que preveu la saturació del corredor d'infraestructures entre Tarragona i Barcelona per a l'any 2015 com a conseqüència de l'augment del transport combinat (tren i carretera) i situa València com el tercer nus de transport amb més creixement d'Europa, amb una previsió de creixement del 166% durant la pròxima dècada.

Antecedents 2003:63; 2004:94

L'eix paral·lel a la costa des d'Algesires fins al sud de França, anomenat corredor mediterrani, absorbeix més del 50% de les exportacions de tot l'Estat, la major part de les quals provenen de Catalunya i del País Valencià. Per aquest corredor, hi circula també el principal nombre de turistes estrangers que visiten l'Estat espanyol o de magribins residents a Europa que van i vénen del nord d'Àfrica, i per tot això és un dels eixos amb més trànsit de persones i mercaderies de tot l'Estat.

Per a alguns col·lectius del País Valencià i de Catalunya, les infraestructures ferroviàries existents en aquest corredor són insuficients per fer front a aquesta demanda, i des de fa anys reclamen a les administracions que es reforci aquest eix.

El PEIT continua sense incloure l'alta velocitat al tram Castelló-Tarragona

El mes de desembre de 2004 es presentava al Consell de Ministres el PLA ESTRATÈGIC D'INFRAESTRUCTURES I TRANSPORT (PEIT) 2000–2007 [129] del Ministeri de Foment, i el 21 de febrer de 2005 va sortir a informació pública. Aquest Pla proposava que el tram ferroviari entre València i Castelló fos d'alta velocitat i que disposés de quatre vies, com el de Tarragona-Barcelona, per bé que el tram Castelló-Tarragona en tindria només una, de trànsit mixt de passatgers i mercaderies. El PEIT proposava, per tant, que la connexió d'alta velocitat entre Catalunya i el País Valencià es fes per Madrid, seguint un esquema radial.

Així, doncs, el PEIT deixava les coses tal com les havia deixades l'anterior Govern del Partit Popular (PP). I a partir d'aquest moment s'iniciava el període de presentació d'al·legacions.

Les al·legacions demanen l'alta velocitat per a tot el corredor mediterrani

Les al·legacions presentades al PEIT amb l'objectiu d'implantar l'ample de via europeu i l'alta velocitat a tot el corredor mediterrani es basaven en el fet que és una de les línies comercialment més rendibles i també més sobrecarregades d'Espanya.

Entre les al·legacions en aquesta línia, cal destacar les que va presentar a mitjan mes de maig la Generalitat Valenciana, a les quals se sumaren la patronal autonòmica Cierval i la Fundació ProAVE (també valenciana), i també les que va presentar el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP). El Ministeri de Foment va acceptar d'estudiar-les totes.

A final de juny, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, i el conseller d'Infraestructures i Transports de la Generalitat Valenciana, José Ramón García Antón, es van reunir per fer un front comú, i també hi van incloure l'adequació de la CARRETERA N-340 [15] amb un nou tram paral·lel a l'AUTOVIA A-7 [16].



Les infraestructures ferroviàries existents en aquest corredor són insuficients per fer front a aquesta demanda. Foto: Adif



L'estrategia és 'aprofitar trams de vies fèrries convencionals amb senzilles operacions d'adaptació. Foto: Adif

L'associació per a la Promoció de l'Eix Ferroviari de Mercaderies Rin-Roine-Mediterrani Occidental (Ferrmed) [2004:94], creada l'agost de 2004, continuava mantenint que si no se solucionaven aviat les diferències de disseny d'aquest corredor, esdevindria impossible un tràfic fluid entre el nord i el sud d'Europa.

Tanmateix, el mes de juny, les empreses que aspiraven a treballar com a noves operadores ferroviàries de mercaderies, conjuntament amb el Centro Euromediterráneo de Cooperación Empresarial (CEOE), apostaven pel corredor que passava per Madrid, seguint l'estratègia comercial d'aprofitar trams de vies fèrries convencionals amb senzilles operacions d'adaptació i basant-se en la teoria que les mercaderies no cal vincular-les necessàriament a l'alta velocitat ferroviària, ja que el temps de viatge no és crucial en aquest sector.

Paral·lelament a aquestes al·legacions, un estudi del grup de Transport Combinat de la UIC posava de manifest la previsió de la congestió del corredor mediterrani el 2015 i parlava de València com del tercer nus de transports amb més creixement d'Europa. En el mateix sentit, des de la Universitat de València, els professors Josep Vicent Boira i Gregorio Martín advertien d'aquest risc de saturació, i, des de la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC), els professors Mateu Turró i Carles Vergara situaven les infraestructures de la Comunitat Valenciana en les últimes posicions en el context de la Unió Europea (UE).

L'alta velocitat del corredor ferroviari mediterrani es posposa en el PEIT presentat al juliol

Finalment el 19 de juliol es va presentar el document definitiu del PEIT 2005-2020 sense incloure l'alta velocitat entre Castelló i Tarragona. Tanmateix, projectava executar aquest tram en un futur. El mes de novembre Foment anunciava que pressupostava 36 MEUR per al nou corredor mediterrani ferroviari, que haurien de permetre enllaçar-lo amb el Ferrocarril d'Alta Velocitat (FAV) a l'estació del Camp de Tarragona, a la Secuita [68].

S'acabava l'any amb la crítica de García Antón, conseller d'Infraestructures i Transports de la Generalitat Valenciana, per la manca de resposta a les al·legacions presentades i amb l'anunci del conseller de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, Joaquim Nadal, de potenciar l'eix mediterrani dins del marc del Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya del 2006 al 2026 [131].

ABR

Més informació:

www.ferrmed.com
www.levante-emv.es

78 FERROCARRIL LLEIDA - LA POBLA DE SEGUR



El primer de gener de 2005 es fa efectiu el traspàs a la Generalitat de Catalunya de la línia ferroviària Lleida-la Pobla de Segur i es posa fi a gairebé vint anys de reivindicacions. Quatre mesos després s'inicien les obres de reforma integral de la línia, que es trobava en un estat de conservació deficient. En acabar l'any es fan públics alguns ambiciosos projectes de prolongació d'aquest eix ferroviari. La data d'acabament de les obres es preveu per a la primavera de 2006.

Antecedents | 2004:95

2La línia de ferrocarril entre Lleida i la Pobla de Segur, inaugurada l'any 1953, formava part d'un eix ferroviari internacional impulsat pel Govern espanyol que havia d'arribar fins a la localitat francesa de Saint Girons mitjançant un túnel pirinenc, però aquest només va ser executat fins a la Pobla de Segur. Des d'aleshores, la línia va restar en funcionament sense rebre gairebé actuacions de manteniment ni de millora, amb la qual cosa els darrers anys presentava nombroses deficiències. Per desplaçar-se de Lleida a la Pobla es requerien dues hores i deu minuts, gairebé el doble que en cotxe, i era la línia que menys passatgers tenia de tot Catalunya (uns cent setze mil anuals).

Aquesta situació de deteriorament del servei, l'escàs ús que es feia de la línia i el baix rendiment econòmic que comportava van conduir a la Generalitat de Catalunya a demanar-ne el traspàs de la titularitat el 1985. La reivindicació es mantingué al llarg de vint anys, i no fou fins a l'any 2004 que el Ministeri de Foment hi accedí finalment. El 30 de desembre es va publicar al *Boletín Oficial del Estado* (BOE) el Reial decret sobre el traspàs de la línia a la Generalitat.

Amb l'acord al qual s'havia arribat, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) passava a ser el nou propietari i gestor de la línia, mentre que encomanava a RENFE la prestació del servei ferroviari fins al 31 de desembre de 2007.

Les reaccions dels alcaldes

Tot just tres dies després d'haver fet efectiu el traspàs, el conseller del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat (DPTOP), Joaquim Nadal i Farreras (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), anunciava que la Generalitat invertiria inicialment entre 25 i 30 MEUR per millorar la línia. Tot i això, Nadal demanava un marge de confiança als usuaris abans que no es comencés a percebre'n la injecció econòmica. Segons el conseller, les inversions i millores més visibles arribarien el 2007.

L'alcalde de la Pobla de Segur, Lluís Bellera Juanmarti (ERC), va destacar que les millores al tren suposarien un impuls per a tota la zona, tot i que va advertir sobre la necessitat d'augmentar la freqüència de pas dels trens, passant de tres a sis combois diaris en els dos sentits, i de reduir el temps de recorregut del trajecte a una hora i vint minuts.

L'alcalde de Lleida, Àngel Ros i Domingo (PSC), manifestava el seu desig que el nou tren consolidés la "realitat metropolitana" de Lleida, potenciant les comunicacions de rodalies amb Balaguer i altres poblacions. Aquesta reivindicació era compartida també per l'alcalde de Balaguer, Miquel Aguilà i Barril (PSC).

Estudi d'usuaris de la línia

El 8 de gener, FGC feia públiques les dades obtingudes en un estudi sobre els usuaris de la línia, encarregat amb l'objectiu de definir les actuacions que calia realitzar-hi per millorar i potenciar el servei. Entre les conclusions de l'estudi destacava que els estudiants, bàsicament de la Universitat de Lleida (UdL), eren els principals usuaris i que representaven entorn del 25,4% del total de viatgers.

L'estudi especificava que en el tram entre Lleida i Balaguer predominava la mobilitat obligada, per estudis i feina, principalment, i que era el tram amb més usuaris (60% dels viatges), mentre que la demanda disminuïa significativament en el tram de Balaguer a la Pobla de Segur, tram en el qual predominava la mobilitat no obligada, principalment per motius turístics. En tots els trams de la línia, però, l'estudi detectava una quota de mercat baixa i subratllava la necessitat de captar més usuaris.

A partir dels resultats obtinguts, proposava un seguit de mesures per captar més viatgers. Entre les principals per al tram Lleida-Balaguer, hi havia incrementar l'oferta i millorar les correspondències a Lleida, establir nous horaris adaptats a les necessitats de la demanda obligada i reduir el temps de viatge; i, per al tram Balaguer-la Pobla de Segur, millorar els temps de viatge fins fer-los competitius amb el vehicle privat. També plantejava compatibilitzar el servei públic del tren amb els usos turístics, per la qual cosa recomanava realitzar un pla de promoció turística per definir com caldria captar aquest segment de la demanda.

El projecte d'inversions

El 23 de febrer el delegat territorial del Govern a Lleida, Jaume Gilabert i Torruella (ERC), i el president de FGC, Joan Torres i



Carol, van presentar un projecte d'inversió de 77 MEUR en cinc anys per a la reforma integral de la línia.

La primera actuació suposaria una inversió de 19 MEUR. Les obres començarien al juny i obligarien a tancar el servei entre Balaguer i la Pobla durant sis mesos, fet que obligaria a fer el transport de passatgers per carretera per bé que es mantindria operatiu el tram entre Lleida i Balaguer. L'actuació consistiria a renovar els carrils i a implantar noves travesses de formigó.

Feta aquesta primera reforma, FGC anunciava una inversió addicional de fins a 58 MEUR per completar les millores amb reformes d'andanes i estacions, senyalització, enllumenat de túnels, reforçament de talussos i ponts i posada en marxa d'una nova oferta comercial. Aquest segon paquet d'obres es perllongaria fins al 2008.

El 17 d'abril el president de la Generalitat, Pasqual Maragall i Mira (PSC), presidia a Balaguer la presentació dels terminis del Pla de renovació integral de la línia i confirmava les declaracions fetes per Joan Torres.

Les obres

El 18 de juny, FGC anunciava l'adjudicació de les obres de renovació de via en el tram Balaguer-la Pobla de Segur a la Unió Temporal d'Empreses (UTE) COMSA Empresa Constructora/Guinovart&Oshsa, per un import de 16,9 MEUR. En els treballs, també hi seria present l'empresa lleidatana Benito Arnoe Hijos, i s'estava estudiant la possible col·laboració amb el Col·legi de Topògrafs de Lleida.

A mitjan juliol van començar les obres i a començament d'octubre Jaume Gilabert anunciava l'inici de la col·locació de les noves vies. Va explicar que cada dia es renovarien entre 700 i 800 m de línia i que les obres es clourien a final d'any, tal com estava previst.

Possible prolongació fins a França

Gilabert també va fer públic que la Generalitat es plantejava allargar el tren de la Pobla de Segur per enllaçar els usuaris del Ferrocarril d'Alta Velocitat [66,67] amb les pistes d'esquí andorranes. El projecte, que es plantejava a llarg termini, permetria millorar la rendibilitat de la línia i augmentar el nombre de viatgers.

Un informe elaborat per la Ponència d'Estudi sobre les Comunicacions i el Desenvolupament dels Pirineus i aprovat per unanimitat a final de novembre a la Comissió de Foment del Senat recomanava a l'Executiu espanyol estudiar la prolongació de la línia ferroviària de la Pobla de Segur fins a França.

Paral·lelament, el president de la Diputació de Lleida, Isidre Gavín i Valls (CiU), es reunia a la capital del Segrià amb el secretari per a la Mobilitat de la Generalitat, Manel Nadal i Farreras (PSC). A la trobada van parlar de la necessitat d'impulsar un estudi per mirar de perllongar la línia de la Pobla de Segur. Gavín va explicar que l'objectiu de l'estudi era veure si seria viable una prolongació de la línia i en quina direcció. Afirmà que, en principi, la Diputació de Lleida pretenia fer arribar el tren a poblacions turístiques com Sort o Llavorsí, però que caldria també analitzar altres opcions, com la connexió transpirinenca amb Tolosa o una línia fins a Andorra.

El ferrocarril de la Pobla i el PITC

El 8 de desembre el conseller de Política Territorial, Joaquim Nadal, presentava el Pla Director d'Infraestructures del Transport de Catalunya 2006-2026 [121], en el qual es preveia invertir en actuacions de millora de la línia Lleida-la Pobla de Segur, però no es pensava a fer-ne una ampliació. Pocs dies més tard, el cap de govern d'Andorra, Albert Pintat Santolària (Partit Liberal d'Andorra, PLA), criticava aquest pla per no incloure cap nova infraestructura ferroviària als Pirineus i no posar de manifest "una voluntat política, a curt termini" per millorar les línies ja existents, com la de Puigcerdà i la de la Pobla de Segur. Pintat considerava que les inversions previstes al Pla continuaven potenciant l'àrea metropolitana en detriment del Pirineu, i destacava que una inversió més alta a les comarques de l'Alt Urgell i la Cerdanya beneficiaria les comunicacions entre Catalunya i Andorra. Pintat declarava també que, malgrat tot, el seu govern continuaria treballant amb la Generalitat per rectificar aquesta situació i aconseguir més inversions al Pirineu.

A mitjan desembre el conseller Nadal va reconèixer que les obres no finalitzarien en el termini previst, a final de l'any 2005, sinó que s'allargarien fins a la primavera següent. Només tres dies després, el Govern de la Generalitat aprovava una inversió de 60 MEUR destinats a la segona fase de les reformes, que completarien les obres ja iniciades.

MPB

Més informació:

www.trenscat.com/pobla
www10.gencat.net/drep/AppJava/cat/autogovern/transferencies/acords/2004/2398_2004.jsp
www.altpirineu.com
www.diputaciolleida.es
www10.gencat.net/ptop/AppJava/cat/plans/sectors/pitc.jsp
PRIETO, LL. Y ENGUIX, Joan Carles. *El transpirenaico del Noguera Pallaresa y el ferrocarril Lleida-Teruel-Baeza*. Ed Monografías del ferrocarril. Madrid, 1994

79 FERROCARRIL LLEIDA-MANRESA



Amb l'entrada en funcionament del sistema de control automàtic de circulació de trens entre Lleida i Manresa, RENFE preveu suprimir el personal de les estacions. Els ajuntaments afectats mostren la seva preocupació per la possible degradació d'aquests espais. La Plataforma en Defensa del Tren Lleida-Manresa va organitzar un acte reivindicatiu a Madrid per demanar més inversions en la línia, tot i que els representants del partit al Govern de la Generalitat eren més partidaris de la negociació parlamentària. El Ministeri de Foment aprova noves inversions de millora de la línia.

Antecedents | 2004:96

El Ferrocarril entre Manresa i Lleida es va inaugurar l'any 1860. Passats els anys, aquesta infraestructura es troba en un important estat de degradació a causa de la falta d'inversió de les darreres dècades.

Així mateix, a final de l'any 2004 es va posar en funcionament el sistema de control automatitzat de la circulació de trens, a Bell-lloc d'Urgell, Mollerussa, Tàrrega i Cervera, fet que va comportar la progressiva retirada del personal operador de RENFE a les estacions. A l'estació de Tàrrega, l'únic operari que hi treballava havia de ser traslladat, conjuntament amb el personal de Mollerussa, a altres destins.

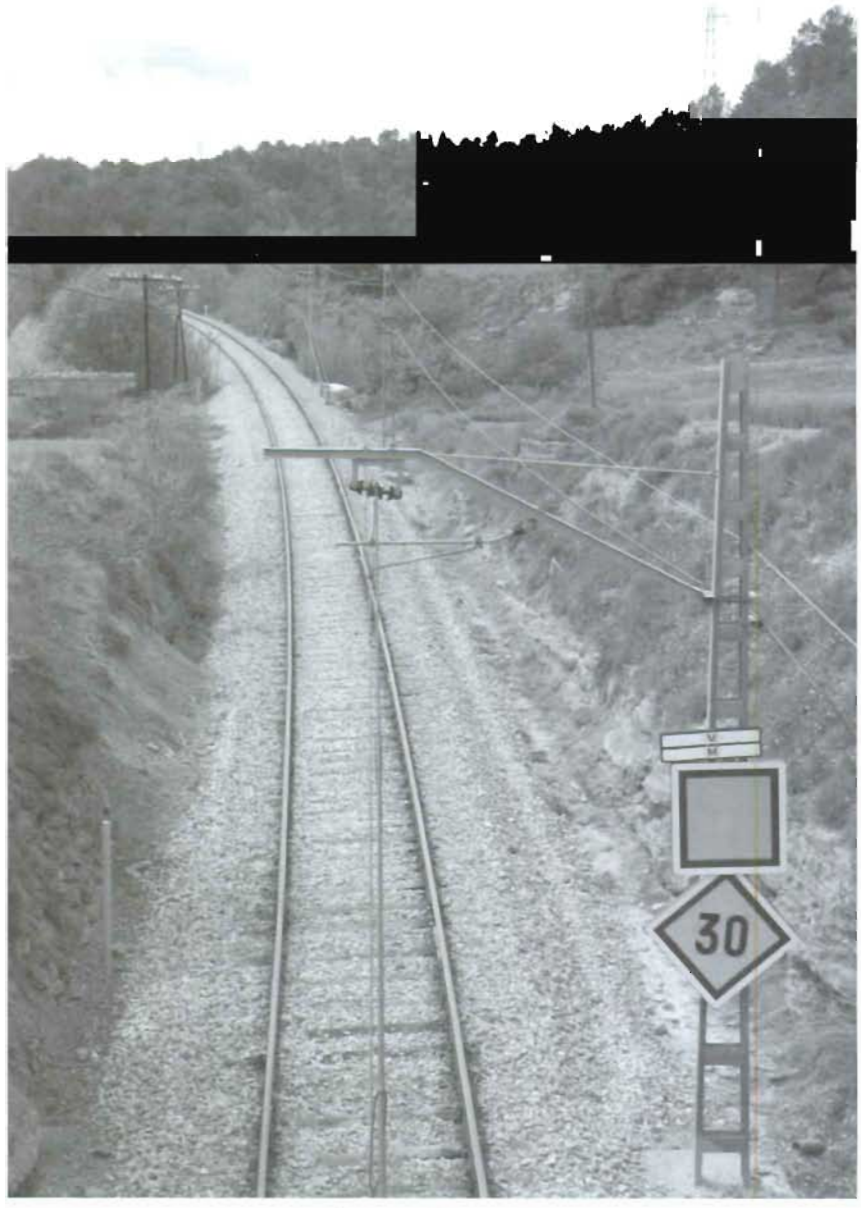
Les reaccions al control automatitzat de les estacions

Els ajuntaments afectats i la Diputació de Lleida van manifestar que la decisió de RENFE d'automatitzar i retirar el personal encarregat del manteniment diari de les estacions d'aquesta línia afavoriria la degradació d'aquests espais.

Com a protesta per l'estat general d'aquesta línia d'FFCC i per la retirada del personal, la Plataforma en Defensa del Ferrocarril de les Terres de Lleida va organitzar, per al dia 27 de gener de 2005, un viatge reivindicatiu a Madrid amb l'objectiu d'entrevistar-se amb la ministra de Foment, Magdalena Alvárez Arza (Partit Socialista Obrer Espanyol, PSOE), i denunciar la degradació creixent de la línia, que podria anar a més si se'n retirava el personal operari.

Aquesta Plataforma, amb gairebé deu anys d'història, va ser inicialment impulsada pels sindicats UGT i CC.OO que anaven en contra de la intenció del Govern de l'Estat espanyol de reduir o tancar el servei ferroviari tant de la línia de ferrocarril la Pobla de Segur-Lleida [78] com de la Lleida-Manresa. La iniciativa dels sindicats, independent de cap partit, va trobar un primer aixopluc institucional en la Diputació de Lleida. Amb el temps, els ajuntaments dels municipis per on passa la línia Lleida-Manresa es van anar afegint a la iniciativa, a més dels consells comarcals. També es va afegir a les reivindicacions de la Plataforma la Cambra de Comerç de Lleida i el Consorci Viari de la Catalunya Central.

Del viatge reivindicatiu, però, se'n van desmarcar els representants dels partits del PSC (Partit dels Socialistes de Catalunya), ERC (Esquerra Republicana de Catalunya) i ICV (Iniciativa per Catalunya-Verds) de la Plataforma. Es tractava de l'alcalde de Lleida Àngel Ros i Domingo (PSC), del di-



S'aproven noves inversions en la línia, Aguilar de Segarra. Foto: Àlex Tarreja



En un futur es preveu convertir part de la línia tren - tramvia. Foto: Allons Recio Raja

putat al Congrés Jordi Ramon Torres (ERC) i de la diputada provincial Mercè Riuvadulla i Gràcia (ICV). Aquests volien donar preferència a la negociació parlamentària per damunt dels actes reivindicatius, entenent que era una estratègia més eficient per aconseguir millores a la línia, atesa la conjuntura política que feia que el Partit Socialista Obrer Espanyol (PSOE) formés part del Govern de l'Estat espanyol. Per a ells, la millor mostra d'això era la inclusió d'una partida de 5,6 MEUR en els Pressupostos generals de l'Estat per al 2005, aprovats el 27 de desembre de 2004, per invertir en millores a la línia, tot gràcies a la negociació parlamentària.

Per la seva banda, el president de la Diputació de Lleida i també president de la Plataforma en Defensa del Tren Lleida-Manresa, Isidre Gavín i Valls (Convergència i Unió, CiU), veia l'actitud dels representats d'aquests partits com un acte partidista en defensa el Govern de l'Estat. Segons Gavín, quan anteriorment el Partit Popular (PP) era al govern de l'Estat espanyol, aquests mateixos partits sí que havien donat suport al conjunt dels actes reivindicatius.

Aquesta diferència d'estratègies va iniciar una crisi en la Plataforma que va enfrontar principalment el president de la Diputació i de la Plataforma, Isidre Gavín i Valls (CiU), amb els representants dels partits PSC, ICV i ERC. Davant de l'enfrontament intern, els sindicats fundadors de la Plataforma, UGT (Unió General de Treballadors) i Comissions Obreres (CC.OO), van publicar una nota de premsa, pocs dies abans de la realització del viatge reivindicatiu, en la qual proposaven un ajornament fins a resoldre les diferències. Segons els sindicats, s'estava aprofitant la Plataforma i el seu viatge per fer una confrontació partidista amb la finalitat d'anar més enllà del fi mateix de la Plataforma. Segons els dos sindicats, una font de força de la Plataforma era que canalitzava la unitat entre els diferents agents, una unitat trencada i que calia recuperar abans de seguir amb les diferents accions reivindicatives. A tot això, el 26 de gener, en declaracions fetes a la premsa, la diputada provincial Mercè Rivadulla (ICV) va demanar la dimissió del president de la plataforma, Isidre Gavín, per acabar amb la politització de la Plataforma i proposava els sindicats com els millors candidats a la presidència.

No obstant les discrepàncies en el sí de la Plataforma, el viatge es va fer. Segons Gavín, no es podia suspendre únicament perquè tres dels trenta membres no hi estiguessin d'acord.

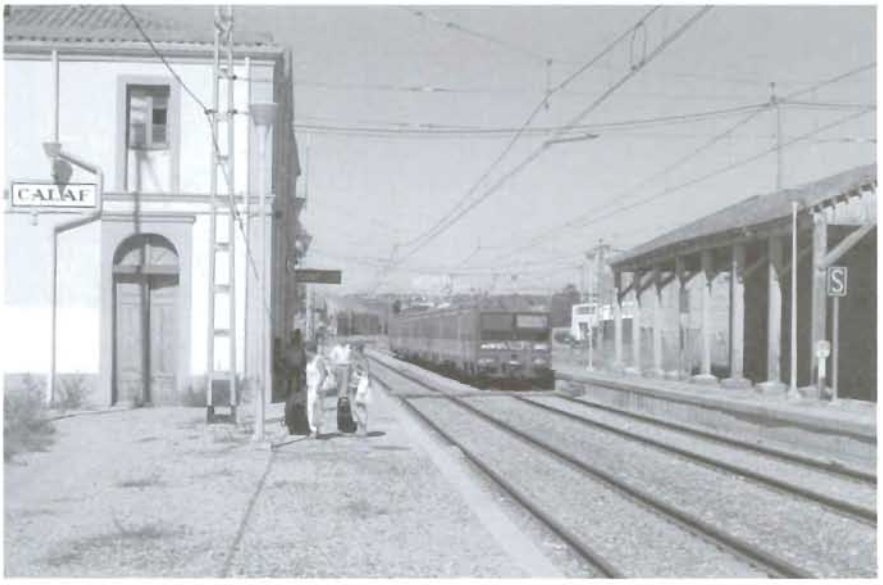
Així, el 27 de gener, vint-i-vuit components de la Plataforma van viatjar a Madrid. Entre altres, van ser-hi presents la majoria dels alcaldes d'ajuntaments afectats, representants de la Cambra de Comerç de Lleida i de consells comarcals, però no els diputats del PSC, ERC i ICV, ni l'alcalde de Tàrrega Joan Amezaga i Solé (Grup Municipal d'Associació d'Independents Nacionalistes i Progressistes, AIPN), ni cap representant dels sindicats. L'acte va finalitzar amb el lliurament d'un manifest reivindicatiu de la Plataforma al registre del Ministeri de Foment. La comitiva, però, no va ser rebuda per cap representant del Ministeri, fet que Gavín va qualificar de deplorable.

El manifest lliurat sol·licitava la inversió de capital per arranjar totalment la línia, especialment el tram Cervera-Manresa, i demanava, a més, un conveni marc entre els ajuntaments i l'empresa RENFE per mantenir obertes les estacions de la línia i en bones condicions els terrenys adjacents propietat de la companyia ferroviària. També exigia que s'obrís una línia de diàleg amb el territori i per a això acordava una reunió amb tots els agents interessats. Igualment, demanava que s'elaborés un estudi de viabilitat i mobilitat, amb l'objectiu de definir el futur model d'explotació òptim de la línia i els possibles traspassos de competències de la línia Lleida-Manresa-Barcelona.

Pel que fa l'estudi, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) es va comprometre, el mateix dia del viatge, a realitzar-lo.

Solucions

El mes de gener de 2005, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques Joa-



Hi ha preocupació per la possible degradació de aquest espais, en la imatge l'estació de Calaf. Foto: Àlex Tarroja

quim Nadal i Farreras (PSC) va proposar la formació d'una empresa mixta de RENFE amb Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) amb l'objectiu de gestionar el servei de rodalies en la línia Lleida-Manresa. A més, també es va manifestar la intenció de negociar amb el Ministeri de Foment per tal d'aconseguir la gestió compartida de la infraestructura. Es tractaria d'una fórmula més viable que no pas la totalitat del traspàs, atès que aquesta línia es troba inclosa en la Red Ferroviaria de Interés General, depenent del Ministeri de Foment.

També al gener, el delegat del Govern a Lleida, Jaume Gilabert i Torruella (ERC), va afirmar que un cop culminat el traspàs de competències de la línia de FERROCARRIL LA POBLA DE SEGUR-LLEIDA [78] es van iniciar un seguit de converses amb RENFE per tal determinar la viabilitat del traspàs total de la gestió.

Per altra banda, pel que fa a la retirada del personal operador de les estacions, alguns ajuntaments han optat per resoldre el tema mitjançant acords amb RENFE per gestionar les instal·lacions. És el cas de l'Ajuntament de Tàrrega, que a principi de febrer va arribar a un acord amb RENFE pel que serà usufructuari de l'estació i dels 6.200 m² limítrofs, propietat de l'operador. L'Ajuntament gestionarà i mantindrà les instal·lacions i les aprofitarà per potenciar i dinamitzar aquest espai de la ciutat, a més de construir-hi un aparcament dissuasiu.

Pel que fa al Ministeri de Foment, l'abril de 2005 el Consell de Ministres va autoritzar un pressupost per a licitacions de prop de 19 MEUR destinats a realitzar obres de millores en el tram entre Cervera i Calaf. Es tracta, en aquest cas, de la rehabilitació de l'electrificació, de la renovació de travesses i de la reparació del túnel de l'Aigua, entre altres actuacions. A més, al novembre, el Ministeri de Foment també va licitar, per 272.000 €, la redacció del projecte constructiu del tram entre Calaf i Manresa, destinat igualment a la realització d'actuacions de conservació i millora de la infraestructura. Es tracta de dues accions emmarcades en el PLAN ESTRATEGICO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES 2005-2020 (PEIT) [129], que va ser aprovat pel Govern espanyol el 13 de juliol de 2005.

Pel que fa al futur d'aquesta línia, el DPTOP preveu convertir-lo en tren tramvia un cop entri en funcionament el FERROCARRIL TRANSVERSAL DE CATALUNYA [81]. Es tracta d'una modalitat híbrida entre el tramvia (per a recorreguts urbans) i el ferrocarril (per a recorreguts interurbans), capaç d'adaptar el traçat i la velocitat a l'entorn per on avança. Aquest sistema s'implantaria tot aprofitant aquest vell traçat entre Lleida i Cervera i parant a totes les poblacions intermèdies. La prolongació d'aquest servei fins a Calaf i Manresa també es podria considerar.

Per a un termini més pròxim, es preveu l'execució i l'acabament de les obres de millora del Ministeri de Foment, primer al tram entre Cervera i Calaf, que es podrien acabar a final de 2007, atès que el termini d'execució és de vint-i-set mesos, i posteriorment, un cop enllestit el projecte constructiu, es faria la licitació de les obres de millora per al tram de Calaf a Manresa. També s'espera que es realitzin més signatures de més convenis d'usdefruit entre RENFE i els ajuntaments per on passa la línia que permetin recuperar els espais de les estacions i evitar-ne l'abandonament.

ARR

Més informació:

www.ugtcatalunya.org
www.diputaciolleida.es
Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario
Ley 2/2004, de 27 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2005
Plan Estrategico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) 2005-2020. Ministerio de Fomento. Madrid, 2005.

FERROCARRIL ORBITAL VILANOVA-MATARÓ 30



El 30 de desembre, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) presenta l'estudi de traçat del ferrocarril orbital Vilanova-Mataró i la resolució d'inici de la redacció del Pla director urbanístic de la línia. Amb aquest projecte, emmarcat dins del Pla d'infraestructures del transport de Catalunya, el Govern de la Generalitat pretén trencar amb la radialitat de la xarxa de transport de la Regió Metropolitana de Barcelona i millorar la mobilitat amb transport públic dels municipis de la segona corona. Els ajuntaments afectats han valorat positivament l'inici del projecte, que espera una entesa entre la Generalitat i el Ministeri de Foment per establir un calendari d'execució de les obres.

Els municipis de la segona corona metropolitana de Barcelona han assolit en les darreres dècades un pes demogràfic i econòmic que ha posat de manifest la necessitat de replantejar el disseny de les infraestructures de la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB). Ciutats com Vilanova i la Geltrú, Vilafranca del Penedès, Martorell, Terrassa, Sabadell, Granollers i Mataró s'han consolidat com a pols dinamitzadors d'uns sistemes urbans que generen cada vegada major mobilitat entre ells.

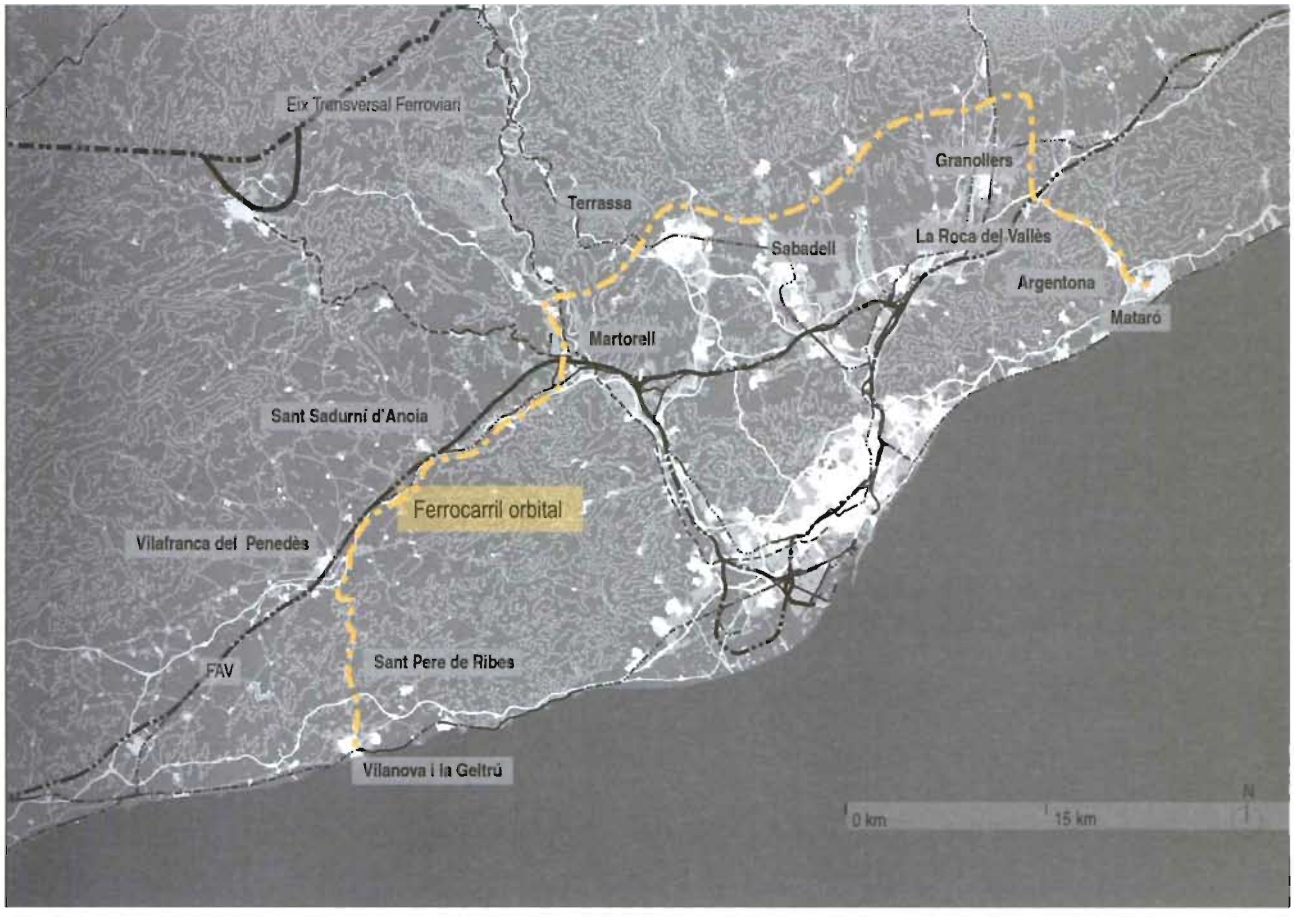
Uns orígens lligats a l'autovia orbital

L'AUTOVIA ORBITAL B-40 [18], planificada el 1966 al Pla director territorial de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB), havia de circumval·lar la ciutat de Barcelona, connectant Vilafranca del Penedès amb Mataró passant per Martorell, Terrassa, Sabadell i Granollers. Però la falta de consens sobre la necessitat de crear aquest nou eix viari n'ha endarrerit l'execució.

Un dels principals col·lectius contraris a la construcció de l'autovia orbital, Campanya Contra el Quart Cinturó (CCQC), indicava, des de la seva constitució com a plataforma a començament de la dècada dels noranta, que el ferrocarril podia ser una de les alternatives sostenibles per resoldre el problema de la mobilitat a la Regió Metropolitana. La CCQC defensava l'adaptació de la línia de mercaderies del FERROCARRIL EL PAPIOL-MOLLET [76] al trànsit de viatgers.

El Pla director d'infraestructures de transport públic col·lectiu 2001-2010 (PDI), aprovat el 25 d'abril de 2002 pel Consell d'Administració de l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM), destinava un apartat als estudis de viabilitat que calia realitzar, figurant-hi per primera vegada la línia orbital Vilanova-Mataró, amb la finalitat de poder prendre la decisió d'incorporar-la en el mateix PDI 2001-2010 (segon quinquenni) o a propers documents on s'analitzés el projecte amb més profunditat.

El 28 de juny de 2004, la Cambra de Comerç de Barcelona (CCB) presentava un es-



tudi socioeconòmic de l'autovia orbital B-40 en què s'argumentava que el tren podia ser una alternativa complementària a l'eix viari, encara que no seria rentable ni solucionaria la futura congestió de les carreteres de la Regió Metropolitana.

D'altra banda, el setembre de 2004, els alcaldes de les principals ciutats de la segona corona metropolitana es reunien amb el president de la Generalitat, Pasqual Maragall, sota l'agrupació Ciutats de l'Arc Metropolità de Barcelona. Aquesta agrupació, impulsada pels alcaldes de Vilanova i la Geltrú, Vilafranca del Penedès, Martorell, Terrassa, Sabadell, Granollers i Mataró, es constituïa el 2002 com un grup de treball que tenia l'objectiu de reflexionar i formular propostes dins del debat territorial metropolità. En aquest sentit, la reunió tenia com a finalitat de demanar la realització d'un informe d'impacte ambiental i d'un estudi de traçat de l'eix ferroviari orbital ben immediat.

La proposta de ferrocarril orbital

El projecte començava a consolidar-se l'agost de 2005, quan Joaquim Nadal, conseller del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), feia una proposta econòmica al Ministeri de Foment. Aquesta plantejava una inversió conjunta de 20.000 MEUR durant els quatre anys següents, que es destinarien a les obres que el Govern de l'Estat tenia en projecte a Catalunya. D'aquesta quantitat, 10.500 MEUR s'adreçarien a serveis ferroviaris, 6.000 dels quals els assumiria el Ministeri de Foment, mentre que els 4.500 restants els aportaria el Govern català.

Entre totes les actuacions ferroviàries previstes a la proposta de conveni figuraven projectes com el FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT [66], la millora en la xarxa del FERROCARRIL DE RODALIES [75], la LÍNIA 9 [97] del metro i el ferrocarril orbital. Joaquim Nadal va remarcar la importància d'aquest últim, atesa la seva condició d'eix vertebrador de la RMB.

El 7 de desembre de 2005, el DPTOP presentava el PLA D'INFRAESTRUCTURES DEL TRANSPORT DE CATALUNYA [121] (PITC). Aquest Pla integrava per primera vegada en un mateix document la planificació viària i ferroviària i augmentava l'aportació econòmica al ferrocarril amb l'objectiu d'aconseguir una redistribució modal del transport. Dels 37.115 MEUR previstos, més de 25.000, un 68% del total, es destinaven a la xarxa ferroviària.

Joaquim Nadal manifestava que l'aposta pel ferrocarril responia a la voluntat del Govern d'aconseguir un model territorial i de mobilitat descentralitzat. Per aconseguir-ho, el Pla prioritzava dues actuacions que trencaven l'estructura radial de la xarxa ferroviària catalana: el FERROCARRIL TRANSVERSAL DE CATALUNYA [81] i l'eix orbital ferroviari Vilanova-Mataró, amb una estimació pressupostària de 6.500 i 1.227 MEUR, respectivament. El Pla, però, no concretava un calendari per començar les obres.

Els detalls del projecte

El 30 de desembre de 2005, el DPTOP presentava l'estudi d'alternatives de traçat de la futura línia orbital ferroviària i la resolució d'inici de la redacció del Pla director urbanístic de la línia, amb l'objectiu de garantir la reserva de sòl necessària per realitzar el projecte.

L'estudi presentava un traçat de 106 km, que es recolzava en línies ja existents i quatre trams de nova construcció de 55 km. La línia connectava vint-i-cinc estacions, vuit de les quals de nova creació i la meitat del total, soterrades.

El traçat, subjecte a modificacions, transcorria pels municipis de Vilanova i la Geltrú, Sant Pere de Ribes, Canyelles, Vilafranca del Penedès, la Granada, Subirats, Sant Sadurní d'Anoia, Gelida, Martorell, Terrassa, Sabadell, Barberà del Vallès, Santa Perpètua de Mogoda, Mollet del Vallès, Montmeló o Parets del Vallès, Granollers, la Roca del Vallès, Argentona i Mataró.

L'estudi preveia que aquest desplegament donaria servei a una població de més de 870.000 habitants i que uns setze milions de viatgers utilitzarien la línia cada any.

El document quedava pendent de ser tramitat als municipis afectats, com a consulta institucional, pendent de la redacció de l'estudi informatiu i d'impacte ambiental, encarregat a Infraestructures Ferroviàries de Catalunya (IFERCAT), i pendent de la redacció del Pla director urbanístic per establir la reserva de sòl, acordada per la Comissió d'Urbanisme de Catalunya (CUC).

Els ajuntaments dels municipis afectats per la línia van valorar positivament la posada en marxa del projecte, que restava a l'espera d'un acord entre la Generalitat i el Ministeri de Foment en el conveni marc d'infraestructures ferroviàries del 2006, a fi de poder concretar l'inici de les obres.

JJFR

Més informació:

http://www10.gencat.net/ptop/binaris/Orbital30122005_tcm32-29882.pdf
http://www10.gencat.net/ptop/AppJava/cat/plans/sectors/pitc.jsp
http://www.atm-transmet.org/pdfs_cat/pdi/pdi01.pdf
http://www.cambraben.es/Catalan/Infraestructures/documents/cap00_auto-viab40.pdf
http://www.arcmetropolita.org/
http://ecqc.pangea.org/cinturo.htm

FERROCARRIL TRANSVERSAL DE CATALUNYA



L'Eix Transversal Ferroviari (ETF) és una proposta del Govern de Catalunya per al futur transport de mercaderies i passatgers. El tren unirà a velocitat alta Lleida amb Girona en un horitzó d'entre quinze i vint anys. Després de la presentació pública del projecte el juliol de 2005, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) de la Generalitat aconsegueix que el Ministeri de Foment l'incorpori al seu Pla estratègic d'infraestrucures i transport (PEIT) i l'inclou al Pla d'infraestructures del transport (PIT) de Catalunya, 2006-2026. També inicia una consulta institucional amb les administracions afectades pel futur pas de l'ETF i el procés de licitació dels estudis informatius i d'impacte ambiental dels trams Lleida-Cervera, Igualada-Manresa-Castellbisbal i Vic-Girona.

Antecedents | 2004:97

El Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) de la Generalitat de Catalunya va continuar els treballs relacionats amb el projecte de l'Eix Transversal Ferroviari (ETF). El juliol de 2005, el president de la Generalitat, Pasqual Maragall, i el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, varen presentar a la societat catalana el projecte sobre el qual treballarà el Govern. Aquest ferrocarril, previst en a l'ACORD PER A UN GOVERN CATALANISTA I D'ESQUERRES [2003:5], ha estat incorporat al PLA D'INFRAESTRUCTURES DEL TRANSPORT (PIT) DE CATALUNYA 2006-2026 [121], que emmarca el futur tren transversal en la política ferroviària del Govern. Segons els documents, els objectius que es volen assolir amb el nou tren seran: millorar la comunicació transversal de les ciutats situades a la Catalunya central i captar part del trànsit de mercaderies que circula per la xarxa viària.

Un projecte ferroviari per a mercaderies i passatgers

El recorregut del tren anirà des de Lleida cap a Cervera, seguirà en direcció a Igualada i enfilarà cap a Manresa, des d'on sortirà un ramal que anirà al port de Barcelona. De Manresa continuarà cap a Vic, cap a l'aeroport de Girona i finalment cap a Girona. La longitud total, amb els accessos a les diferents ciutats, serà de 360 km. L'import estimat de la inversió està per sobre dels 6.000 MEUR, fet que significarà un cost per quilòmetre de 18 MEUR.

La línia serà d'ample internacional i hi circularan trens de passatgers i de mercaderies. Quant al transport de mercaderies, el disseny del projecte permetra que els trens circulin entre els 100 i els 120 km/h i evitarà que els combois entrin als municipis. Les terminals de càrrega estaran ubicades als afores de Tàrrega, Igualada, Manresa i Vic, mentre que les dues estacions gironines facilitaran l'accés de mercaderies des de les àrees logístiques i industrials properes. Els trens que hi circularan arribaran a la frontera francesa gràcies a la connexió d'aquesta nova línia amb la d'alta velocitat a l'alçada de l'aeroport de Girona. A partir d'aquí, els combois continuaran el seu viatge cap a Europa a través del futur túnel de la Jonquera.

Des de Manresa, el traçat anirà cap a Martorell per connectar amb les línies ferroviàries del corredor prelitoral i el port de Barcelona. De les dues connexions PORTUÀRIES anunciades en el projecte inicial [2004:97], la de TARRAGONA I LA BARCELONA [161] [159], l'ETF facilitarà la sortida de mercaderies per una connexió ferroviària d'ample europeu al port de la capital catalana. En la presentació del projecte, va quedar descartada l'opció per Puigcerdà-la Tor de Querol [2004:97]. Els diferents estudis tècnics assenyalaven que el traçat per sota la collada de Toses seria poc adequat i molt costós per a aquest tipus de transport.

Quant al transport regional de viatgers, els trens podran circular entre 160 i 250 km/h i les estacions seran a Mollerussa, Tàrrega, Cervera, Igualada, Manresa, Vic i a l'AEROPORT DE GIRONA-COSTA BRAVA [6]. L'accés a l'interior de les ciutats es farà per via única per tal de minimitzar l'impacte d'aquesta infraestructura. Un dels objectius previst en el projecte és facilitar l'intercanvi de passatgers des de l'ETF amb les línies de rodalies existents, és a dir, amb Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) a Igualada i Manresa i amb RENFE a Manresa i Vic. També es podrà enllaçar amb els serveis del FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT (AVE) [67, 73] a Lleida, a l'aeroport de Girona, on es preveu una nova estació intermodal, i a Girona ciutat.

Tot i que bona part del trajecte serà nou, el tram entre Mollerussa i Cervera aprofitarà part de l'actual traçat del corredor FERROVIARI ENTRE LLEIDA I MANRESA [79]. El projecte de l'ETF preveu l'entrada dels trens fins a les futures estacions de passatgers per la traça d'aquesta línia, que s'haurà de remodelar per ajustar-la a les prestacions del nou servei ferroviari. Això suposarà buscar una solució que faci compatible el funcionament de les dues infraestructures. Per aquest motiu, el DPTOP ha proposat l'estudi d'un servei de tipus tramvia entre Lleida i Cervera que asseguri la mobilitat interna de la línia Lleida-Manresa i que mantingui el servei entre poblacions.

El recorregut presentat de l'ETF va desestimar Olot, ciutat que s'havia inclòs en el projecte inicial. Segons l'alcalde d'Olot, la decisió va ser motivada pel fort impacte que suposaria aquesta infraestructura al seu pas per la Garrotxa. Tanmateix, representants polítics i agents econòmics garrotxins van manifestar el seu desacord amb aquest canvi, al qual s'ha afegit la ciutat de Figueres, interessada a tenir una connexió ferroviària amb la capital de la Garrotxa.

Finançament i concreció de trajecte

En la presentació del projecte de l'ETF no es va fer esment de com es finançara l'obra. El president de la Generalitat va manifestar que s'estudiaria el finançament amb fons europeus i diners del Govern central. El conseller Joaquim Nadal va remarcar que l'execució d'una nova infraestructura ferroviària encaixa amb les polítiques de transport de mercaderies que potencia la Unió Europea (UE). Aquestes polítiques tenen com a objectiu que el tren augmenti la seva participació en relació amb el transport per carretera, fet que, a parer seu, pot ajudar a aconseguir part del finançament necessari per al nou tren.

L'estiu de 2005, el projecte ferroviari defensat pel Govern català va ser admès com una al·legació al PLA ESTRATÈGIC D'INFRAESTRUCTURES I TRANSPORT (PEIT) [129] del Ministeri de Foment, que va incorporar aquest traçat com a "corredor en estudi" en l'aprovació definitiva del seu document estratègic. El desembre de 2005 el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va presentar el PLA D'INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT (PIT) DE CATALUNYA 2006-2026 [121] i en l'annex d'actuacions que l'acompanya tampoc no



es va concretar el repartiment dels 6.000 MEUR estimats com a cost inicial entre les administracions amb competències sectorials.

A la tardor de 2005, el DPTOP va iniciar el procés d'informació institucional del document d'Objectius i propòsits del pla director urbanístic de l'Eix Transversal Ferroviari. Aquesta consulta prèvia amb els ajuntaments afectats pel nou traçat està prevista en la tramitació dels plans directors urbanístics de la nova Llei d'urbanisme i permet que les administracions expressin la seva opinió en forma d'al·legacions al Departament.

El mes de novembre, el mateix Departament va anunciar l'inici del procés de licitació dels estudis informatius i d'impacte ambiental dels tres trams amb què s'ha dividit el recorregut: Lleida-Cervera, Igualada-Manresa-Castellbisbal i Vic-Girona. L'import dels estudis era de 4 MEUR, s'havien d'haver adjudicat el primer trimestre de 2006 i estar redactats en el termini d'un any.

Primeres reaccions territorials

La presentació de l'ETF va ser ben rebuda per les comarques per on ha de circular el futur tren. En general, totes varen valorar positivament el fet d'acollir una infraestructura ferroviària que millorarà les comunicacions transversals de Catalunya. Tanmateix, alguns municipis o consells comarcals varen fer algunes consideracions puntuals.

Al Bages, Santpedor i Sant Fruitós del Bages van manifestar que esperaven que el traçat definitiu respectés els entorns naturals dels municipis afectats, ja que són nombroses les infraestructures que travessen la comarca o que estan projectades, entre elles el futur desdoblament de la carretera C-25, l' [TRANSVERSAL [27]]. Per la seva banda, l'alcalde de Manresa, Jordi Valls (Partit dels Socialistes de Catalunya-Progrés Municipal, PSC-PM), va recordar la necessitat de millorar l'actual servei ferroviari entre Manresa, Terrassa i Barcelona.

Al Ripollès, la valoració de l'ETF sobre les comunicacions comarcals va ser divergent. L'interès immediat en temes ferroviaris se centra en la línia entre Barcelona i la Tor de

Querol. En aquest sentit es va expressar l'alcaldessa de Ripoll, Teresa Jordà (Esquerra Republicana de Catalunya, ERC), i la plataforma el Ripollès existeix! que varen recordar i reclamar les promeses d'inversió de l'anterior ministre de Foment per millorar aquesta línia.

A l'Anoia, l'alcalde d'Igualada, Jordi Aymamí (Entesa per Igualada), va valorar positivament que el municipi hagi estat inclòs en el recorregut de l'ETF, igual que Dora Ramon (PSC-PM), alcaldessa de Martorell. Al Baix Llobregat, va ser l'alcalde d'Esparreguera, Xavier Sitjà (Iniciativa per Catalunya Verds-Entesa pel Progrés Municipal, ICV-EM) qui va manifestar la seva decepció quan va conèixer el traçat. L'opció Igualada-Manresa deixava el seu municipi sense connexió ferroviària directe amb Martorell.

Al Pla d'Urgell, els municipis de Fondarella, Miralcamp, Torregrossa i Mollerussa van considerar que el traçat proposat n'afectarà l'expansió municipal i que, a més, hi destruirà camps de conreu. L'octubre de 2005, el ple del Consell Comarcal, Convergència i Unió (CiU) i Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i els ajuntaments afectats varen redactar i presentar les al·legacions als traçats de l'ETF i a la proposta de tren tramvia pel tram Lleida-Cervera al DPTOP.

Els estudis encarregats, juntament amb la informació urbanística municipal i les opinions expressades en les al·legacions hauran de servir de base per a la futura redacció del pla director. En aquest document, que ha d'elaborar el Departament de Política Territorial i Obres Públiques, es concretaran el traçat i les reserves de sòl necessàries per a l'execució de les obres.

ESR

Més informació:

www.gencat.net/ptop
www.fomento.es

82 FERROCARRIL VIC-PUIGCERDÀ



Continuen les obres de millora a la línia ferroviària Vic-Puigcerdà. En paral·lel s'inicien els treballs per a l'establiment del tren turístic del Pirineu, el Tren Verd, que travessarà les comarques del Ripollès i la Cerdanya fins a arribar a la Cerdanya francesa. A final d'any el Pla d'infraestructures de transport de Catalunya, presentat pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques, descarta potenciar la línia com a ruta principal de mercaderies i passatgers tot i ser aprovat el desdoblament del tram entre Montcada i Vic, darrer tram de rodalies pendent de ser desdoblat.

Antecedents 2003:64; 2004:98

La línia ferroviària Vic-Puigcerdà, pertanyent a la xarxa de rodalies de RENFE, travessa les comarques d'Osona, el Ripollès i la Cerdanya fins a arribar a la Tor de Querol (Alta Cerdanya). Durant el 2003 i el 2004, la manca d'inversions a la xarxa i el conseqüent empitjorament del servei van provocar les queixes d'usuaris i administracions dels municipis per on passava el tren.

El 2003 el Ministeri de Foment es va comprometre a invertir 322,57 MEUR en el marc del Pla d'infraestructures de transport 2000-2007 (PIT), dels quals 267,57 MEUR anirien destinats a canviar la instal·lació elèctrica, a remodelar les estacions, a incrementar les mesures de seguretat, a eliminar els passos de nivell i a adaptar les travesses a les vies d'ample europeu. En paral·lel, el Ministeri també va establir un pla de millores a la línia com a mesura urgent, amb un pressupost d'1,5 MEUR.



Durant el 2004, any de celebració del 75è aniversari de la connexió internacional de la línia a través de la Tor de Querol, es van realitzar millores d'accessibilitat i de nous sistemes d'il·luminació a quatre estacions de la línia.

Noves millores a la línia

Al febrer l'empresa pública Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) va iniciar les obres d'instal·lació, previstes pel Ministeri de Foment en el marc del PIT 2000-2007, de vuit nous enclavaments electrònics a les estacions de Manlleu (Osona), Torelló (Osona), Sant Quirze de Besora-Montesquiu (Osona), Ripoll (Ripollès), Ribes de Freser (Ripollès), Planoles (Ripollès), la Molina (Cerdanya) i Puigcerdà (Cerdanya) i la modificació i ampliació de l'estació de Vic (Osona).

Les obres consistien en la implantació d'un sistema automàtic per integrar tots els equipaments de seguretat i permetre el telecomandament des del centre de control de trànsit de Barcelona i la renovació dels sistemes de comunicació i de subministrament de la línia. Les obres les executava Bombardier Transportation Spain SA, amb un pressupost de 16,5 MEUR i un termini d'execució de vint-i-vuit mesos.

S'inicien els treballs per a l'establiment del tren turístic del Pirineu, el Tren Verd

L'any 2004 l'Ajuntament de Ripoll, el Consell Comarcal del Ripollès, la Unió Intersectorial i Empresarial del Ripollès i Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) van crear una comissió gestora amb l'objectiu d'impulsar la creació d'un tren turístic que s'anomenaria Tren Verd i que aniria des de Ripoll –inici del trajecte– fins a Puigcerdà a través de la Collada de Toses. A la Tor de Querol enllaçaria amb el seu homòleg francès, el tren groc, fins a Vilafranca de Conflent (Catalunya Nord). El projecte s'inscriuria en el marc de l'Euroregió i la cooperació transfronterera i va néixer arran de la celebració del 75è aniversari de la connexió internacional.

En paral·lel els impulsors del projecte estaven treballant, amb el suport d'associacions i entitats culturals de les comarques per on passaria el tren, per formar un consorci que s'hauria d'encarregar de gestionar i explotar la futura línia.

La Companyia General de Ferrocarrils turístics va ser l'encarregada de dur a terme el projecte tècnic. Inicialment estava previst l'ús de locomotores elèctriques de la sèrie 1.000, fabricades el 1927 per la Compañía Auxiliar de Ferrocarriles Beasain (Guipúscoa), que s'estaven rehabilitant, mentre que la restauració de les màquines a vapor es deixava per a una segona fase. S'estimava que el projecte es materialitzaria en un termini de dos anys.

Per les mateixes dates, l'ADIF va destinar una partida de 500.000 euros i l'Ajuntament de Ripoll una altra de 30.000 euros per a la recuperació de l'estació de Ripoll, un edifici neoromànic de l'any 1920, davant de l'estació de ferrocarril de RENFE. L'edifici, propietat de RENFE, estava en desús i es preveia reformar-lo per acollir-hi un centre d'interpretació del ferrocarril, un hotel, un arxiu històric i el fons documental del Centre d'Estudis del Ferrocarril, que consolidarien Ripoll com a focus cultural de l'activitat ferroviària. La iniciativa comptava amb la col·laboració de la Fundació dels Ferrocarrils Espanyols i del Museu del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú.

A final de març, els alcaldes de Puigcerdà, Joan Planella (Esquerra Republicana de Catalunya, ERC), de Fontanals de Cerdanya, Isidre Forga (Convergència i Unió, CiU) i d'Alp, Salvador Rigola

(Independents pel Canvi, IPC), van prioritzar la millora de la línia ferroviària davant del tren turístic, temorosos que la posada en marxa del Tren Verd convertís la línia en un eix residual.

Per la seva banda, el grup d'Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV) al Congrés va presentar al juliol una proposició no de llei per demanar que es millorés el servei de la línia de RENFE que uneix Barcelona amb Puigcerdà, augmentant-ne la freqüència de pas i ampliant-ne els horaris dels trens.

Altres obres a la línia

A mitjan mes d'agost, el Ministeri de Foment, en el marc de les inversions del PIT 2000-2007, va començar a reforçar la potència de la línia de tren Vic-Puigcerdà, amb la substitució d'una catenària malmesa en el tram Vic-Ripoll i el reforçament de la potència de les estacions subministradores de corrent al llarg de la línia.

La millora permetria detectar les avaries en el subministrament des del centre de comandament de RENFE a Barcelona, sense haver de recórrer la línia metre a metre. Pel que fa al reforçament de les subestacions elèctriques, Foment i ADIF centraven la feina a les poblacions de Manlleu, Ripoll, Planoles i Urtx-Alp. El pressupost de l'obra era de 24 MEUR, amb un termini d'execució de dos anys per al muntatge de la catenària i d'un any per al de les subestacions.

Foment inicia els tràmits per desdoblar la línia entre Montcada i Vic

Al novembre el Ministeri de Foment va adjudicar a l'empresa Saitec la redacció dels estudis de traçat per desdoblar la línia Barcelona-la Tor de Querol entre les estacions de Montcada i Reixac i Vic, l'únic tram de rodalies a Catalunya pendent de ser desdoblat. El projecte tenia un pressupost de 650.706 euros per a l'adjudicació de l'estudi i un termini d'execució d'un any i mig. El desdoblament, que tenia per objectiu ampliar la capacitat de la línia Montcada-Vic, quedava recollit al PLA DE PEL·LÍCULES DE TRANSPORT DE CATALUNYA 2006-2026 (PITC) [12], que va presentar Joaquim Nadal, conseller de Política Territorial i Obres Públiques a final d'any.

El nou pla ferroviari descarta Puigcerdà com a ruta principal

El PITC 2006-2026 descartava Puigcerdà com a ruta ferroviària principal de mercaderies i passatgers a causa del seu traçat muntanyenc, ple de sinuositats i amb pendents de fins al 4%, i potenciava, entre altres, el FERROCARRIL TRANSVERSAL DE CATALUNYA [8] i el FERROCARRIL DEL CORREDOR MEDITERRANI [7]. Tanmateix el Pla establia actuacions de renovació i arranjament de la línia.

A la darreria de 2005 s'estava a l'espera de l'inici de les obres de desdoblament de la línia ferria entre Montcada i Reixac i Vic. En paral·lel es continuaven els treballs per endegar el futur tren turístic del Pirineu, el Tren Verd.

AJF

Més informació:

www.gencat.net/ptop
www.mfom.es
www.elperiodico.es
www.elpunt.net

83 HABITATGE



El manteniment del període d'expansió del sector immobiliari registrat durant el 2005 comporta l'assoliment de màxims històrics pel que fa al nombre d'habitatges iniciats i acabats i el manteniment d'una inflació aproximada del 15-20% anual. Paral·lelament, l'endeutament familiar continua creixent i els indicadors d'accessibilitat mostren un augment de dificultats. En aquest context, totes les previsions, encara que amb diferents matisos, assenyalen una propera moderació del mercat. En matèria de política d'habitatge, a banda de la polèmica generada pels "pisos pastera" i els minipisos, l'actualitat ha estat marcada per la Xarxa de Mediació per al Lloguer Social, el programa de sòl 2005-2008, la Llei del dret a l'habitatge [2005:93] i el compliment de més de la meitat de l'objectiu de promoure 42.000 habitatges protegits durant la legislatura.

Antecedents 2003:66 2004:99

La construcció d'habitatges

L'expansió del sector immobiliari va continuar durant el 2005, i en certa manera, es van complir les previsions que a principi d'any feia el servei d'estudis del BBVA i el RICS, l'organització mundial d'experts immobiliaris. Segons dades del Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH), el 2005 es van iniciar a Catalunya 110.513 habitatges, un 8,8% més que l'any anterior, i es van acabar 78.403 unitats, un 10,3% més que el 2004. Ambdues xifres suposaven un record en el nombre d'habitatges iniciats i acabats a Catalunya.

Territorialment, els majors increments es van donar a la demarcació de Lleida (un 26%) i Tarragona (27,8%), mentre que van ser més moderats a Girona (12,3%) i a Barcelona (8,1%).

Evolució dels preus

Aquesta forta activitat constructora va anar acompanyada de creixements importants dels preus. Segons l'Informe sobre el sector de l'habitatge a Catalunya de l'any 2005 elaborat per la Direcció General d'Habitatge (DGH), l'increment de preus el 2005 fou d'un 23,6% de mitjana per a l'obra nova, d'un 17,8% per a la segona mà i d'un 12% per a les rendes del lloguer. Segons dades de la consultora Aguirre Newman, a final de 2005 els preus de l'obra nova a Barcelona van superar per primer cop els 6.000 euros per m², amb un valor màxim de 8.876 euros el m² a l'Eixample.

A l'octubre, el Banc d'Espanya va fer públic que el valor mitjà del m²de sòl havia pujat un 44% a final del 2004, de manera que arribava a representar el 70% del cost dels habitatges a les grans ciutats. Igualment, l'estudi Una nova cultura per afrontar el creixent problema de l'habitatge a Espanya, elaborat per Comissions Obreres (CC.OO) destacava que el benefici dels promotors havia augmentat 17,8 punts els darrers vuit anys fins a situar-se al 26,6% del preu final de l'habitatge. Per al Consell Superior dels Col·legis d'Arquitectes d'Espanya (CSCAE) aquest benefici encara era superior, ja que estimava que arribava al 36,3%.

Accessibilitat econòmica i endeutament familiar

A causa de la continuitat del període d'expansió del sector immobiliari, tots els indicadors d'accessibilitat i d'endeutament de les famílies van mostrar durant l'any 2005 un empitjorament de les condicions econòmiques necessàries per accedir a un habitatge i un progressiu increment del nombre i volum del deute hipotecari de les llars.

Un estudi realitzat per la Caixa de Pensions fet públic el mes de gener advertia que per comprar un habitatge els catalans van passar de necessitar l'equivalent a 5,2 anys de renda neta l'any 1996 a 7,9 anys de renda a final de 2003. En la mateixa línia, un altre estudi elaborat pel despatx Defensa y Reclamación Letra2 estimava que el preu dels immobles havia pujat sis vegades més que els salaris, i que el major increment dels preus dels habitatges de venda havia comportat que el 2005 l'esforç econòmic per comprar un habitatge fos el doble que el de llogar-lo.

Quant a l'endeutament, segons una enquesta encarregada per l'Agència Catalana de Consum (ACC), dues de cada tres famílies catalanes que pagaven una hipoteca no podien estalviar, i una de cada tres afirmava tenir moltes dificultats per arribar a final de mes. D'entre tots els col·lectius, era preocupant la situació dels joves, per als quals la quota de l'hipoteca arribava a representar més del 50% dels ingressos.

En el conjunt d'Espanya, la situació era força similar. El Banc d'Espanya estimava que l'esforç familiar per accedir a un habitatge durant el 2004 havia arribat a representar el 57% de la renda familiar bruta, és a dir, l'equivalent a 8,4 anys de salari. Segons xifres de l'Associació Hipotecària Espanyola (AHE), unes tres-centes mil famílies dedicaven més de la meitat de la seva renda al pagament de l'habitatge.

De fet, seguint la tendència dels darrers anys, les hipoteques que es van constituir durant el 2005 van continuar creixent tant en nombre com en volum de diners. Per a l'Institut Nacional d'Estadística (INE), l'import dels crèdits hipotecaris que es van subscriure a Espanya l'abril del 2005 havia crescut un 44,2% respecte del mateix mes de 2004, i l'import mitjà per hipoteca s'havia situat en 134.678 euros, un 15,8% més que feia un any.

Per la seva part, el Centre d'Investigacions Sociològiques (CIS) va fer públic el propassat octubre que un 23,5% dels espanyols tenia pendent el pagament de l'hipoteca de l'habitatge, mentre que només un 11,6% vivia en règim de lloguer. Per tenir una idea de l'elevat nombre d'hipoteques concedides a Espanya en comparació amb altres països, els espanyols van acaparar durant el 2004 el 20% del total dels préstecs hipotecaris concedits a Europa.

Perspectives de futur

Altres indicadors van reflectir un cert esgotament de la demanda per fer front a aquests preus. Un estudi fet per la Universitat Pompeu Fabra (UPF) amb dades de Tecnocasa afirmava que durant el 2005 el període necessari per a la venda d'un pis havia augmentat uns quinze dies. En el mateix sentit, un informe de Comprarcasa fet públic el mes d'octubre coincidia en l'allargament del termini de venda i el situava en un mitjana d'entre tres i sis mesos.

Segons el Banc d'Espanya, la sobrevaloració dels habitatges a principi del 2005 era d'entre un 8 i un 20%, i anunciava que els tipus podrien arribar al 4,75% abans de sis anys, amb el conseqüent risc d'esclat de la bombolla immobiliària.

Les previsions per als propers anys recollides en un estudi elaborat per la consultora Forcadell i la Universitat de Barcelona (UB) preveia un estancament dels preus per al 2006, amb possibilitat, fins i tot, de descensos en el mercat de segona mà. D'una ma-

nera similar, al gener, el Banc Central Europeu va advertir que aquest creixement dels preus era insostenible. Cal tenir present que segons l'informe trimestral de la zona euro fet públic a mitjan juliol, en el període 1999-2004, Espanya fou el país amb un creixement més elevat dels preus reals dels habitatges, amb una mitjana anual del 12%.

Per la seva part, l'informe del sector immobiliari del BBVA de novembre preveia una suau desacceleració dels preus per a l'any 2006 amb un increment estimat del 6%.

La demanda d'habitatge per part dels immigrants i els pisos pastera

D'acord amb l'estudi titulat Demografia i habitatge a Espanya i a les comunitats autònomes, elaborat per Josep Oliver, durant els darrers anys la immigració va representar prop del 20% en la formació de la demanda d'habitatge, i previsiblement hauria de mantenir aquest pes fins a l'any 2011. En coherència amb aquestes xifres, el president de Compracasa, Xavier Garrigós, afirmava que la demanda d'aquest col·lectiu representava a Barcelona entre un 15 i un 20% dels pisos de segona mà.

Segons el director de la companyia de serveis jurídics Defensa y Reclamación Letra2, Carlos Jordana, només un 28% dels immigrants podien accedir a un habitatge de propietat, per la qual cosa l'increment del nombre de nouvinguts va fer créixer la demanda de pisos de lloguer molt per sobre de l'oferta disponible. Jordana estimava que a principi de 2005, la demanda d'habitatge de lloguer era cinc vegades més gran que l'oferta, tot i la recuperació del mercat d'habitatge de lloguer a Catalunya, que, segons dades de les fiances dipositades a l'Institut Català del Sòl (INCASOL), va incrementar un 15% el nombre de contractes respecte del 2004.

No obstant això, les xifres de les últimes adjudicacions d'habitatges de la Generalitat , tant de compra com de lloguer, mostraven que poc més d'un 7,5% de tots els pisos que es van adjudicar havien anat a parar a immigrants. Per tant, tenint en compte les dificultats dels immigrants per accedir a un habitatge i el seu pes en el total de la població, un 11,4% segons el cens de l'any 2004, es desmentia el tòpic segons el qual una gran part dels pisos públics anaven a mans dels immigrants.

Arran d'aquestes dificultats, les estratègies residencials de molts immigrants van consistir a compartir l'habitatge fins a nivells que en alguns casos es podien qualificar-se d'amuntegament. Aquest problema, principalment estès en l'àrea metropolitana, ha estat motiu



Segons el Banc d'Espanya, la sobrevaloració dels habitages a principi del 2005 era d'entre un 8 i un 20%. Foto: Marta Casas.

de debat polític. A Barcelona, el president del grup municipal de Convergència i Unió (CiU), Xavier Trias, va alertar de la proliferació a Barcelona, sobretot a Ciutat Vella, dels anomenats pisos pastera, habitatges majoritàriament ocupats per immigrants en condicions d'amuntegament. Concretament, es van comptabilitzar cent seixanta-sis amb una mitjana de trenta-cinc residents. Per posar fi a aquest barraquisme interior, com ho va anomenar el cap de CiU, Trias va proposar que es creés un grup d'inspectors en cada districte a fi de detectar aquests habitatges i poder intervenir-hi. Per la seva part, l'alcalde de Barcelona, Joan Clos, del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), va reconèixer l'existència d'un greu problema d'explotació residencial d'immigrants a la ciutat i va anunciar que l'ajuntament estava treballant per adoptar mesures contra aquest barraquisme.

Però aquesta problemàtica no fou exclusiva de Barcelona. Al llarg de 2005 se'n van detectar altres casos a Mataró, l'Hospitalet del Llobregat, Santa Coloma de Gramenet, Cornellà, Badalona, Castelló d'Empúries, Cassà de la Selva, o Salt, entre altres localitats. Davant la proliferació d'aquest problema, van ser molts els municipis i entitats que van reclamar eines per poder controlar la sobreocupació dels habitatges. Pilar Porcel, assessora en matèria d'immigració de l'Associació Catalana de Municipis i Comarques (ACM), va exposar que si bé l'administració local, per la seva proximitat, es trobava amb el problema dels pisos sobreocupats, en canvi no disposava de cap eina per actuar perquè es tractava de competències del Govern.

En resposta a aquestes peticions, Ricard Fernández, secretari d'Habitatge del DMAH, va assenyalar que l'avantprojecte de la llei per al dret a l'habitatge (LLEI DEL DRET A L'HABITATGE [2005-93]) que preparava el govern incloïa el concepte de sobreocupació, amb la qual cosa hi hauria base legal perquè els ajuntaments poguessin controlar a través d'ordenances els habitatges sobreocupats i els abandonats que s'estiguessin degradant.

Els *minipisos*

El mes d'abril passat es van obrir les portes de la XIVa. edició de la fira Construmat, la més important del sector de la construcció que se celebra a Catalunya. En aquesta edició es va presentar el programa anomenat APTM, acrònim d'*apartament*, en el qual un total de sis equips d'arquitectes mostraven les seves propostes d'apartaments mínims. Es tractava d'exemples d'habitatge mínim amb determinats serveis comunitaris que apostaven per la ciutat densa i la convivència veïnal.

La ministra d'Habitatge, Maria Antonia Trujillo, aprofitant l'acte inaugural d'aquesta fira va fer públic que el Ministeri es plantejava modificar la legislació sobre habitatges de protecció oficial amb la finalitat que es poguessin construir pisos de fins a 30 m², destinats a ser llogats per joves o usuaris temporals; i en aquest sentit, va anunciar que el Ministeri havia signat un conveni amb Fira de Barcelona per estudiar aquest tipus d'habitatges, el qual es complementaria amb un altre de l'Institut de Tecnologia de la Construcció (ITeC) per determinar els mínims d'habitabilitat que caldria oferir.

Per la seva part, el DMAH va expressar immediatament el seu rebuig a la possibilitat de reduir la mida dels pisos de protecció oficial. Carme Trilla, directora general d'Habitatge, va afirmar que el Govern no investigaria noves tipologies de pisos més petits, ja que apostava per una mida digna i que satisfés les necessitats dels ciutadans. Segons Trilla, no s'hauria de repetir l'error del franquisme amb polígons d'habitatge que es van convertir en infrahabitatges.

El Partit Popular (PP) i CiU també van rebutjar la proposta. El portaveu d'Habitatge del PP, Pablo Matos, va qualificar-la d'autèntica barbaritat, i va sol·licitar la compareixença urgent de la ministra al Congrés; el president de CiU a l'Ajuntament de Barcelona, Xavier Trias, per la seva banda, comparant la proposta feta amb la política d'habitatge franquista, la va titllar d'indigna i immoral.

En canvi, la valoració feta pels col·legis professionals no fou tan negativa. Per al degà del Col·legi d'Arquitectes (COAC), Jesús Alonso, aquests habitatges mínims podien ser una solució sempre que es tractés d'habitatges de qualitat dirigits a determinats col·lectius com joves o gent gran. Per la seva banda, el director del gabinet tècnic del Col·legi d'Aparelladors i Arquitectes Tècnics de Barcelona (CAATB), Ramon Puig, va destacar que la ministra havia obert un debat que el sector feia temps que esperava.

D'una manera encara més favorable, el president de l'Associació de Promotors i Constructors d'Edificis de Barcelona (APCE), Enric Reyna, va afirmar que la proposta de la ministra reflectia la diversitat de situacions familiars.

Davant les crítiques, la ministra va respondre que la dignitat no es mesurava pels m², i va afegir que aquest era un projecte a llarg termini reservat als joves que vivien de lloguer. Amb tot, però, al final, la proposta dels minipisos no es va incorporar en el nou pla estatal.

La Xarxa de Mediació per al Lloguer Social

A principi de 2005, el Govern va anunciar que en breu crearia la Xarxa de Mediació per al Lloguer Social amb l'objectiu de fer aflorar en els propers anys entre 6.000 i 7.000 habitatges buits al mercat de lloguer. La Xarxa de Mediació era un instrument que ja s'incloïa en el Decret 454/2004, i es preveia que fos gestionat per Adigsa, empresa pública adscrita al Departament de Medi Ambient i Habitatge.

Al juny, la Direcció General d'Habitatge i Adigsa van signar un conveni que formalitzava la creació d'aquesta Xarxa, i poc després disset municipis van subscriure un altre conveni amb la Generalitat per posar en funcionament aquesta Xarxa de Mediació mitjançant les borses d'habitatge de lloguer social. Aquests ajuntaments van ser Valls, la Seu d'Urgell, Manresa, Cambrils, Olesa de Montserrat, Sant Boi de Llobregat, el Masnou, Mataró, Olot, Manlleu, Arbúcies Solsona, Tàrrega, Rubí, Terrassa, Granollers i Mollet. Posteriorment, al juliol, l'Ajuntament de Barcelona i el secretari d'Habitatge de la Generalitat van signar un conveni per continuar treballant en aquesta línia de millorar les condicions dels propietaris amb una garantia d'impagament de fins a vuit mesos, d'assumir les despeses que es poguessin produir a l'habitatge i de concedir ajuts específics per promoure obres de rehabilitació, quan calgués. Al novembre, les administracions locals adherides a la Xarxa ja eren trenta-dues entre consistoris, un consell comarcal, un consorci i una mancomunitat que, en total, suposaven la meitat de la població catalana.

Amb els mateixos objectius, és a dir, facilitar la signatura de contractes a preu moderat, també es va posar en funcionament a través d'Adigsa el Programa de cessió d'habitatges buits, mitjançant el qual el propietari cedia l'habitatge buit a Adigsa a canvi d'una renda mensual i la garantia del retorn del pis en bones condicions un s'hagués acabat el contracte.

El programa de sòl 2005-2008

El Govern de la Generalitat va anunciar el mes de març el Programa de sòl 2005-2008, mitjançant el qual es preveia el desenvolupament de 1.525 ha de sòl residencial distribuïdes en unes trenta-cinc actuacions que haurien de suposar la construcció de 76.500 nous habitatges, la meitat dels quals de protecció oficial. El Programa també impulsava la creació de 1.480 ha de sòl industrial en unes vint actuacions. El pressupost d'aquestes actuacions ascendia als 2.600 MEUR, uns 1.660 MEUR per a les promocions residencials i uns 940 MEUR per a les industrials.

La construcció d'habitatges protegits

Un dels compromisos del Govern al principi de la legislatura (ACORD PER UN GOVERN CATALANISTA I D'ESQUERRES [2003:5]) fou que es construís durant aquest període uns quaranta-dos mil habitatges protegits. En relació amb això, al juliol, el secretari d'Habitatge, Ricard Fernández, assenyalava que hi havia més de vuit mil habitatges en construcció o en fase de redacció del projecte executiu i amb el solar disponible. D'aquestes, 2.283 s'havien de destinar a reformar barris, 4.484 serien de lloguer i 1.264, de venda. Segons Fernández, a aquesta xifra s'havien de sumar uns quatre mil habitatges més que estava previst realitzar mitjançant conveni amb cooperatives i caixes d'estalvi.

A final d'octubre, el Govern va fer públic que el total de projectes en marxa, en obres o amb tots els tràmits iniciats, sumaven un total de 27.968 habitatges, una mica més de la meitat de l'objectiu fixat dels 42.000.

La rehabilitació d'habitatges

Segons les estimacions de l'informe Euroconstruct que l'Institut de Tecnologia de la Construcció de Catalunya (Itec) va presentar el mes de novembre, es preveia que la rehabilitació prengués el relleu a l'edificació durant els propers anys. Com va exposar Josep Ramon Fontana, director de l'estudi, l'edificació residencial podria caure a partir de 2007, mentre que les previsions de la rehabilitació assenyalaven un creixement per sobre del 3,5%, almenys fins al 2008. De fet, a Espanya, la rehabilitació només suposava el 24% de l'activitat davant d'un 37% de mitjana en el total de la construcció a Europa.

Igualment, el Gremi de Constructors d'Obres de Barcelona i Comarques també van augurar un creixement de les obres de manteniment i rehabilitació del parc d'habitatges per als propers anys que respondria, entre altres causes, a la manca de sòl i a les polítiques públiques de foment de la rehabilitació.

En consonància amb aquestes xifres, segons l'empresa mixta Proeixample, el ritme de rehabilitació de les finques privades va créixer durant el 2005 un 12% més que l'any anterior. Concretament, es van concedir 2.037 llicències destinades a la rehabilitació d'habitatges, amb una inversió mitjana de 33.166,40 euros per llicència.

Així mateix, per facilitar la rehabilitació, els promotors i constructors espanyols van sol·licitar una deducció de l'IVA per a les obres de rehabilitació, ja que si l'obra no afectava l'estructura, els fonaments o la coberta no era possible deduir l'IVA. Amb el mateix objectiu, el conseller de Medi Ambient i Habitatge (DMAH), Salvador Milà, va proposar a l'executiu central que equiparés el 7% d'IVA que s'aplicava a la construcció d'habitatges nous a totes les obres de rehabilitació.

El Pla estatal de l'habitatge

A mitjan 2005, el Govern de l'Estat va aprovar el nou Pla estatal de l'habitatge.

D'entre les principals innovacions que introduïa el pla, destacaven l'allargament fins a trenta anys del període mínim de qualificació dels habitatges protegits, un increment del 3% del preu bàsic dels habitatges protegits, la regulació dels habitatges concertats, més cars que els de protecció oficial, com una alternativa per a la demanda exclosa del mercat amb una renda mitjana, la progressiva creació dels registres d'habitatge per a la compra i venda dels habitatges protegits, i les subvencions per a joves i altres col·lectius amb necessitats especials per pagar el lloguer.

L'Associació Nacional de Promotors i Constructors (APCE) va criticar el pla estatal, ja que, segons Rafael Santamaría, vicepresident de la Patronal Nacional, no recollia cap de les seves propostes.

Al desembre, el president de la Generalitat, Pasqual Maragall, i la ministra d'Habitatge, María Antonia Trujillo, van signar un conveni per als propers tres anys pel qual el Govern central destinava a Catalunya 857,4 milions d'euros del Plan de Vivienda 2005-2008, per construir, entre altres edificis, habitatges protegits, per urbanitzar i comprar sòl i per fer efectives les ajudes al pagament del lloguer. Segons una primera estimació del Govern de la Generalitat, aquestes ajudes podrien beneficiar unes 72.000 famílies catalanes.

La Societat Pública de Lloguer

El febrer de 2005, el Govern de l'Estat va crear la Societat Pública de Lloguer, entitat adscrita al Ministeri d'Habitatge que tenia com a objectiu promoure el lloguer d'habitatges a preus assequibles i reduir el parc buit. Aquesta mesura, que formava part del paquet d'accions urgents del Govern, fou criticada per l'oposició i moltes comunitats. De fet, la Comissió de Foment i Habitatge del Congrés de Diputats va aprovar a l'abril una proposició no de llei en la qual s'instava el Govern a suspendre la creació d'aquesta societat, ja que alguns territoris ja tenien una societat que feia la mateixa funció. A Catalunya, el Departament de Medi Ambient i Habitatge va fer públic a mitjan abril que aquesta activitat la duria a terme l'empresa pública Adigsa en lloc de la Societat Pública de Lloguer.

El mercat d'oficines

Segons un informe de la consultora immobiliària Cushman & Wakefield difós el mes de gener, la demanda d'oficines a Barcelona va continuar a l'alça durant el 2004. Concretament, la capital catalana va absorbir uns 375.000 m², un 38,9% més que el 2003. Aquest creixement del mercat d'oficines confirmava la capacitat de Barcelona per atraure i consolidar la seu d'empreses multinacionals. El mateix informe detectava la consolidació de determinades zones com el 22@ (TRANSFORMACIÓ URBANA DEL POBLENOU I 22@ [194]), la Zona Franca, la Gran Via de l'Hospitalet (TRANSFORMACIÓ URBANA DE LA GRAN VIA DE L'HOSPITALET DE LLOBREGAT [185]) i Diagonal Mar (TRANSFORMACIÓ URBANA DE DIAGONAL MAR [183]), com a nous focus de l'activitat empresarial de cara als propers anys, en detriment d'altres àrees com la zona de Passeig de Gràcia o la Diagonal.

El director del departament d'oficines d'Aguirre Newman va assenyalar que durant els darrers tres anys 180.000 m² d'oficines havien passat a convertir-se en habitatges. Aquest canvi d'ús havia estat especialment visible al Passeig de Gràcia, on els inversors van voler treure el màxim rendiment d'una ubicació turística privilegiada promovent apartaments de luxe. La transformació en habitatges de l'antiga seu de l'empresa BASF n'era un bon exemple.

Per a Andrew MacGregor, director d'inversió a Barcelona de la consultora Jones Lang LaSalle, l'augment de la demanda i l'escassetat de l'oferta eren els motius de l'augment dels preus que previsiblement patiria el mercat d'oficines en el futur.

Els locals comercials

En conjunt, els preus dels locals comercials va continuar creixent durant el 2005 a Barcelona, encara que d'una manera molt desigual segons les zones. La manca d'espai disponible al centre de Barcelona en va desplaçar la demanda cap a altres eixos de la ciutat, fet que va provocar un important augment dels preus en altres zones, com per exemple a la Ronda Universitat on els preus van pujar un 80% el 2005, o al Born, amb un increment del 28%. Per contra, l'obertura de grans superfícies fou la causant de la caiguda dels preus en altres parts de la ciutat, com el cas del centre comercial Gran Via 2 (l'Hospitalet de Llobregat), que, segons la consultora Aguirre Newman, va influir decisivament en el descens d'un 17% dels preus dels locals de la carretera de Sants el 2005.

Per la seva part, el Passeig de Gràcia va continuar mostrant una gran capacitat d'atracció per a les principals firmes mundials, ja que es va confirmar que Montblanc, Rabat i B&B havien decidit obrir una botiga en aquell carrer. Com a mostra d'aquest bon moment, durant els primers trimestres de 2005, els preus dels locals van créixer un 7,3% i es van arribar a pagar 115,19 euros al mes per m².

A final de 2005, el mercat immobiliari català continuava mostrant signes visibles de creixement tant pel que fa a l'activitat constructora com al volum de crèdit hipotecari concedit, i únicament la inflació dels preus semblava tenir certes dificultats per mantenir els intensos creixements dels anys anteriors. En matèria de política d'Habitatge, el debat es va anar centrant principalment en la Llei del dret a l'habitatge (LLEI DEL DRET A L'HABITATGE [93]).

JBM

Més informació

http://mediambient.gencat.net/

84 INCENDIS FORESTALS A RIBA-ROJA D'EBRE, LA FATERELLA I LA POBLA DE MASSALUCA



El mes d'agost es produeixen dos incendis forestals que afecten els municipis de Riba-roja d'Ebre, la Fatarella i a la Pobla de Massaluca. Els dos focs sumen una superfície calcinada de 693,12 ha. L'origen dels dos focus se situen sota una línia elèctrica de mitja tensió. S'investiga la companyia elèctrica FECSA-ENDESA per aclarir-ne les possibles responsabilitats.

Els municipis veïns de Riba-roja d'Ebre (Ribera d'Ebre), que s'estén a banda i banda del riu Ebre, i la Pobla de Massaluca (Terra Alta) són limítrofs amb la comarca del Matarranya, dins la comunitat autònoma d'Aragó. La Fatarella (Terra Alta) limita amb Riba-roja pel sud. El relleu on conflueixen els tres municipis és força abrupte, amb serrats orientats de nord a sud i barrancs que vessen les aigües cap al riu Ebre. Part dels municipis de Riba-roja i de la Pobla de Massaluca estan catalogats com a pla d'espai d'interès natural (PEIN) dins l'anomenat Espai Natural Riba-roja.

El 22 d'agost, a la tarda, es van declarar dos incendis entre els municipis de Riba-roja d'Ebre i la Pobla de Massaluca. Segons els Bombers de la Generalitat, els dos focus distaven 3 km l'un de l'altre i es van encendre amb pocs minuts de diferència. La SIQUERA [179] i, sobretot, el vent de ponent van atiar els dos focs amb força amb el risc que s'unissin; malgrat això i gràcies als esforços dels bombers, els dos fronts no es van arribar a ajuntar. Els dos incendis van ser declarats controlats l'endemà al vespre.

Efectes del foc

A causa de la virulència del foc, i com a mesura preventiva, es desallotjaren alguns masos i tres càmpings de la zona. Es van tallar les carreteres TV-7411, entre Riba-roja d'Ebre i la Pobla de Massaluca, i la T-733, entre la Fatarella i Ascó. A Riba-roja d'Ebre es tallà la circulació de trens de la línia que uneix Móra d'Ebre i Saragossa.

Segons dades del Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH), els dos focs van arrasar 693,12 ha de pi blanc i matoll. Més de 300 ha calcinades corresponien a zones incloses dins el PEIN de l'Espai Natural Riba-roja. El municipi més afectat fou Riba-roja d'Ebre. El foc iniciat en aquest terme municipal calcinà 574,09 ha del municipi mateix i 13.94 ha de la Fatarella. El focus de la Pobla de Massaluca cremà 9.63 ha del municipi i 95,47 ha del terme veí de Riba-roja d'Ebre.

Les causes de l'incendi

Segons les investigacions, portades a terme pel Cos d'Agents Rurals, el foc va ser causat per una negligència humana. De fet, l'endemà del foc, Santi Parés, coordinador del Pla integral d'emergències de la Generalitat, en descartà les causes naturals. L'argument principal d'aquesta afirmació era que s'originà un dia en què no es produí cap tempesta elèctrica a la zona.

Posteriorment es van atribuir els focs a les guspires d'unes connexions d'una línia de mitja tensió (25.000 W). Segons Miquel Àngel Garcia, responsable del Cos d'Agents Rurals a les Terres de l'Ebre, en les recerques es detectà una connexió de la línia de mitja tensió en males condicions, argument que va esdevenir la principal prova que determinà les causes del foc. Segons la mateixa font d'informació hi havia cinc indicis més que confirmarien la causa del foc: la simultaneïtat dels dos incendis, la poca distància entre els dos focus, que corresponien a la part de sota de la línia elèctrica, el difícil accés de la zona, una fallada en el subministrament elèctric a la Pobla de Massaluca quinze minuts abans de declarar-se el foc i, finalment, la localització en la zona cremada de partícules metàl·liques, símptoma de l'avaria.

Aquest foc, causat presumiblement per una fallada de la línia elèctrica, es produïa en un any en què FECSA-ENDESA havia invertit molts recursos econòmics per minimitzar el risc d'INCENDIS FORESTALS [85]. Segons puntualitzà Miquel Àngel Garcia, a favor de la companyia elèctrica calia dir que la línia complia l'exigència de mantenir el terreny pel qual passava net de vegetació. El mal estat de la xarxa elèctrica també havia estat la causa presumible del foc declarat al MASSÍS DEL MONTGRÍ [2004:100] l'estiu de 2004, però les investigacions i les accions judicials relacionades amb les causes dels focs sempre són molt lentes i per això, l'estiu de 2005, el dos grans INCENDIS FORESTALS AL BAGES [85], a la Catalunya Central, dels mesos de juliol de 1994 i 1998, causats presumptivament per errades de FECSA-ENDESA, encara estaven pendents de judici.

En acabar l'any 2005 s'esperava que el Jutjat d'Instrucció número 1 de Gandesa determinés el grau de responsabilitat i d'imprudència de la companyia elèctrica FECSA-ENDESA en els dos focs de la Pobla de Massaluca i Riba-roja d'Ebre.

RBG

Més informació:

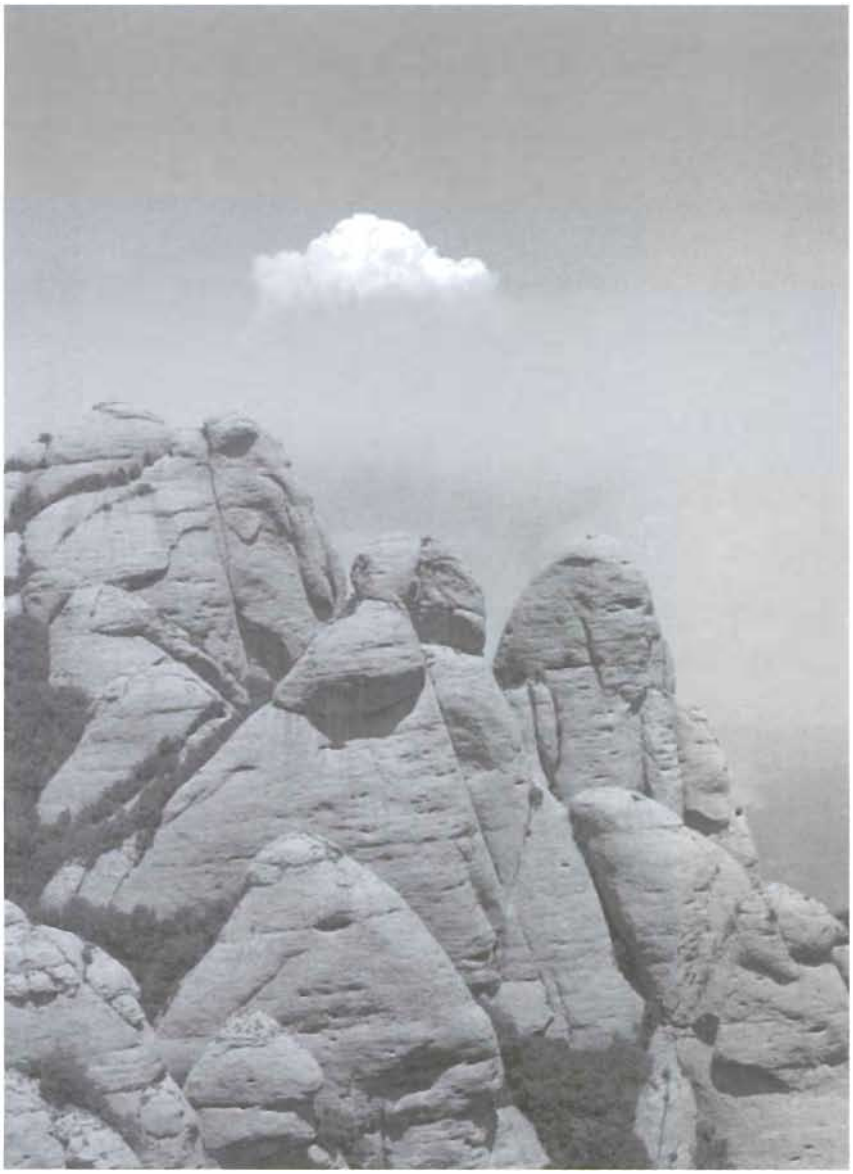
http://mediambient.gencat.net/cat/el_medi/incendis/inici.jsp
http://www.gencat.net/mediamb/pn/plans/pla-delim7.doc

INCENDIS FORESTALS A LA COMARCA DEL BAGES



El Bages és la comarca més castigada pels incendis durant el 2005. Els mesos de juny i juliol es produeixen diversos incendis forestals, dels quals tres són importants per la superfície devastada per les flames. El primer foc destacat, declarat el 19 de juny, afecta, sobretot, Talamanca i crema 839 ha. El segon, a Cardona el 8 de juliol arrasa gairebé 1.500 ha. I el tercer, el 18 de juliol, afecta especialment el municipi de Balsareny amb 868 ha cremades. Les causes d'aquests tres incendis són negligències i errades humanes.

La comarca del Bages, situada a la Catalunya Central, va ser la més castigada pels incendis durant l'any 2005. Segons dades del Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH), s'hi calcinaren 2.420,5 ha. Aquesta superfície representava el 44% de la superfície cremada a Catalunya el 2005. Dels quatre focs més importants de 2005 un va ser a Riba-roja d'Ebre (Ribera d'Ebre) [84] i els tres restants es van originar a Talamanca, Cardona i Balsareny (Bages). Bona part d'aquests municipis bagencs ja havien patit els efectes del foc en diversos episodis durant les dècades dels vuitanta i noranta.



En la imatge, pirocumulus dels incendis en la comarca del Bages. Foto: Ramon Boter de Palau

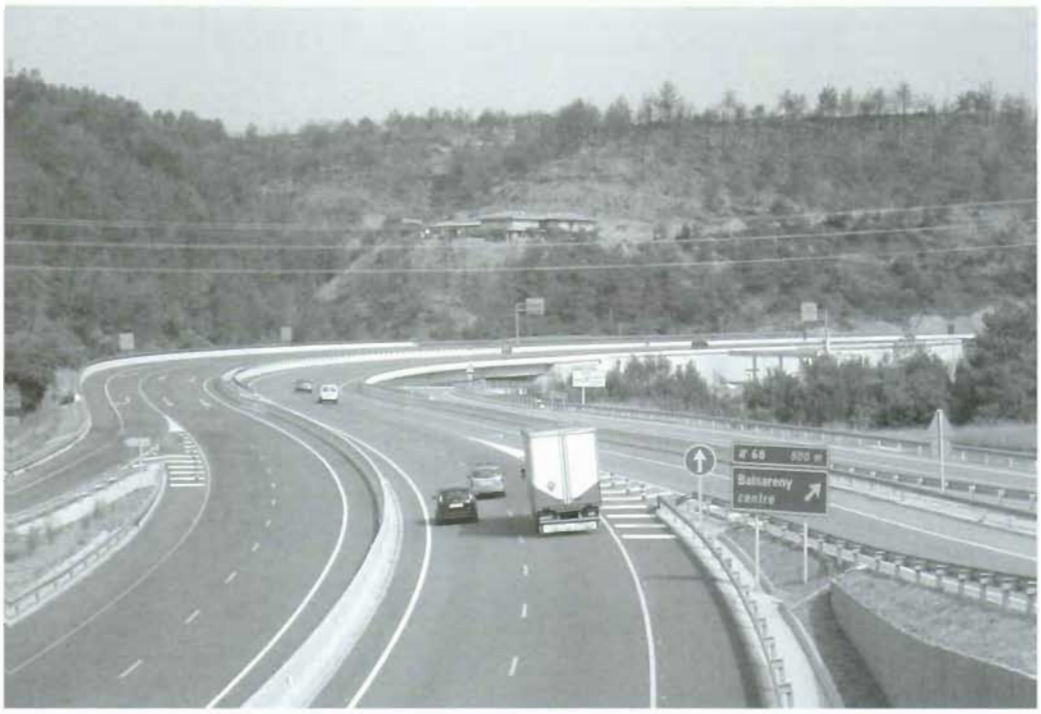
Els antecedents són les més de 113.000 ha cremades durant el període comprès entre l'any 1980 i el 2005 en diferents poblacions de la Catalunya central, moltes de les quals corresponen a municipis bagencs. Els dos focs més greus van ser, d'una banda, el 4 de juliol de 1994 al Bages, al Solsonès i al Berguedà, el qual afectà 45.000 ha i provocà cinc morts; i, de l'altra, l'incendi del 18 de juliol de 1998 que cremà 27.000 ha entre el Bages i el Solsonès.

Mesures preventives d'incendis en un any de sequera extrema

Els focs del Bages de l'estiu de 2005 es van produir després de molts mesos de sequera [179]. Les causes d'aquesta situació eren, segons declaracions del febrer de la consellera d'Interior, Montserrat Tura, fruit d'unes condicions climatològiques extremes en què se sumava la sequera acumulada amb la forta presència de massa forestal seca als boscos. Aquesta situació forçà el DMAH a avançar, a començament de febrer, les mesures de prevenció d'incendis forestals a les comarques del Pirineu i de la Catalunya central, quan són mesures que s'apliquen del 15 de març al 15 d'octubre.

Al juny Salvador Milà, conseller de Medi Ambient i Habitatge, compareixia al Parlament per informar de la campanya de l'estiu de 2005. Anuncià que el DMAH, a través de la Direcció General del Medi Natural, destinava 900.000 € a la prevenció d'incendis forestals a les urbanitzacions.

Aquests ajuts, adreçats als municipis, permetrien confeccionar els plànols de delimitació de les urbanitzacions, crear tallafocs de 25 m d'amplada resseguint el perímetre de les urbanitzacions i, finalment, netejar les vies d'accés. L'estiu de 2005 més de la meitat de les urbanitzacions de Catalunya encara no havien presentat els seus plans de prevenció d'incendis als respectius municipis. Per aquest motiu Ramon Luque, director general de Medi Natural, anuncià que a partir de la tardor se sancionarien les urba-



Durant el foc a Balsareny, la carretera C-16 restà tancada a la circulació. Foto: Ramon Bote de Palau.

nitzacions que no fessin tallafocs, tal com estableix la llei antiincendis.

Altres mesures preses pel DMAH durant la campanya de l'estiu de 2005 van ser millorar la coordinació entre tots els efectius d'emergències i les institucions amb competències en matèria d'incendis i, finalment, ampliar el nombre d'agents rurals destinats a tasques de vigilància del bosc. D'altra banda, la companyia FECSA-ENDESA durant el 2005 invertí 19.451.508 € per minimitzar al màxim el risc d'incendis forestals. Entre les actuacions de la companyia elèctrica destacaven, d'una banda, les esporgades de vegetació sota les línies elèctriques i, de l'altra, el control des de l'aire, amb helicòpters dotats de càmeres de raigs infraroigs, per detectar el possible risc d'incendis per l'escalfament dels cables de les línies elèctriques.

L'incendi del 19 de juny a Talamanca

L'incendi del 19 de juliol afectà els municipis de Talamanca, Navarcles i Calders, a l'angle sud-est del Bages. En total es van cremar 760,89 ha. Part de la superfície cremada a Talamanca s'estava regenerant d'un incendi succeït l'any 1982. No es van produir danys personals però sí que es van cremar trenta-quatre caravanes al càmping La Tatgera. Talamanca quedà incomunicada, ja que l'incendi cremà la línia de telèfon, i l'antena de telefonia mòbil, reivindicada des de l'any 2001, encara no era operativa. En l'extinció els bombers es van mobilitzar cinquanta-dos vehicles terrestres i tretze d'aeris. La causa de l'incendi, segons les investigacions del Cos d'Agents Rurals, va ser la imprudència d'un apicultor que es deixà el fumador, l'aparell per espantar les abelles i obtenir la mel, mal apagat.

L'incendi del 8 de juliol a Cardona i a Navàs

Aquest incendi, el més important de Catalunya de l'any 2005 per la superfície calcinada, afectà els municipis bagencs de Navàs i Cardona, al nord de la comarca, i també els termes de Viver i Serrateix, Montmajor (ambdós del Berguedà) i Pinós (Solsonès). Cremà 1.230,52 ha. Part de l'àrea calcinada ja havia estat afectada pel gran incendi de 1994. Els municipis més afectats pel foc van ser Navàs, amb 652,10 ha cremades, i Viver i Serrateix, amb 395,27 ha. El foc començà a la vora de la carretera C-55, que enllaça les poblacions de Súria i Cardona. La causa del foc, segons les recerques del Cos d'Agents Rurals i els Mossos d'Esquadra, podria haver estat una negligència en una àrea de descans de la carretera C-55. En l'extinció, hi van participar un centenar de vehicles terrestres i una trentena de mitjans aeris.

L'incendi del 18 de juliol a Balsareny

El foc es declarà el 18 de juliol a Balsareny i afectà 849,79 ha de terreny. Aquest municipi, situat al nord de Manresa, fou el més perjudicat, amb 806,24 ha calcinades. La superfície restant corresponia als municipis de Sallent i Castellnou de Bages, on s'originà el foc. Els danys més importants els va patir part de les instal·lacions de la indústria minera Iberpotash, a Balsareny. També es van veure afectades diferents granges i es van cremar dos vehicles de bombers. Cinc bombers van patir ferides lleus durant les tasques d'extinció del foc. A conseqüència de l'incendi, el Servei Català de Trànsit (SCT) tallà, entre altres, la CARRETERA C-16 FINS DEL LLOBREGAT [2004:30] durant unes hores. En les tasques d'extinció, hi van participar noranta-set vehicles terrestres i vint-i-dos d'aeris. Part de la zona ja s'havia cremat el 1994. Segons el Cos d'Agents Rurals era un foc provocat per l'home, però de causes encara no aclarides.

Les reaccions dels ajuntaments i de la Generalitat

Impotència, ràbia i estupefacció eren les diferents reaccions dels alcaldes bagencs afectats pels incendis. Però gairebé tots tenien en comú l'exclamació "una altra vegada!" a flor de pell, en referència al llarg historial d'incendis dels seus municipis. L'alcalde de Talamanca, Josep Tarín (Convergència i Unió), es lamentava que els mitjans aeris havien arribat tard, fet que no va permetre controlar el foc des de bon principi en l'incendi del 19 de juny. El paisatge de la zona, segons el mateix alcalde, quedà molt afectat, i preveia que implicaria una davallada de visitants, tal com ja va passar després de l'incendi de 2003 a Sant Llorenç del Munt. Josep Maria Sala (CiU), alcalde de Cardona, argumentava que el problema d'origen de la magnitud i la velocitat del foc era la gran quantitat de combustible que s'acumulava als boscos.

Setmanes després de l'incendi de Talamanca i del de Cardona, el conseller de Comerç, Turisme i Consum, Josep Huguet, reunit amb els alcaldes bagencs afectats pels focs declarà la voluntat de decretar ajudes i la possibilitat de donar crèdits tous i concedir un pla de foment, si les administracions locals i comarcals es coordinaven, per dinamitzar el turisme de la zona. En relació amb les causes dels focs, a final de juliol, el conseller de Medi Ambient i Habitatge, Salvador Milà, proposava "criminalitzar" més les conductes negligents que causen els incendis. Pocs dies després de les declaracions del conseller, els Mossos d'Esquadra detenien un veí de Navarcles acusat de provocar quatre incendis al Bages, un dels quals arrasà gairebé 30 ha al Pont de Cabrianes.

La resposta del Govern de l'Estat

Les competències en prevenció i extinció d'incendis a Catalunya són exclusives de la Generalitat; no obstant això, segons el DMAH, la prohibició de cremar rostolls, fumar, usar material pirotècnic en el bosc, etc. aprovat en un decret llei pel Consell de Ministres, a final de juliol, no topava amb les competències de la Generalitat. Aquestes i altres mesures d'urgència les

aprovà el Consell de Ministres després del polèmic incendi del juliol a Guadalajara, en el qual es calcinaren 12.000 ha i moriren onze persones que participaven en els treballs d'extinció. Com a conseqüència de l'incendi de Guadalajara, María Teresa Fernández de la Vega, vicepresidenta primera del Govern de l'Estat, anuncià la creació d'una fiscalia mediambiental i la reforma de la Llei de muntanyes, que de cara al futur prohibiria durant trenta anys tornar a classificar els terrenys devastats pel foc. Aquesta mesura, segons opinava Fernández de la Vega, posaria fre a l'especulació.

Balanç dels focs i la resposta de les administracions

Segons les estadístiques de l'informe del DMAH de la campanya de l'estiu de 2005 (període entre el 15 de juny i el 15 de setembre), el 29,6 % dels incendis es van produir per causes naturals (llamps). Aquest percentatge era força elevat en relació amb els estius precedents, a causa de la forta sequera de l'any 2005. Els focs causats per negligències humanes representaven el 20,87 %, els accidents l'11,84 % i els intencionats el 15,26 %. Tot plegat feia que gairebé la meitat de les causes dels incendis fossin motivades per l'home. El mes de novembre de 2005, les causes del 21,5% dels focs restants encara s'investigaven. Durant la campanya de l'estiu de 2005, segons el mateix informe, es produïren 322 incendis i es calcinaren 4208,79 ha a Catalunya.

Per al període 2006-2010 s'esperava, tal com anuncià al juliol Cristina Narbona, ministra de Medi Ambient, incrementar en 20 MEUR anuals la dotació destinada a millorar els mitjans aeris per combatre els grans focs. També s'esperava que l'increment de 5 MEUR, per part del DMAH, per al bienni 2005-2006 en concepte d'ajuts per a la prevenció d'incendis fessin efecte. D'aquesta partida del DMAH, que sumava 33,4 MEUR, s'havien de destinar 2,5 MEUR a les Agrupacions de Defensa Forestal (ADF), 0,9 MEUR als ajuts de la prevenció d'incendis en urbanitzacions i, finalment, 30 MEUR als ajuts a la silvicultura.

RBG

Més informació:

http://mediambient.gencat.net/cat/el_medi/incendis/inici.jsp
http://www.iecat.net/institucio/societats/IcHistoriaNatural/Bages/foc/foc.htm

86 INCINERADORA GREFACSA (TÉRMENS)



L'Incineradora Grefacsa, situada al terme municipal de Térmens (Noguera), va ser durant tot 2005 objecte de dures crítiques. La Plataforma Antiincineradora de Grefacsa va liderar les protestes, que ja s'arrossegaven d'anys abans, al·legant l'ús inadequat i fraudulent d'aquesta instal·lació. També denunciaven la passivitat del Govern de la Generalitat davant les seves denúncies.

L'empresa Greixos i Farines de Carns SA (GREFACSA) és una de les dues úniques empreses que fan recollida controlada de cadàvers d'animals de producció a Catalunya. Grefacsa treballa a l'àrea de Girona, Lleida i Tarragona. Les instal·lacions de Grefacsa a Lleida se situen al km 25,7 de la carretera de Lleida a Balaguer. L'empresa també es dedica a la fabricació de productes per alimentar animals de granja. D'ençà de la malaltia coneguda popularment com de les vaques boges, *l'encefalopatia espongiforme bovina*, es modifica la normativa que regulava els residus produïts a la indústria càrnia,[1] d'acord també amb la normativa europea.[2] La nova normativa feia incompatible la manipulació i el tractament de materials d'específic risc (MER) de recent incorporació en la classificació oficial, amb la manipulació i tractament de materials de baix risc (MBR). Les protestes de la població que en podia sortir afectada i dels col·lectius ecologistes de la zona s'han intensificat des d'aquell moment denunciant que l'empresa no compleix la normativa i que, conseqüentment, posa en risc la salut pública.

Crítiques a la política de gestió de residus de la Generalitat

Una de les primeres aparicions el 2005 del conflicte sobre el funcionament de la incineradora Grefacsa va ser arran del manifest que nou plataformes ecologistes, entre elles l'Antiincineradora de Grefacsa de Térmens, havien aprovat per protestar contra el creixement i el tractament dels residus a Catalunya. Així, Plataforma Antiincineradora de la Vall del Ges, Plataforma Alternativa a l'Abocador de Cruïlles, Plataforma Cívica per la Reducció de Residus, Ecologistes de Catalunya, la Plataforma per la Defensa del Patrimoni de la Ribera d'Ebre, la Plataforma d'Alternativa al Centre de Tractament de la Conca de Barberà, la Plataforma Valles Net de Residus, la Coordinadora per la Salut i les Persones d'Alcanar i la Plataforma Antiincineradora de Grefacsa de Térmens signaven el manifest conjunt, tal com informava el diari *El Punt* el 10 de gener del 2005.

El manifest denunciava la falta d'objectius de prevenció i recuperació de residus, la inexistència de debat amb informació clara sobre la fiscalitat dels residus, el manteniment de la política de foment de la incineració, l'escassa participació ciutadana i la falta de resolució de conflictes territorials.

L'esmentat article de premsa citava també els abocadors encara en funcionament i en estat de col·lapse de Tivissa, el Garraf i Vacarisses, l'Abocador de Collcardús i la gestió de residus al Vallès Occidental [1] i l'Abocador de la Garrotxa [2].

Informes negatius

La Plataforma Antiincineradora de Grefacsa havia demanat per escrit al Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) que pagués els costos, 3.600 euros, d'un informe pericial que posava de manifest les irregularitats que, des de feia anys, segons la notícia del diari *Segre* del 9 de març, denunciaven els veïns i ecologistes. El seu portaveu, Ricard Blanch Villalba, recordava a aquest mitjà que havia estat el conseller Salvador Milà Solsona, del DMAH, qui havia instat a encarregar aquell estudi a tècnics independents per contrastar-lo amb el que havia elaborat la Direcció General de Qualitat Ambiental, i que donava per bona l'activitat. Segons Blanch, el nou informe constatava irregularitats com ara que Grefacsa cremava greixos animals perillosos pera la salut humana en calderes que incomplien la normativa per a aquesta activitat, i, també, que abocava aigües residuals no autoritzades. Blanch exigia i esperava la resposta del DMAH, després que el nou informe hagués estat enviat el 18 de febrer.

Resposta del Departament de Medi Ambient

El conseller Salvador Milà del DMAH prometia, el 29 de març, a la reunió celebrada a Barcelona amb la major part d'entitats ecologistes catalanes i el president de l'Agència Catalana de Residus (ACR), Manuel Hernández Carreras, una altra inspecció de les instal·lacions de Grefacsa.

Després de la reunió, Ricard Blanch informava, segons la notícia que recollia el diari *La Mañana* del 30 de març, que el conseller es remetia a la propera inspecció a Grefacsa per comprovar si estava instal·lat l'analitzador de gasos que la incineradora havia de tenir.

Divisió en el consistori municipal de Térmens

El 2 d'abril la Plataforma Antiincineradora de Grefacsa emetia un comunicat, difós a la llista Territori, on s'informava que al ple de l'Ajuntament de Térmens del 31 de març s'havien debatut tres punts recollits en un document que havia estat enviat als vint-i-dos ajuntaments del territori d'influència de Grefacsa i al Consell Comarcal de la Noguera. El primer punt demanava que el Govern de la Generalitat realitzés una analítica epidemiològica per tal d'observar els possibles efectes contaminants sobre la població. La proposta va ser desestimada per cinc vots en contra de l'Associació d'Independents Progressistes i Nacionalistes (AIPN) i quatre a favor entre els quals hi havia el Partit Popular (PP), Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i Convergència i Unió (CiU). El segon punt demanava que el Govern col·loqués imminentment els analitzadors de gasos en continu, tal com la resolució de Grefacsa del 23 de juny de 2003 del DMAH deia, al·ludint a la normativa 2000/76 d'incineració de residus de la Unió Europea (UE), i donava un termini de tres mesos per fer-ho. Segons el comunicat de la Plataforma, divuit mesos més tard, l'informe pericial elaborat pels tècnics que ells mateixos havien contractat concloïa, amb data de 4 d'abril, que encara no havia estat fet. Aquest punt va ser aprovat per tots els regidors de la Corporació. El tercer punt demanava destinar

fons contra les activitats d'incineració de Grefacsa i va ser desestimat per cinc vots en contra (AIPN) i quatre a favor (PP, ERC i CiU).

No cessen les queixes

Al diari *La Mañana* del 13 de setembre eren notícia, un cop més, les protestes de la Plataforma Antiincineradora al·legant que no s'havia notat cap millora tecnològica en tot el procés sinó només noves activitats que encobrien la pràctica il·legal que es duia a terme en aquelles instal·lacions. Així, segons la Plataforma, Grefacsa no complia la normativa europea (Reglament 1774/2002 UE), tal com va quedar demostrat amb els incidents de l'1 de gener de 2004 amb la mort de tres treballadors per inhalació de gasos que presumptivament no s'haurien produït si s'haguessin aplicat les condicions que marquen la normativa.

MPB

Més informació:

http://www.ipcena.org/catala/campanyes/residus_grefacsa.php
http://incineradora.tk/
http://aeec.pangea.org/modules.php
http://www.gencat.net/mediamb/noticies/020313.htm
http://www.suportponent.net/forum
http://www.unescocat.org/anuari/2004/bassaroja2004.pdf
http://www.cordada.org/butlleti/1_butlleti10.asp
http://www.revoltaglobal.net/WEB/artrg_1504_balansecologic.htm
http://www.nordecastello.net/actualitat/actualitat_18.pdf

1 Vegeu el RD 2224/1993, de 17 de desembre, el RD 3454/2000, de 22 de desembre, i el RD 1911/2000, de 24 de novembre.

2 Vegeu el Reglament 1774/2002, del Parlament Europeu i del Consell, de 3 d'octubre de 2002, pel qual s'estableixen les normes sanitàries aplicables als subproductes animals no destinats al consum humà.

87 JORNADES REPENSAR BARCELONA



En el procés de transformació de Barcelona d'aquests darrers anys, coexisteixen reivindicacions en diversos punts de la ciutat i perspectives alternatives al model oficial de la política urbana de l'Ajuntament. Així s'estableix un espai de trobada col·lectiva per a totes les persones que s'acosten, des d'orígens diferents, a la crítica de la ciutat imposada.

Entre abril i juliol de 2005 té lloc en diversos barris de Barcelona les jornades obertes de debat "Repensar Barcelona-Recuperar la ciutat", coorganitzades pels col·lectius següents: Plataforma Veïnal Contra l'Especulació, Coordinadora Contra l'Especulació del Raval, Arquitectes Sense Fronteres, Ateneu Enciclopèdic Popular, Ciutat Cooperativa, Fundació d'Estudis Llibertaris, Oficina d'Okupació, Departament d'Antropologia de la UB, Seminari d'habitatge, espai públic i precarietat del C.S.O Miles de Viviendas, Platoniq i Sitesize.

El cicle de les jornades s'ha anat desenvolupant cada setmana en un local representatiu en diversos barris. Tal com diu Mar Vallecillos, del *Periódico de Catalunya*, és una mena d'universitat popular itinerant que articula moviments socials, intel·lectuals i experts i que crea un espai per a les reivindicacions veïnals de Barcelona.

Els diversos col·lectius i entitats organitzadores van estructurar la proposta de les jornades de la manera següent: (1) Creant, per mitjà d'un grup heterogeni, una llista de diversos temes d'informació, difusió i reflexió sobre els conflictes i les possibilitats de la vida a la ciutat. Convocant-hi el màxim nombre de participants i involucrant-hi persones amb coneixements i experiències específics (tècnics, professors universitaris, historiadors, especialistes en temes urbans i socials). (2) Impulsant debats, diàleg i intercanvi d'idees entre tots els participants per promoure la formació. Trencant fronteres entre les disciplines teòriques i els habitants amb la presentació dels discursos que hi ha sobre el model de ciutat. (3) Produint documents que recullin les experiències i les informacions útils per als diversos col·lectius i que responguin a les seves inquietuds. Entre totes les maneres proposades, es va plantejar d'elaborar una carta municipal totalment diferent de la que ha estat proposada, on s'expressin els desigs i les necessitats pròpies de la ciutat de Barcelona.

Reflexionar, debatre, transmetre... sentir la ciutat

Els objectius d'aquestes jornades han estat obrir el debat i establir un conjunt de criteris i d'idees que permetin reflexionar sobre les diverses maneres de fer front a les problemàtiques urbanes, i harmonitzar una sèrie de coneixements, propostes i idees amb què es pugui establir el model de ciutat que es vol i, d'aquesta manera, definir què cal fer i com es pot treballar.

Aquesta iniciativa va promoure la cerca i la producció creativa de formes d'anàlisi o alternatives, a partir de les quals es pogués elaborar un discurs urbà crític. Els diversos col·lectius i entitats han organitzat aquestes jornades de reflexió des de múltiples aspectes (història, antropologia, arquitectura, urbanisme, economia, ecologia, cultura i moviments veïnals). Amb aquesta finalitat es van proposar els eixos o blocs temàtics següents: 1) Participació, autogestió i autoconstrucció; 2) Vida i cultura urbana a la metròpoli; 3) Economia i ecologia; densitat i usos (entorn i territori, conurbació, espai urbà, rural), i 4) Propietat, ús, possessió / dret a la ciutat (habitatge, *okupació*, especulació i gentificació). Cada bloc temàtic ha estat desenvolupat en diferents sessions i ha inclòs un ric ventall de temes i de ponents.

Can Ricart per a la ciutat

El projecte oficial de Can Ricart, a l'àrea 22@ DE POBLENOU |194|, preveu substituir les antigues naus per edificis d'oficines, mentre que la plataforma d'entitats i veïnal demana que es preservi en conjunt. Del conflicte ha emergit un moviment urbà molt variat que va posar de manifesta la importància del patrimoni no tan sols com a element físic, sinó també com a element intangible. El patrimoni intangible, definit per la plataforma Salvem Can Ricart, ha revelat el potencial de futur d'aquest espai urbà únic, és a dir, un teixit social, productiu i creatiu.

L'Ajuntament de Barcelona va notificar el 2 de desembre l'ordre de suspensió de la llicència d'enderrocament de les naus que integren el conjunt fabril de Can Ricart. D'altra banda, cal decidir quins elements es preservaran. L'ordre de suspensió de la llicència d'enderrocament s'emmarca al Pla especial de patrimoni industrial del Poblenou, que desenvolupa la societat municipal 22@ juntament amb el Museu d'Història de la Ciutat.

Durant més de deu mesos, la comissió Salvem Can Ricart, integrada per més de quaranta entitats i col·lectius del Poblenou ha dut a terme diverses activitats amb la intenció de donar a conèixer les seves reivindicacions, des de visites guiades fins a assemblees de veïns. El 16 de desembre, la comissió va convocar una manifestació a la Rambla del Poblenou sota el lema "Can Ricart per a la ciutat". La proposta es va presentar com un espai perquè els ciutadans facin ciutat, on puguin aixecar la veu i expreessar les seves idees sobre com volen que siguin els espais on habiten.

Cloenda de les jornades

La clausura de setze setmanes de debat lliure i intens va tenir lloc al Forat de la Vergonya el 22 de juliol, amb un taller de propostes i valoració de les jornades i una sardinada per a tots. La plataforma valora molt positivament la gran disposició que van mostrar els convidats a l'hora de participar al debat i de reflexionar col·lectivament. El taller ha esdevingut l'àmbit d'expressió de noves maneres de fer i pensar la ciutat.

La contextualització de l'urbanisme a Barcelona, examen postfòrum

L'Ajuntament de Barcelona, després d'haver fet les grans obres de l'any 2004, ha presentat projectes menors prioritaris, com ara la renovació integral de cent carrers i de les "zones 30" i la revisió de l'es-

pai públic com a objectiu del vandalisme, una iniciativa que ha desenvolupat conjuntament amb el FAD. Des de l'oposició, Xavier Trias (Convergència i Unió, CiU) va qüestionar que "el model de ciutat es basa en l'urbanisme dur, en la cultura de l'esdeveniment i de festa i en el turisme a gran escala".

Joan Roig, vocal de cultura del Col·legi d'Arquitectes de Catalunya (COAC), va parlar del model BCN-2, del Fòrum com un espai públic generós i obert i, a més, vinculat a la sostenibilitat. En el marc de les Jornades Barcelona-Madrid Arquitectures, que van tenir lloc al maig a la seu del COAC, es va posar demanifest la gran diferència entre totes dues ciutats pel que fa als respectius models de creixement urbà. Els arquitectes van coincidir a criticar els excessos de poder a l'hora de contractar arquitectes de reputació internacional i per això Juli Capella, president del Fad, va dir: "Ha esdevingut un recurs del poder per ocultar les coses que no són resoltes".

Es va examinar, així, la Barcelona postfòrum: arquitectes, dissenyadors i urbanistes van criticar el desaprofitament de l'espai públic i l'augment d'edificis alts i de distribució dispersa. Les grans torres es presentaven com a reclam empresarial i turístic. Félix Arranz, membre de l'Associació Interdisciplinària del Disseny de l'espai del FAD (ARQ-INFAD), va opinar que "forma part de l'intercanvi de la cultura global, però hem de veure si Barcelona absorbeix auests edificis". La transformació de l'*skyline* de Barcelona s'ha fet a les noves àrees d'activitat econòmica de la ciutat, com el Fòrum [183], Sagrera [191] i Gran Via-Hospitalet [185]. Emporis situava Barcelona com la cinquena ciutat amb més activitat constructora d'edificis de dotze o més plantes, un total de 453 entre els acabats, els que s'estan construint i els que estan en fase de projecte. Segons el parer dels arquitectes i dels urbanistes, si no hi ha prou control correm el risc que es produeixin desequilibris socials i que es perdi la qualitat de l'espai públic.



Rètol de les Jornades. Foto: Col·lectiu Repensar Barcelona.

Durant el 2005 es van presentar els llibres *Elogi del vianant*, del professor d'Antropologia Social Manuel Delgado, *Barcelona, com era, com és*, de Josep maria Huertas, historiador i periodista, i *El modelo Barcelona: un examen crítico*, del catedràtic de Geografia Humana Horacio Capel. Oriol Bohigas refelxiona sobre aquest últim títol: "El model és només la metodologia ... el puc resumir en aquests punts: acció basada en el projecte de l'espai públic com a lloc urbà i col·lectiu per excel·lència ... reconstrucció de la ciutat existent en comptes d'expansió, compacitat i continuïtat urbana en contra de la suburbialització ... encara que els últims temps està canviant substancialment, amb l'equívoc protagonisme dels moderns monuments arquitectònics enfront de l'espai públic."

MABG

Més informació:

www.repensarbarcelona.org
www.salvemcanricart.org/
www.sitesize.net/coordinadoraraval/dossierviolenciaimmobiliaria/dossierviolenciaimmobilia.htm
www.emporis.com/en/bu/sk/st/sr/
www.bcn.es/urbanisme
http://w3.bcn.es/ComuCDA

88 LÍNIA ELÈCTRICA DE MOLT ALTA TENSIÓ SENTMENAT-BESCANÓ-BAIXÀS



El Govern espanyol i francès continuen promovent la construcció d'una línia elèctrica transfronterera de 400.000 V entre Sentmenat, Bescanó i Baixàs. El Pla de l'energia de Catalunya, redactat pel Govern de la Generalitat, reconeix aquesta possibilitat si bé no la defensa obertament. Davant la negativa del Govern francès a realitzar la interconnexió per la Jonquera i després que el Govern català descarti la possibilitat de reforçar el traçat existent Vic-Baixàs, pren força l'opció de Maçanet de Cabrenys. A les comarques gironines creix el rebuig a la línia per part de bona part dels alcaldes i de la Plataforma No a la MAT que asseguren que és innecessària i suposarà un gran impacte per al territori i la salut de les persones.

Antecedents | 2004: 102

A principis dels anys 80 el Govern francès, que disposava d'excedents d'energia elèctrica procedent de les centrals nuclears, va signar un acord amb el Govern espanyol pel qual es comprometia a augmentar en 1.000 megawatts (MW) l'energia que ja subministrava a través de quatre línies elèctriques d'interconnexió (uns 1.400 MW). L'increment es faria efectiu mitjançant 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 franco-espanyola 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 Baixàs (Rosselló), Bescanó (Gironès) i Sentmenat (Vallès Occidental). La línia, també coneguda com a MAT (Molt Alta Tensió), tindria una llargada de 90 quilòmetres i comportaria la ubicació, aproximadament cada 300 metres, de torres de prop de 60 m d'alçada, 35 m d'ample i superfície de base d'uns 400 m². La companyia Red Eléctrica de España (REE) descartava la possibilitat de soterrar-la perquè assegurava que encariria el cost vint vegades.

El Govern espanyol i el Govern francès, que eren els qui tenien les competències en les línies elèctriques d'interconnexió, defensaven el projecte per reforçar el subministrament elèctric a les comarques gironines i per alimentar el futur FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT (FAV) EN EL TRAM BARCELONA-PERPINYÀ [71-74]. També defensaven la construcció de la línia les associacions empresarials com la Cambra de Comerç o Petita i Mitjana Empresa de Catalunya (Pimec).

En canvi aquesta infraestructura tenia l'oposició dels grups ecologistes del nord i sud de la frontera que van crear respectivament el Collectif Non à la THT i la Plataforma No a la MAT, i de nombroses administracions locals, especialment de la Catalunya Nord. Els detractors mantenien que la línia era innecessària, subratllaven el fort impacte ambiental i paisatgístic que suposaria i alertaven dels possibles efectes negatius que els camps electromagnètics que generaria podrien tenir sobre la salut humana. Asseguraven que l'objectiu últim de la interconnexió era vendre l'excedent d'energia nuclear a Portugal i el



Marroc. També advertien que soterrar la línia continuaria tenint conseqüències mediambientals ja que implicaria la construcció d'una galeria acondicionada pel pas d'un vehicle de manteniment i no una simple rasa. Com a alternativa defensaven el reforçament de les línies existents i un model energètic alternatiu basat en la generació d'energia renovable en llocs propers al consum.

El Govern català, per la seva banda, estava dividit. El Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) defensava la interconnexió mentre Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV) s'hi oposaven. L'Acord de Govern [2003: 5] signat pels tres partits especificava que la construcció de línies d'alta tensió havia d'estar supeditada a l'elaboració del futur Pla de l'Energia de Catalunya [120], excepte les que fossin valorades com a imprescindibles per a la implantació de transport ferroviari. Els partits polítics de l'oposició, Convergència i Unió (CiU) i el Partit Popular (PP), es mostraven a favor de la línia d'alta tensió.

Traçat previst

El primer tram, entre Sentmenat i Bescanó passant per Vic (Osona), disposava d'un avantprojecte redactat el 1997 per REE i que fou modificat el 2002 i presentat a informació pública amb la introducció de diverses millores com l'allunyament de la línia dels espais naturals i de nuclis urbans o el desmantellament de línies velles. Diversos ajuntaments van presentar al·legacions demanant que la línia no passés per Osona i les Guilleries sinó que anés paral·lela al FAV.

A partir de Bescanó en sortirien dues ramificacions per alimentar les subestacions del FAV. Una es dirigiria al sud passant molt a prop del nucli urbà d'Aiguaviva i a partir d'aquí transcorreria entre la N-II i la AP-7 fins a Riudarenes (la Selva). L'altre, en direcció nord, passaria pel nord-oest del Gironès fins a arribar a Palol de Revardit (Pla de l'Estany), a partir del qual aniria paral·lel al futur FAV fins a Santa Llogaia d'Àlguema, prop de Figueres (Alt Empordà).

Entre Figueres i Baixàs hi havia tres alternatives per travessar la frontera: per la Jonquera, per Maçanet de Cabrenys i per la Vajol. La primera opció era la preferida pel Govern espanyol i pels consellers del PSC del Govern de la Generalitat ja que seguia el corredor del FAV, però era fortament rebutjada pel Consell General dels Pirineus Orientals perquè hauria de travessar tota la plana del Rosselló, una àrea densament poblada. La segona i la tercera opció eren més ben vistes per la companyia elèctrica francesa Réseau de Transport d'Electricité (RTE) ja que reduiria molt els quilòmetres de traçat per la Catalunya Nord però continuava tenint l'oposició del Consell General dels Pirineus Orientals per l'impacte sobre la vall del Tec i no agradava al Govern de la Generalitat pel fort impacte ambiental sobre l'àrea de les Salines-Bassagoda, inclosa al Pla d'Espais d'Interès Natural (PEIN)

Es fa públic l'esborrany del Pla de l'energia

El mes de març de 2005 el Govern de la Generalitat va donar a conèixer el primer esborrany del Pla de l'energia de Catalunya 2005-2015 elaborat pel Departament de Treball i Indústria (DTI) en el qual es considerava que la línia de 400 kV Bescanó-Figueres-Baixàs era bàsica per garantir el subministrament elèctric de les comarques gironines, per reforçar la seguretat i estabilitat del sistema elèctric i per alimentar el FAV. El Pla subratllava que les comarques de Girona únicament generaven un 24% de l'equivalent a l'energia que consumien. El document descartava el soterrament per l'excessiu cost i per la menor distància entre les persones i la línia, amb el conseqüent increment del camp electromagnètic. Posteriorment a la presentació de l'esborrany s'obria el període perquè les tres forces polítiques del Govern català revisessin i negociessin el document. Posteriorment aquest període de consulta es va obrir també a la ciutadania.

Després de la presentació de l'esborrany ICV va acusar el DTI d'actuar més a favor dels interessos de REE que dels de Catalunya i va reiterar la seva negativa a la línia de 400 kV. Com a alternativa va presentar una proposta tècnica basada en la reconversió a 220 kV de les línies Vic-Bescanó i la Roca-Santa Llogaia d'Àlguema i la construcció de dues centrals de cicle combinat a Riudellots de la Selva i Figueres. Per la seva banda el diputat d'ERC, Xavier Vendrell, va afirmar que, en aquests termes, el Pla no podria ser aprovat pel Govern ja que era contradictori amb l'acord del Tinell.

Malgrat els desacords existents en els tres partits integrants del Govern de la Generalitat, el 19 d'abril el consell executiu va arribar a un acord sobre el segon tram de la línia. Així, a part del tram Sentmenat-Bescanó, que ja disposava d'avantprojecte, s'acceptava la connexió amb alta tensió de Bescanó amb Riudarenes i Santa Llogaia d'Àlguema que és la que havia de permetre alimentar el FAV, si bé no es concretava si seria de 400 kV (com defensava el PSC i posteriorment també ERC) o de 220 kV (com volia ICV). Tampoc definia el tram de la interconnexió, que tenia el rebuig d'ERC i ICV i que estava pendent de l'aprovació del Pla de l'energia.

D'altra banda el mes d'abril el Ministeri de Medi Ambient (MMA) va remetre als ajuntaments els estudis d'impacte ambiental de les diverses opcions de traçats per unir Bescanó i Baixàs realitzades per REE. L'estudi mantenia que el FAV necessitava una línia de 400 kV i no només de 220 kV i que la millor alternativa per creuar la frontera era la de Maçanet de Cabrenys, ja que evitaria creuar la plana del Rosselló. En el document s'assegurava que la línia no passaria en cap punt a menys de 120 metres d'habitatges ni a menys de 500 d'un nucli urbà i que dels 87 quilòmetres del traçat, 82 substituirien altres línies que serien desmuntades. A partir d'aquell moment els municipis disposaven de trenta dies per presentar al·legacions.

Creix l'oposició a les comarques gironines

L'esborrany del Pla de l'energia i l'enviament dels tres traçats del MMA va posar en alerta els col·lectius contraris a la MAT i els ajuntaments afectats.

La Plataforma No a la MAT va assegurar que si l'esborrany tirava endavant tal com estava suposaria que "el canvi d'orientació política al Govern de la Generalitat no s'ha traduït en un canvi en el model energètic". També va lamentar l'acord del Govern en realitzar la línia d'alta tensió fins a Santa Llogaia d'Àlguema advertint que si la línia arribava a aquest punt ja no hi hauria marxa enrera per arribar a la frontera.

Aquesta mateixa plataforma va presentar el mes de març un estudi en el que s'apuntava que si es convertissin les actuals línies La Roca-Santa Llogaia d'Àlguema (132 kV) i Tordera-Girona (110 kV) en 220 kV a doble circuit seguint el mateix traçat actual s'asseguraria el subministrament a les empreses i al FAV en situacions de màxima demanda encara que es produís la fallada d'algun dels circuits existents. A més el portaveu de la Plataforma No a la MAT, Xavier Llorente, va assegurar que el problema energètic a Girona no radicava en les línies de transport sinó en les de distribució per la qual cosa la línia de 400 kV no solucionaria el problema.

Per la seva banda els alcaldes afectats van presentar al·legacions conjuntes contra l'estudi presentat pel MMA rebutjant els tres traçats proposats fins que no s'aprovés

el Pla de l'energia. També demanaven que si finalment es realitzava la línia s'aprofitessin els corredors d'infraestructures existents i se soterrés en la seva totalitat. El president del Consell Comarcal de l'Alt Empordà, Jordi Cabezas, va advertir a més que la línia de 400 kV amenaçava la candidatura de la Vessant Mediterrània dels Pirineus, a l'Empordà i el Rosselló, com a Patrimoni de la Humanitat, un reconeixement que atorga la Unesco i que podria resoldre's l'any 2007.

Els alcaldes contraris a la MAT de les comarques gironines es van coordinar amb l'associació Sydeco THT-66 que agrupava els alcaldes de la Catalunya Nord contraris al projecte a través d'una trobada al Pertús (Alt Empordà) realitzada el 30 d'abril. A més van constituir l'Associació de Municipis contra la MAT (AMMAT) que estava presidida per Paulí Fernández, alcalde de Vilafant (Alt Empordà), i on s'hi van afegir prop de 40 municipis.

El 22 de maig es va realitzar una manifestació contra la línia d'alta tensió a la Jonquera (Alt Empordà), organitzada per la Plataforma No a la MAT, el Collectif Non à la THT i Salvem l'Empordà. Segons els organitzadors va aplegar 5.000 persones mentre els Mossos d'Esquadra van rebaixar aquesta xifra fins als 3.600. Entre els manifestants hi havia una cinquantena d'alcaldes del nord i el sud de la frontera, diversos representants d'ERC i ICV i el president del Consell General dels Pirineus Orientals, Christian Bourquin.

Paral·lelament diversos organismes van seguir defensant la interconnexió. El director de planificació i qualitat de xarxa de Fecsa-Endesa, Víctor Albet, va assegurar que en aquells moments no podien subministrar prou energia a unes 160 empreses de les comarques gironines. La Cambra de Comerç va afirmar que la "construcció immediata de la línia Bescanó-Baixàs a 400 kV" era imprescindible per subministrar electricitat al FAV i per satisfer "la demanda creixent d'energia elèctrica, a un ritme estimat del 4,5% anual a Catalunya". Finalment l'Associació de Productors d'Energies Renovables (APPA) també va defensar la interconnexió elèctrica per evacuar l'energia produïda per les futures CENTRALS EÒLIQUES DE L'ALT EMPORDÀ [39].

El Govern discuteix l'alternativa Vic-Baixàs pel coll d'Ares

A finals del mes de maig el portaveu del Govern de la Generalitat, Joaquim Nadal, va fer públic que s'estava estudiant la possibilitat de fer la interconnexió elèctrica a través del reforçament de la línia de 400 kV ja existent entre Vic i Baixàs que transcorre pel nord de la comarca d'Osona, fa una petita incursió a la Garrotxa, travessa el Ripollès fins arribar a la frontera pel coll d'Ares i entra al Vallespir per Prats de Molló. Aquesta línia fou construïda a mitjans dels 70 amb l'objectiu de facilitar el transport fins a França de l'electricitat produïda a la central nuclear de Vandellòs. Posteriorment fou utilitzada pel subministrament de l'àrea de Barcelona si bé la seva capacitat de transport era molt limitada ja que havia quedat obsoleta tècnicament. El reforçament de la línia consistiria en una renovació completa per tal que pogués transportar un segon circuit i, per tant, una major potència.

El Govern català justificava aquesta nova proposta davant la negativa del Govern francès a un traçat que travessés els Pirineus per la Jonquera, opció preferida pel DTI, fet que obligaria a desviar-lo cap a l'oest per Maçanet de Cabrenys (opció que no agradava a la Generalitat) o fer servir l'actual traçat Vic-Baixàs. En aquest sentit el conseller de Treball i Indústria, Josep Maria Rañé, va destacar que la companyia elèctrica francesa havia previst desdoblar la línia de Baixàs fins a pocs quilòmetres de la frontera, fet que deixaria poques opcions al Govern català.

Encara que s'optés per aquesta alternativa es mantindrien els trams Vic-Bescanó, Bescanó-Santa Llogaia i Bescanó-Riudarenes, que es complementarien amb la construcció d'una central elèctrica de cicle combinat per garantir el subministrament d'energia al FAV i a les comarques de Girona. Tot plegat evitaria la construcció del tram entre Santa Llogaia d'Àlguema i Baixàs, que el Govern considerava el més conflictiu per l'oposició existent a la Catalunya Nord i per l'impacte sobre el sector nord de l'Alt Empordà.

L'empresa elèctrica REE va refusar aquesta solució argumentant que la línia de Bescanó no hauria de quedar sense continuïtat ja que, en aquest cas, es perdrien els beneficis que comporta una xarxa interconnectada per garantir un bon subministrament elèctric al FAV i a les comarques gironines. La Cambra de Comerç també s'hi va mostrar contrària al considerar que era una solució a curt termini però no a llarg termini ja que només permetria augmentar la interconnexió amb França de 1.100 a 1.600 MW mentre l'opció de Vic-Bescanó-Baixàs permetria passar de 1.100 MW a 2.200 MW, més a prop dels 4.000 MW que recomanava la Unió Europea per l'Estat espanyol, el 10% de la seva capacitat de producció.

Des de l'àmbit ecologista la Plataforma No a la MAT i Salvem l'Empordà també van rebutjar aquesta opció i es van solidaritzar amb les comarques afectades subratllant que la seva lluita no era "per un traçat" sinó contra "el model energètic que representa la MAT".

A les comarques del Ripollès, Osona i la Garrotxa aquesta proposta va topar amb el rebuig frontal dels ajuntaments afectats i dels consells comarcals que argumentaven que ja feia més de trenta anys que pagaven la quota de solidaritat que suposa el pas d'una infraestructura d'aquest tipus. A més subratllaven que les necessitats energètiques eren a Girona i la Costa Brava i no al Ripollès i que l'esborrany del Pla de l'energia no exposava aquesta possibilitat. La presidenta del Consell Comarcal del Ripollès, Fina del Pozo, va recordar que l'actual línia passava per nuclis poblats i espais naturals i que el reforçament seria contraproduent de cara al turisme.

El 28 de juliol el conseller de Treball i Indústria, Josep Maria Rañé, va anunciar que el Govern descartava definitivament l'alternativa Vic-Baixàs per motius tècnics, ambientals i per la manca d'un acord polític i social en el territori. Segons Rañé aquesta opció requeria un desdoblament de la línia, és a dir no tan sols la modernització de la línia actual sinó també la creació d'una altra línia paral·lela, i a més no garantia l'alimentació del FAV i de les comarques gironines per la manca de continuïtat de la línia de Bescanó..

Aquesta decisió fou aplaudida pels representants locals d'Osona, el Ripollès i la Garrotxa mentre membres de la Plataforma No a la MAT d'aquestes comarques van assegurar que s'oposarien a qualsevol traçat.

S'aprova el Pla de l'energia

El mes d'octubre el Govern de la Generalitat va aprovar, amb els vots favorables de tots els consellers, el Pla de l'energia de Catalunya 2005-2015. Mentre el primer borrador definia la interconnexió com a "necessària" el document definitiu substituïa aquest terme per l'expressió "una opció possible" per cobrir les necessitats energètiques entre l'Estat espanyol i França i la desvinculava del subministrament a les comarques de Girona i al FAV. Pel que fa als traçats únicament s'apuntava que no se'n descartava cap i preveia la possibilitat d'un soterrament parcial. D'aquesta manera la decisió final quedava

en mans del Ministeri d'Indústria que, no obstant això, hauria de consultar-ho amb el Govern català.

La Plataforma No a la MAT va criticar el Pla de l'energia perquè, en la seva opinió, no apostava fermament per un model basat en l'estalvi i eficiència energètica, l'ús de fonts renovables i la generació distribuïda que permetés fer front a la dependència envers els combustibles fòssils i l'escalfament del planeta. Considerava la MAT "el símptoma més clar del model energètic obsolet" que contemplava com a única possibilitat "la utilització de grans infraestructures tant de generació com de transport" i assegurava que comportaria la dependència de Catalunya envers l'energia nuclear francesa i desincentivaria la implantació de les energies renovables. Per això va convocar –amb el suport de la federació Ecologistes de Catalunya, Greenpeace i Ecologistes en Acció- una manifestació a Barcelona contra la MAT i el Pla de l'energia el 15 d'octubre. Hi van participar 5.000 persones segons els organitzadors i 2.000 segons la guàrdia urbana, majoritàriament provinents de les comarques gironines i de la Catalunya Nord.

Surt a exposició pública el primer tram

D'altra banda el mes de novembre va sortir a exposició pública el projecte executiu del tram de la línia entre Sentmenat i Bescanó realitzat per REE. Anteriorment, el mes de maig, el Ministeri d'Indústria havia autoritzat la línia en aprovar l'avantprojecte presentat el 2002, desestimant així les al·legacions que havien efectuat els ajuntaments de Sant Hilari Sacalm, Osor, Santa Coloma de Farners i Bescanó en les que demanaven que la línia anés paral·lela al FAV. La línia, que tindria torres de prop de setanta metres, es compactaria amb la línia existent de 220 kV entre Vic i Juià i es desmantellaria la línia de 110 kV entre Vic i Girona. El cost seria de 42 milions d'euros i es preveien uns tres anys per a la seva construcció. Els alcaldes afectats van continuar qüestionant la seva necessitat i van presentar al·legacions reclamant el soterrament de diversos trams, especialment a Viladrau i Brunyola on passaria a menys de 500 metres d'urbanització i sis masos respectivament. El termini per presentar al·legacions era d'un mes. Un cop tancat el termini REE tindria quinze dies per respondre-les i, amb tota aquesta documentació, el Ministeri d'Indústria hauria de decidir si aprovava definitivament el projecte.

Es consolida l'opció de Maçanet de Cabrenys

El 7 de novembre el conseller de Treball i Indústria, Josep Maria Rañé, es va reunir amb alcaldes de l'associació AMMAT i va assegurar que el Pla de l'energia deixava clara la necessitat de la interconnexió per subministrar energia a les comarques gironines i per reconduir l'energia generada per les centrals eòliques.

Pel que fa al traçat, davant la negativa francesa a acceptar el pas per la Jonquera i el rebuig ciutadà i polític a reforçar el pas pel coll d'Ares, Rañé va enunciar que els governs espanyol i francès havien optat per Maçanet de Cabrenys, ja que aquest presentava un menor impacte ambiental que l'alternativa de la Vajol. D'aquesta manera la línia seguiria paral·lela al traçat del FAV fins a Darnius i a partir d'aquí es desviaria cap a l'oest passant pel sud d'Agullana, la vall de Maçanet de Cabrenys, travessaria la frontera pel Mont Capell, transcorreria pel nord de Costoja i Sant Llorenç de Cerdans i enllaçaria amb la línia Vic-Baixàs entre Montferrer i Prats de Molló. Aquesta proposta era avalada també pel mateix Departament de Treball i Indústria de la Generalitat per tal de desencallar la situació, si bé reconeixia que tindria un major impacte ambiental que el tram de la Jonquera.

Malgrat l'anunci del conseller el Govern francès no va voler confirmar l'existència d'un acord definitiu. A més tant el diputat al Parlament francès Daniel Mach com el portaveu del Collectif Non à la THT, Jean Jacques Planas, van assegurar que el Govern francès defensava el reforç de la línia Vic-Baixàs pel coll d'Ares com a única opció. En un sentit similar es va manifestar la companyia elèctrica francesa RTE assegurant que encara no hi havia acord entre els governs espanyol i francès sobre el tram fronterer de la MAT. No obstant això confiava que entraria en funcionament l'any 2008.

A Maçanet de Cabrenys la possibilitat que la línia passés pel seu terme municipal va causar un fort rebuig. El 13 de novembre es va realitzar un acte públic contra la línia on hi van assistir unes 300 persones i en el qual l'alcalde, Lluís Carbó (CiU), va acusar la Generalitat de deixar desemparat al poble perquè ningú els havia consultat ni informat sobre el traçat. Per la seva banda l'Associació d'Hostaleria de l'Alt Empordà es va mostrar contrària a aquest traçat advertint que perjudicaria una seixantena d'establiments d'hotelers i restauradors i va defensar que la línia passés per la Jonquera aprofitant el corredor existent.

L'AMMAT i Sydeco-THT 66 van reiterar, en una trobada al Portús el 17 de novembre la seva negativa a la interconnexió "fins que no es demostrés la seva necessitat", van reclamar un "pla director de les interconnexions elèctriques que passen pels Pirineus" i es van comprometre a negociar en bloc i no individualment. Així mateix van convocar, juntament amb el Collectif Non à la THT i la Plataforma No a la MAT, una manifestació a Girona per l'11 de desembre. En la trobada també hi van participar representant d'ERC i ICV, que van reiterar la seva negativa a la interconnexió.

La manifestació celebrada a Girona, sota el lema "No a la MAT. Ni aquí ni enlloc", va ser la més multitudinària de totes les que s'havien realitzat, aplegant unes 20.000 persones segons l'organització i entre 8.000 i 12.000 segons la Policia Local. Hi van participar 79 representants d'ajuntaments (45 de les comarques gironines i 34 de la Catalunya Nord), membres d'ERC i ICV i nombrosos veïns de municipis afectats com Aiguaviva, Vilademuls, Vilafant o Maçanet de Cabrenys.

Pocs dies després de la manifestació representants de l'AMMAT es van reunir amb el conseller en cap del Govern de la Generalitat, Josep Bargalló, i li van anunciar que presentarien millores al traçat acordat per la línia entre Bescanó, Riudarenes i Santa Llogaia d'Àlguema i mantindrien l'oposició a la interconnexió. El president de l'AMMAT, Paulí Fernández, va avançar que la proposta reclamaria que la línia no fos de 400 kV sinó de 220 kV i que se soterressin diversos trams aprofitant el pas del FAV.

Pel 2006 es preveia que el Ministeri d'Indústria decidís si aprovava el projecte executiu del tram Sentmenat-Bescanó i que el Govern de la Generalitat estudiés la proposta alternativa presentada per l'AMMAT al tram Bescanó-Riudarenes-Santa Llogaia. Pel que fa a la interconnexió caldrà veure si el Govern espanyol i francès arriben a un acord definitiu sobre el traçat.

MJP

Més informació:

www.cambra.gi
www.collectif-nonalatht.com
www.gencat.net/treballiindustria/industria_energia/pla_energia
www.icaen.net
www.nomat.org

89 LLEI D'INFORMACIÓ GEOGRÀFICA I DE L'INSTITUT CARTOGRÀFIC DE CATALUNYA



El 27 de desembre s'aprova la Llei d'informació geogràfica i de l'Institut Cartogràfic de Catalunya amb l'objectiu de reforçar l'Institut i millorar els recursos dels serveis de la cartografia a Catalunya. Paral·lelament, s'aprova la Llei de creació de l'Institut Geològic de Catalunya, que li atorga entitat jurídica i plenes competències en matèria geològica.

L'octubre de 1982 es fundà, per Llei del Parlament, l'Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC), adscrit al Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), amb la finalitat de dur a terme les tasques tècniques de desenvolupament de la informació cartogràfica en l'àmbit de les competències de la Generalitat. L'any 1997, l'ICC es va transformar en una entitat de dret públic, forma jurídica que es manté fins a l'actualitat. En aquest mateix any es van incorporar a l'ICC les funcions i competències del Servei Geològic de Catalunya, fins aleshores depenent de la Secretaria General del DPTOP.

Nova llei d'informació geogràfica

En els darrers anys l'àmbit de treball de la cartografia ha sofert canvis molt profunds atesa la constant implementació de les noves tecnologies. D'altra banda, també s'ha constatat que molts dels productes generats per l'ICC, de la mateixa manera que les seves normes tècniques i estàndards, s'han convertit en referents utilitzats per altres organismes públics i privats relacionats amb el sector de les activitats geogràfiques, geodèsiques i cartogràfiques en el sentit més ampli. Aquesta situació fa plantejar al Govern de la Generalitat la necessitat de crear un marc jurídic i tècnic adient per al desenvolupament de l'activitat cartogràfica i geodèsica de Catalunya.

L'11 d'octubre, el Govern de la Generalitat va aprovar el Projecte de llei d'informació geogràfica i de l'Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC). Segons el Govern, aquesta Llei havia d'enfortir l'Institut, actualitzar i optimitzar alhora els recursos dels diversos serveis de la cartografia a Catalunya, i també regular de manera més eficaç les actuacions, evitant la duplicitat en l'obtenció de la informació i assegurant que tots els gestors del territori poguessin accedir a unes mateixes i úniques dades de base. La nova norma també actualitzava les funcions de l'ICC adequant-les als nous temps. La mesura havia de permetre un accés més ràpid i actualitzat de la informació cartogràfica a les institucions i els ciutadans.

La nova llei procedia a consolidar els centres de coneixement de l'Institut següents: el Sistema Geodèsic Integrat de Catalunya (SPIGIC), la Cartoteca de Catalunya i la Infraestructura de Dades Espacials de Catalunya (IDEC). La Llei també creava la Comissió de Coordinació Cartogràfica de Catalunya, ens que havia de realitzar la col·laboració i coordinació entre les administracions locals i l'Administració de la Generalitat en l'àmbit de la informació cartogràfica; el Pla cartogràfic de Catalunya, amb la finalitat de determinar els objectius i la coordinació de les diferents activitats cartogràfiques i la difusió i projecció d'aquestes activitats, i el Registre Cartogràfic, per inscriure tota la cartografia que gaudís de caràcter oficial.

Es crea l'Institut Geològic de Catalunya

L'any 2005, les unitats de l'ICC que tenien atribuïdes les funcions de tipus geològic, geofísic i geotècnic s'havien consolidat com a òrgan amb un alt grau d'especialització que generava productes i serveis de cabdal utilitat, no només per al DPTOP, sinó també per als altres departaments, les altres administracions i el sector privat. Aquest fet va fer plantejar al Govern la necessitat de crear l'Institut Geològic de Catalunya (IGC). Aquesta institució seria l'òrgan per donar una resposta millor a les demandes i requeriments en l'àmbit de la geologia. l'IGC seria una entitat amb personalitat jurídica pròpia adscrita al DPTOP. El president de l'IGC seria el conseller del DPTOP que nomenaria el director o directora de l'entitat.

L'11 d'octubre, el Govern de la Generalitat va aprovar el Projecte de llei de creació de l'IGC. Les funcions de l'Institut se centraven en l'estudi, assessorament, investigació, prevenció i informació sobre el sòl i el subsòl de Catalunya, amb l'objectiu de promoure les diverses polítiques i actuacions tant públiques com privades que tinguessin en el sòl l'eix operatiu. Les activitats de l'IGC abraçaven totes les branques de la geologia (mineralogia, petrologia, l'estratigrafia, la geoquímica, etc) i les disciplines relacionades (ciències del sòl i l'edafologia, geofísica i sismologia i l'enginyeria geològica i la geotècnia, etc).

El 27 de desembre el Parlament va aprovar per unanimitat la Llei d'informació geogràfica i la Llei de creació de l'IGC, escindint definitivament l'ICC de l'IGC i dotant tots dos òrgans de més instruments per millorar els seus serveis.

JJFR

Mes informació:

http://www.gencat.net/diari/4543/05361027.htm
http://www.igc.cat/Llei_de_Institut_Geologic_de_Catalunya.pdf

LLEI D'AVALUACIÓ AMBIENTAL DE PLANS I PROGRAMES 90



Durant el 2005 el Govern català presenta i sotmet a informació pública l'Avantprojecte de llei d'avaluació ambiental de plans i programes (AAPP), que transposa la Directiva europea 2001/42/CE, que té per objectiu integrar els aspectes ambientals en l'elaboració dels plans i programes per tal de promoure el desenvolupament sostenible. La Comissió Europea ja havia iniciat un procediment sancionador per l'endarreriment en la incorporació d'aquesta normativa en l'ordenament jurídic intern espanyol.

La Directiva 2001/42/CE, relativa a l'avaluació dels efectes de determinats plans i programes en el medi ambient, aprovada el 27 de juny de 2001 pel Parlament i el Consell Europeu, també coneguda com la Directiva de l'avaluació ambiental estratègica, introduïa l'obligació d'ampliar l'avaluació d'impacte ambiental als plans i programes (d'ara endavant PP) que tinguin efectes significatius sobre el medi ambient: en principi, tots aquells que s'elaborin en relació amb l'ús dels recursos, els usos del sòl i l'ordenació del territori, els que estableixin el marc d'autorització de projectes pels quals ja és obligatòria l'avaluació d'impacte ambiental i els que puguin afectar els espais de la Xarxa Natura 2000.

Els estats membres han de determinar si els projectes que atenyen les matèries esmentades, però que afecten zones petites a nivell local, o que introdueixen modificacions petites, o que afecten altres matèries però que són el marc per a l'autorització de futurs projectes, han de ser sotmesos a l'avaluació ambiental. Aquest destriament (*screening*) es pot fer, segons la Directiva, estudiant-los cas per cas, fent una llista dels plans o programes que han de fer l'avaluació ambiental o bé combinant ambdós mètodes.

Limitacions de les actuals avaluacions ambientals

Fins aleshores, les obligacions d'avaluar els impactes sobre el medi ambient es limitaven als projectes d'obres o instal·lacions d'una determinada envergadura, d'acord amb la Directiva 85/337/CEE (modificada per la Directiva 97/11/CE), i la seva transposició a l'ordenament espanyol i català, en aquest darrer mitjançant el Decret 114/1988, de 7 d'abril, d'avaluació d'impacte ambiental, i pendent d'adequar-se a les darreres disposicions.

Amb la nova Directiva d'avaluació ambiental estratègica es volia donar un pas més en la prevenció dels impactes sobre el medi ambient, conscients de les limitacions que presentava l'avaluació en l'escala dels projectes individuals. En aquests, l'avaluació d'impacte ambiental difícilment permetia proposar alternatives reals i tot just es podia vetllar per minimitzar els efectes negatius del projecte proposat mitjançant les corresponents mesures correctores o fins i tot, compensatòries, sense poder qüestionar la idoneïtat del projecte en si mateix.

D'altra banda, l'anàlisi dels projectes individuals no permetia valorar els impactes acumulatius i indirectes, que diversos projectes poden provocar en un determinat territori, i més quan coincideix en el temps la generació associada d'impactes. Per això, calia una escala d'anàlisi superior que permetés valorar els impactes sobre el medi ambient de manera integrada.

Transposició de la Directiva a l'ordenament jurídic estatal i català

El termini màxim que establia la Directiva per ser transposada a l'ordenament jurídic intern dels diversos Estats membre era el 21 de juliol de 2004, moment en què entrava en vigor la Directiva. El 18 d'abril de 2005 el Govern espanyol tot just trametia al Consell d'Estat l'Avantprojecte de llei, amb gairebé nou mesos de retard, alhora que el Govern català presentava públicament el seu Avantprojecte de llei. En tot cas, la normativa catalana s'ha d'adequar a l'estatal, atès que l'Estat té la competència exclusiva en relació amb la legislació bàsica de protecció del medi ambient.

Paral·lelament sorgia la polèmica que el Govern espanyol no sotmetria al tràmit formal d'avaluació ambiental dos plans importants: el PLA ESTRATÈGIC D'INFRAESTRUCTURES I TRANSPORT [129] i el PROGRAMA AIGUA I PLA HIDROLÒGIC NACIONAL [174], que van ser presentats poc abans de l'entrada en vigor de la Directiva. Tal com estableix aquesta, l'avaluació ambiental s'ha d'aplicar a aquells PP, el primer acte preparatori formal dels quals sigui posterior al 21 de juliol de 2004. En ambdós casos el Govern espanyol considerava que el primer acte preparatori formal era anterior a la data esmentada, i que, per tant, no havien de ser sotmesos a l'avaluació ambiental.

Malgrat això, el director general de Qualitat i Avaluació Ambiental, Jaime Alejandre, afirmava que tot i no estar legalment obligats a fer l'avaluació ambiental, aquesta es faria de la manera més precisa possible. El 7 d'abril s'havia publicat la síntesi de l'Informe de sostenibilitat ambiental del Programa Agua, el primer tràmit que estableix la Llei. Santiago Martín Barajas, responsable d'aigua d'Ecologistas en Acción, hi mostrava el seu desacord, ja que considerava que es desenvolupava el programa abans d'avaluar-lo. Alejandre reconegué que l'avaluació no anava més enllà de l'estudi inicial.

Aquesta controvèrsia sobre el contingut de l'avaluació ambiental sorgia en part del fet que la Directiva europea mateixa no concreta diversos aspectes metodològics i procedimentals, atesa la diversitat de procediments administratius, òrgans implicats i distribució de competències en l'organització territorial interna dels diversos Estats membre. Així, pel que fa al moment en què s'ha d'efectuar l'avaluació ambiental, tan sols estableix que s'ha de fer durant la preparació del PP i abans de l'adopció o tramitació del pla en el procediment legislatiu.

Flexibilitat en continguts i metodologia

D'altra banda, i en relació amb el contingut de l'avaluació, la Directiva defineix en el seu Annex I el contingut genèric que ha de tenir tota avaluació, sense arribar a una concreció metodològica de quins paràmetres s'han d'avaluar necessàriament, atenent la diversa tipologia de PP, o quins són els indicadors de referència europeus que s'han de considerar com a mínim, o el nivell de detall i informació mínima que han de tenir els estudis per tal d'asso-

lir els objectius pretesos per la Directiva. En lloc d'això, es dóna flexibilitat als Estats membre a l'hora d'elaborar els informes ambientals, i es preveu que el 2006 la Comissió elabori un informe sobre l'aplicació i eficàcia de la Directiva i proposi, si escau, les modificacions de la Directiva que estimi oportunes. Cal tenir en compte que no hi ha prou experiència acumulada en aquest tipus d'avaluacions ni tampoc per a més concrecions, i que, d'altra banda, la informació ambiental disponible per part dels diversos Estats membre en forma de bases de dades, cartografia, etc., encara és força dispar.

D'acord amb la Llei espanyola, l'amplitud i el nivell de detall que ha de tenir l'avaluació ambiental, el defineix l'òrgan promotor, amb la participació de l'òrgan ambiental, el qual ha de consultar també les autoritats afectades per les seves responsabilitats sobre el medi ambient. S'hi inclou la possibilitat d'ampliar aquesta consulta a altres persones jurídiques, públiques o privades, vinculades a la protecció del medi ambient.

Endarreriments en la transposició de la Directiva

El juliol de 2005 la Comissió europea enviava un dictamen a dotze Estats membre que s'havien endarrerit en la transposició de l'esmentada Directiva, entre ells Espanya. Poc després, a mitjan agost, es publicava l'anunci d'informació pública de l'Avantprojecte de llei d'avaluació ambiental de PP, elaborat per la Generalitat, i es donava un termini d'un mes a partir de l'1 de setembre per fer-hi al·legacions.

L'informe del Consell Assessor per al Desenvolupament Sostenible de Catalunya

El Consell Assessor per al Desenvolupament Sostenible de Catalunya (CADS) publicava el mateix setembre un informe sobre l'Avantprojecte de llei en què es destacava que en el text estatal no es donava cap poder decisori a l'òrgan ambiental. En aquest sentit, es valorava positivament que l'Avantprojecte català estableixi l'adopció expressa de la Declaració ambiental del pla o programa (DAPP), que ha d'elaborar l'òrgan ambiental competent, i que, en cas de discrepàncies entre l'òrgan ambiental i l'òrgan competent, sigui el Govern de la Generalitat el responsable de solucionar-les. En el supòsit que per raons d'interès públic el Govern opti per no atendre la DAPP, el CADS considera que la Llei hauria de precisar els criteris objectius i la informació tècnica necessària per justificar-ne l'interès públic.

El CADS també alertava que l'eficàcia real de l'avaluació ambiental rau en el seguiment dels efectes ambientals que comporta l'execució dels PP, i que, per tant, cal garantir la capacitat efectiva de l'òrgan ambiental d'incidir en el procés d'aplicació d'un PP; per això, es valorava positivament la creació de la figura del director ambiental del PP.

Com a corol·lari, el CADS reptava a donar un pas més enllà que la Directiva, per incorporar els criteris ambientals en les fases inicials dels processos de presa de decisions, mitjançant l'avaluació de les possibles repercussions ambientals de les polítiques públiques i la normativa, des de lleis, fins a ordres i ordenances. L'informe destacava, també, que el principal repte per a la plena integració de les consideracions ambientals, al mateix nivell que els aspectes socials i econòmics, és que l'AAPP no es consideri un tràmit en el procés de planificació, sinó que comporti un canvi real en la manera com les administracions públiques planifiquen, a nivell conceptual, i en la integració inter i intra administrativa.

En acabar l'any

La posada en marxa de la Llei ha comportat la creació de l'Oficina d'Avaluació Ambiental en cadascuna de les demarcacions, com a òrgan que exerceix les competències corresponents a l'òrgan ambiental i que elabora el Banc de Dades per facilitar l'accés públic a la informació relativa a les AAPP. D'altra banda, diversos plans promoguts per l'Administració ja s'estaven elaborant d'acord amb aquesta normativa, com, per exemple, el Pla general de política forestal 2005-2014. Pel que fa a la tramitació de la Llei, durant el 2006 el DMAH haurà de resoldre les al·legacions rebudes en el període d'informació pública i acabar de tramitar el Projecte de llei d'avaluació ambiental de plans i programes.

MVN

Més informació:

http://www.gencat.net/cads/informes2005.htm

http://mediambient.gencat.net/cat/el_departament/actuacions_i_serveis/legislacio/lleis

http://les.olot.org/ma/doc.html

LLEI DE CONSERVACIÓ DE LA BIODIVERSITAT I DEL PATRIMONI NATURAL 91



El febrer de 2005 el conseller de Medi Ambient, Salvador Milà, anuncia que la política de recuperació d'espais naturals i de zones humides aviat aniria acompanyada per la Llei de conservació de la biodiversitat i pel Pla sectorial de connectors biològics. El juny el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH), la Universitat de Girona (UdG) i la Institució Catalana d'Història Natural (ICHN) van organitzar unes jornades de reflexió sobre el contingut de la futura Llei de biodiversitat de Catalunya; per primera vegada es debat el contingut d'una llei abans d'haver-se'n elaborat el primer esborrany, amb una nodrida participació d'experts i de l'administració competent.

El febrer de 2005 el conseller Milà va anunciar, durant la celebració dels actes del Dia Mundial de les Zones Humides, que la política de recuperació d'espais naturals i zones humides aviat es veuria acompanyada per la Llei de biodiversitat i el Pla sectorial de connectors biològics.

El mes de març de 2005 el DMAH va iniciar les tasques d'elaboració d'aquesta Llei, prevista a l'Acord de Govern d'aquesta legislatura, amb l'aprovació d'un document de bases que en concretava els objectius generals, juntament amb l'abast i els blocs de continguts, en el Consell de Direcció del DMAH. Aquest document va ser el fonament de les jornades que havien de tenir lloc dos mesos més tard a Girona.

A mitjan juny, els dies 14 i 15, es van celebrar a Girona unes jornades de reflexió, participació i debat sobre la redacció de la futura Llei de biodiversitat de Catalunya. L'acte, que fou organitzat per la Càtedra de Geografia i Pensament Territorial de la Universitat de Girona (UdG), va permetre discutir sobre el contingut de la Llei, abans de fer-se'n una proposta definida. El director general de Medi Natural, Ramon Luque, va manifestar la seva voluntat que a la tardor de 2005 hi hagués un primer esborrany i una primera versió, a la primavera de 2006.

El DMAH va presentar les bases generals de la futura Llei. Les jornades s'organitzaven entorn de cinc blocs temàtics: principis basics; espais naturals, biodiversitat i custòdia del territori; coordinació sectorial; marc legal i financer, i coneixement, monitoratge i avaluació. Els diversos blocs es treballaven a partir d'una ponència inicial, en la qual un expert exposava els principals aspectes a tenir en compte en la futura Llei, i a continuació s'obria el torn de paraula en una fila zero, constituïda pels principals agents socials interessats, i després a la resta de participants.

Les bases generals de la Llei

D'acord amb les bases del DMAH, la Llei té com a objectius garantir la conservació i l'ús sostenible del patrimoni natural de Catalunya i contribuir a l'esforç global de conservació. Per això, es defineixen tres eixos importants del contingut de la Llei: el coneixement, la conservació i els aspectes transversals.

El marc de referència, o antecedents, són, d'una banda, l'Estratègia catalana per a la conservació i ús sostenible de la diversitat biològica, que el DMAH encarregà el 1999 a l'Institut d'Estudis Catalans (IEC), i tot el marc legal vigent, centrat en la Llei 12/1985, de 13 de juny, d'espais naturals i les diverses normatives sectorials (Llei forestal, Llei d'accés motoritzat al medi natural, LLEI DE PROTECCIÓ, GESTIÓ I ORDENACIÓ DEL PAISATGE [92] i la normativa de caça, pesca, etc.); i, de l'altra, tots els convenis internacionals relacionats per contribuir a l'esforç global de conservació, com per exemple el Conveni sobre diversitat biològica, de 1992; l'Estratègia de la Comunitat Europea per a la conservació i ús sostenible de la diversitat biològica (1998); el VIè Programa d'acció de la Comunitat Europea per al medi ambient; els Acords de Johannesburg, etc.

Segons les bases presentades pel DMAH, el primer àmbit clau és el coneixement de la biodiversitat. És imprescindible disposar d'un sistema d'informació sobre el patrimoni natural, d'accés públic i actualització automàtica, que permeti l'avaluació continuada del patrimoni mitjançant processos d'avaluació periòdics, per poder definir les prioritats i orientar les accions. D'aquí que es considera el seguiment i monitoratge dels elements de biodiversitat com la base per a la presa de decisions. Per això, s'impulsarà la recerca i la transferència de coneixements.

El bloc central el constitueix la regulació de la conservació i l'ús sostenible dels recursos naturals, que té un doble objectiu: estendre els instruments al conjunt del territori i integrar els objectius de conservació i l'ús sostenible dels recursos naturals en les polítiques sectorials (urbanística, d'infraestructures, agroramadera, turística, etc.). En aquest àmbit es preveu introduir mesures per garantir la connectivitat ecològica, prevenir el canvi global, sistematitzar l'aplicació de mesures compensatòries, reforçar la capacitat de gestió dels espais protegits, protegir la diversitat genètica, catalogar les espècies d'acord amb la prioritat de conservació, protegir legalment determinats hàbitats, etc.

Finalment, els aspectes transversals són aquells que materialitzen l'operativitat de les mesures establertes, atès que defineixen els instruments econòmics i financers, la participació social de les administracions locals i dels agents privats, l'organització administrativa i la coordinació internacional. Entre les mesures previstes, cal destacar la creació d'un fons públic per a la conservació de la biodiversitat; la voluntat d'eliminar els incentius en polítiques sectorials que minven la biodiversitat;la creació d'un sistema d'incentius, gravàmens i fiances per les activitats que generen impactes en el medi natural; l'increment de les competències i els recursos a càrrec dels ens locals; l'incentiu de la participació privada en la conservació; la descentralització i millor adscripció de competències de l'Administració autonòmica, i el treball conjunt entre els diversos àmbits bioregionals.

Les conclusions de les Jornades sobre la futura Llei de biodiversitat

Les Jornades van gaudir d'una nodrida participació de públic i d'un intens debat, amb la participació de diversos especialistes de les universitats catalanes i representants de l'ICHN. D'aquestes, se'n derivà un informe de conclusions en el qual es destacaven molts conceptes, instruments i elements a considerar per garantir l'aplicació efectiva de la Llei.

Alguns aspectes nous als comentats, que introdueixen les conclusions de les jornades, van des de l'àmbit més teòric i conceptual, al més pragmàtic i operatiu. Així, per exemple, s'inclou en el concepte de patrimoni natural no només la diversitat biològica (que afecta els aspectes estructurals i funcionals), sinó també tot el patrimoni immaterial que s'hi vincula. Es considera que el contingut de la Llei hauria de tenir un plantejament comprensiu: amb objectius concrets, principis generals clars, principis ètics inspiradors (equitat intergeneracional, principi de prudència..), directrius generals, normes d'aplicació directes i indirectes, calendari d'aplicació i, sobretot, tantes disposicions derogatòries com calgui per simplificar i ordenar el marc legal vigent. Es proposa que s'introdueixi la pràctica de retre comptes dels resultats. Es subratlla la importància de consensuar l'abast de la Llei amb altres departaments de la Generalitat (el Departament de Política Territorial i Obres Públiques, el Departament d'Agricultura Ramaderia i Pesca, etc.) i d'assolir una veritable coordinació inter i intra administrativa. Es recomana introduir instruments de compensació i solidaritat territorial. Es proposa crear un instrument equivalent al Conservatori Francès per a la Protecció del Litoral, per garantir la salvaguarda de tots els espais que resten al litoral. S'apunta la necessitat d'establir un cànon sobre les activitats que consumeixen territori. I per últim, es manifesta la necessitat d'un règim sancionador adequat i eficient que permeti l'acció pública per vetllar pel compliment de la Llei.

Després de les Jornades, el DMAH va iniciar el procés d'elaboració de la Llei pròpiament dit, mitjançant tres accions: La constitució d'un grup de treball, amb tècnics del propi departament i altres especialistes externs; L'encàrrec a reconeguts especialistes de tres treballs relacionats: un sobre dret comparat a escala espanyola, europea i mundial; un altre sobre els aspectes clau de conservació de la biodiversitat a Catalunya, i un darrer sobre els instruments econòmics i financers que la Llei podria incloure, L'encàrrec professional al Sr. José Manuel Gómez, Doctor en Dret, per coordinar la redacció de l'Avantprojecte de llei.

Al final de l'any s'estaven ultimant aquests estudis, per procedir posteriorment al primer tràmit de consulta interna a totes les unitats del DMAH que treballen en aspectes relacionats amb la conservació del patrimoni natural.

Pla sectorial de connectors biològics

El 1999 el DMAH va elaborar les Directrius estratègiques per al manteniment de les connexions ecològiques i paisatgístiques entre els espais protegits, a petició del Parlament de Catalunya (Resolució 552/V, de 16 d'abril de 1998). El maig de 2002 Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) presentava una Proposició no de llei per al desplegament de les esmentades directrius estratègiques. Finalment, el nou Govern, en l'Acord del Tinell (ACORD PER UN GOVERN CATALANISTA I D'ESQUERRES A LA GENERALITAT DE CATALUNYA [2003 5]), consensuat i subscrit pel tripartit (ICV, PSC i ERC) el 13 de desembre de 2003, establia que en el termini de dos anys s'havia de formular i aprovar inicialment el Pla territorial sectorial dels sistemes de connexió biològica entre espais lliures.

Aquest Pla ha de determinar els espais de connexió entre els espais naturals protegits, a fi de permetre la dispersió de les poblacions d'animals i plantes que hi viuen, de promoure l'intercanvi genètic imprescindible per a la seva supervivència i adaptació, i de garantir la circulació dels fluxos de materials i energia, ja que un espai natural aïllat està abocat a degradar-se progressivament.

Durant el 2005, en diverses ocasions el DMAH havia manifestat que estava treballant en el Pla sectorial de connectors biològics, si bé a final d'any no s'havia produït encara l'aprovació inicial del Pla, tal com s'havia acordat al Pacte del Tinell.

MVN

Més informació:

http://www.udg.edu/cgpt/jornada_patrimoni%20natural-conclusions.htm
http://mediambient.gencat.net/cat/el_medi/espais_naturals/connexions_biologiques.jsp?ComponentID=68872&SourcePageID=44412#1

LLEI DE PROTECCIÓ, GESTIÓ I ORDENACIÓ DEL PAISATGE I OBSERVATORI DEL PAISATGE 92



El Parlament aprova la Llei 8/2005, de protecció, gestió i ordenació del paisatge a Catalunya. Aquest nou marc legal preveu els principis que han de guiar l'actuació dels poders públics en matèria de paisatge, els instruments concrets d'intervenció, i també mesures de sensibilització, educació i suport. Es crea també un fons financer per al desenvolupament d'aquestes polítiques.

Antecedents | 2004:104 i 112

Després de la publicació de l'Avantprojecte de la llei del paisatge de Catalunya al *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya* (DOGC) el 25 de novembre de 2004, restava només, per a l'aprovació definitiva, la submissió de la llei al Parlament.

Segons la redacció de l'Avantprojecte de llei, els processos de degradació i de banalització que s'estaven produint al paisatge català en les darreres dècades, l'extensió desmesurada i poc ordenada de la urbanització, l'impacte de determinades infraestructures, l'abandonament de l'agricultura, la silvicultura i la ramaderia, la degradació d'algunes àrees urbanes i la freqüentació cada vegada més repetida d'alguns paratges van contribuir a posar en perill els valors ambientals, culturals i històrics de certs paisatges. Per aquest motiu, i partint de la consideració de la riquesa paisatgística com a patrimoni ambiental, cultural i històric que influeix en la qualitat de vida dels ciutadans i que pot esdevenir un recurs de desenvolupament econòmic, el Departament de Política Territorial i Obres Publiques (DPTOP) va presentar l'aprovació d'aquesta llei com una de les seves accions prioritàries en la seva primera legislatura de govern.

Es tancava, així, el procés iniciat l'any 2000 amb l'adhesió de Catalunya a la Carta europea del paisatge per Resolució unànime del Parlament, que continuà amb la constitució de l'Observatori del Paisatge de Catalunya [2004:112] l'octubre de 2004 i amb l'aprovació del Projecte de llei per part del Govern el dia 1 de març.

El Parlament aprova la llei del paisatge de Catalunya

El 2 de juny el Parlament de Catalunya va aprovar la Llei 8/2005, de protecció, gestió i ordenació del paisatge a Catalunya, amb els vots de tots els grups excepte Convergència i Unió (CiU), que es va abstenir. La Llei, amb data de publicació de 8 de juny, té per objecte el reconeixement, la protecció, la gestió i l'ordenació del paisatge, a fi d'harmonitzar-ne la preservació dels valors patrimonials, culturals i econòmics amb un model de desenvolupament sostenible. Aquest nou marc legal, pioner a Espanya, preveu els principis que han de guiar l'actuació dels poders públics en matèria de paisatge, els instruments concrets d'intervenció, i també les mesures de sensibilització, educació i suport. El nou marc legal preveu el dret dels ciutadans a viure en un entorn culturalment significatiu. La garantia d'aquest dret s'instrumenta mitjançant diversos tipus de mesures i eines d'intervenció.

Àmbit d'aplicació de la Llei

Les disposicions de la llei són d'aplicació en el conjunt del territori de Catalunya, tant a les àrees naturals, rurals, urbanes i periurbanes, com als paisatges singulars i als paisatges quotidians o degradats, i aquestes responen a una concepció transversal del paisatge. Tanmateix, la Llei implica la integració del paisatge en les polítiques d'ordenació territorial i urbanística, i en la resta de polítiques sectorials que hi incideixin, vinculant per primera vegada la gestió del territori a la dimensió paisatgística de l'entorn. En aquest sentit, la Llei regula la cooperació i coordinació entre les diferents administracions públiques a l'hora d'elaborar les polítiques de paisatge i la concertació entre agents públics i privats pel que fa a l'adopció d'instruments i decisions sobre el paisatge.

D'altra banda, mitjançant els instruments d'intervenció i diagnosi, la cooperació administrativa i un fons específic, es preveu el desenvolupament d'actuacions concretes a tot Catalunya per tal de millorar espais degradats o conservar els valors paisatgístics d'altres.

La Llei també preveu que la Generalitat fomenti la sensibilització de la societat sobre els valors del paisatge amb programes formatius i que potenciï i doni suport a les organitzacions públiques i privades que realitzin actuacions per promoure'l i protegir-lo.

Instruments d'intervenció: catàlegs, directrius i cartes del paisatge

La Llei preveu dos instruments bàsics d'intervenció: els catàlegs i les directrius del paisatge. Els primers són de caràcter descriptiu, mentre que les directrius són de caràcter normatiu.

Els catàlegs del paisatge són els documents de caràcter tècnic que determinen la tipologia dels paisatges de Catalunya, els seus valors i estat de conservació, els objectius de qualitat que han de complir i les propostes per assolir-los. L'abast territorial dels catàlegs es correspon amb el de cadascun dels àmbits d'aplicació dels plans territorials parcials. Aquests han de contenir un inventari dels valors paisatgístics presents a l'àrea específica, l'enumeració de les activitats i processos que incideixen de manera més notòria en el paisatge, la delimitació de les unitats de paisatge –les zones de paisatge sobre les quals pot recaure un règim diferenciat de protecció, gestió o ordenació– i la definició dels objectius de qualitat paisatgística per a cadascuna d'elles. Aquests objectius han de ser l'expressió de les aspiracions de la col·lectivitat pel que fa a les característiques paisatgístiques del seu entorn. Així mateix, han d'incloure una proposta de mesures i accions necessàries per assolir els objectius de qualitat paisatgística.

La Llei va assignar, l'elaboració dels catàlegs a l'Observatori del Paisatge de Catalunya per encàrrec del DPTOP. Al seu torn, aquests documents s'hauran d'incorporar a la documentació que integra els plans territorials parcials i, quan escaigui, als plans directors territorials.

Pel que fa a les directrius del paisatge, aquestes es van definir com les determinacions que demanen i incorporen normativament els objectius de qualitat paisatgística en els plans territorials parcials i/ o en els plans directors territorials. El DPTOP les haurà d'incorporar en les normes d'ordenació dels plans territorials parcials i/o en les dels plans directors territorials i aquests de-

terminaran en quins supòsits les directrius són d'aplicació directa, d'incorporació obligatòria en el planejament urbanístic o bé constitueixen recomanacions per al planejament urbanístic i per a altres plans o programes derivats de polítiques sectorials que afectin el paisatge.

Les CARTES DEL PAISATGE (2004: 39 i 40) són iniciatives de caràcter local enteses com a instruments de concertació d'estratègies entre els agents públics i els privats que han de servir per acordar actuacions que s'adrecin al manteniment dels valors del paisatge en el seu àmbit territorial. La Generalitat col·laborarà amb els impulsors de les cartes del paisatge i les tindrà en compte a l'hora d'elaborar els catàlegs del paisatge.

Actuacions i fons per a la conservació i gestió del paisatge

La Llei crea un fons que, com a instrument financer de la Generalitat i dotat de les aportacions que hi farà el Govern a càrrec dels seus pressupostos, fomentarà la realització d'actuacions paisatgístiques. Es preveu que altres administracions, entitats i empreses puguin contribuir a aquest fons financer.

Les actuacions que podran ser objecte de finançament són, entre altres: la preservació dels paisatges que pel caràcter natural o cultural que tenen requereixen intervencions específiques i integrades; la millora paisatgística de les perifèries i zones d'entrada a les ciutats i les viles, i també les destinades a eliminar, reduir i traslladar els elements, usos i activitats que les degraden; el manteniment, millora i restauració dels elements de l'agricultura periurbana; la vertebració i creació d'espais estructurants entre les zones urbanes i periurbanes; l'elaboració de projectes d'integració paisatgística de zones d'activitats industrials, comercials i de les infraestructures; les actuacions de les entitats privades de promoció i protecció del paisatge; l'adquisició de sòl per incrementar-ne el patrimoni públic en aquelles àrees que es considerin d'interès per la gestió paisatgística, o qualsevol altra finalitat que tingui com a objectiu protegir, gestionar i millorar el paisatge.

Observatori del Paisatge: primers passos

El catedràtic en geografia humana de la Universitat de Girona (UdG), Joan Nogué, va ser nomenat director de l'Observatori del Paisatge el 13 de gener, en la primera reunió del Consell Rector d'aquest consorci creat pel Govern de la Generalitat i constituït per vint-i-cinc entitats[1] amb representants de l'Administració, les universitats i diferents sectors del món local i de la societat civil vinculats a la gestió del paisatge. La trobada també va servir per definir la Comissió Executiva de l'Observatori, presidida pel director general d'Arquitectura i Paisatge de la Generalitat, Joan Ganyet, i formada també per l'Ajuntament d'Olot, la Diputació de Barcelona, el Col·legi d'Arquitectes de Catalunya i la Fundació Territori i Paisatge de Caixa de Catalunya.

El 30 d'abril va ser inaugurada oficialment a la primera planta de l'edifici de l'Hospici d'Olot, capital de la Garrotxa, la seu tècnica de l'Observatori –la seu social és a Barcelona– pel conseller del Departament de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, l'alcalde d'Olot, Lluís Sacrest, i el mateix Joan Ganyet. Segons va declarar Nogué, l'organisme "neix amb la voluntat d'esdevenir un ens d'informació i conscienciació de la societat catalana en matèria de paisatge, per tal d'aconseguir una gestió i una ordenació millor de tots els paisatges catalans. [...] Té l'encàrrec d'elaborar enguany els catàlegs corresponents al Camp de Tarragona i a les Terres de Ponent i els propers dos anys haurà d'enllestir els que pertoquen a les altres cinc regions en què s'organitzarà l'estructura política i administrativa de Catalunya".

D'ençà de la inauguració, les actuacions i tasques realitzades per l'Observatori van ser: la posada en funcionament la pàgina web de l'organisme, on es recolliren temes de paisatge referits a Catalunya i al món el 20 de juliol; la constitució del Consell Assessor[2] com a òrgan consultiu i de proposta amb trenta-cinc representants d'institucions i personalitats del món científic, acadèmic, social i empresarial; l'inici dels catàlegs del Camp de Tarragona i de la Plana de Lleida que havien d'estar enllestits per a la primavera de 2006. Tanmateix, va començar a preparar els continguts de dues exposicions sobre els catàlegs, que s'havien d'exposar al Palau Robert de Barcelona. Altres iniciatives de difusió i conscienciació d'aspectes relatius al paisatge van ser l'inici del disseny dels continguts de l'assignatura Ciutat, territori i paisatge conjuntament amb els departament de PTOP i el Departament d'Educació, destinada a l'alumnat d'educació secundària obligatòria i que s'impartirà de manera experimental a partir del curs 2006-2007. Finalment, va definir l'estructura bàsica i els principals continguts del futur Centre de Documentació, adjunt a l'actual oficina tècnica de l'Observatori, a Olot.

MXA

Més informació

www.gencat.net/ptop/novetatpaisatge.htm
www.gencat.net/ptop/basica/descarrega/lleipaisatge.pdf
www.catpaisatge.net

1 **Consell Rector**: Departament de Política Territorial i Obres Públiques, Departament d'Economia i Finances, Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca, Departament de Medi Ambient i Habitatge, Departament d'Universitats, Recerca i Societat de la Informació, Departament de Comerç, Turisme i Consum, Departament de Cultura, Departament de Governació i Administracions Públiques, Departament de Treball i Indústria, Universitat Autònoma de Barcelona, Universitat de Barcelona, Universitat Politècnica de Catalunya, Universitat de Girona, Universitat de Lleida, Universitat Rovira i Virgili, Universitat Oberta de Catalunya, Ajuntament d'Olot, Diputació de Barcelona, Diputació de Girona, Diputació de Lleida, Diputació de Tarragona, Federació de Municipis de Catalunya, Associació Catalana de Municipis, Col·legi d'Arquitectes de Catalunya, Col·legi de Biòlegs de Catalunya, Col·legi de Geògrafs de Catalunya, Col·legi d'Enginyers de Monts/Forests de Catalunya, Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports. Taller d'Enginyeria, Col·legi d'Enginyers Agrònoms de Catalunya, Col·legi d'Ambientòlegs de Catalunya, Col·legi de Geòlegs de Catalunya, Col·legi Oficial d'Enginyers Tècnics Agrícoles de Catalunya, Fundació Territori i Paisatge.

2 **Consell Assessor**: Director general d'Arquitectura i Paisatge. Institucions i associacions científiques i d'investigació: Societat Catalana d'Ordenació del Territori (filial de l'Institut d'Estudis Catalans), Societat Catalana de Geografia (filial de l'Institut d'Estudis Catalans), Institució Catalana d'Història Natural (filial de l'Institut d'Estudis Catalans), Institució Catalana d'Estudis Agraris (ICEA). Fundacions i associacions ecologistes, ambientals i agràries: DEPANA, Federació Ecologistes de Catalunya (EdC), Xarxa de Custòdia del Territori, Fundació Natura. **Persones físiques:** Dr. Georges Bertrand, professor emèrit de geografia de la Université de Toulouse Le Mirail; Sr. Eduardo Martínez de Pisón, catedràtic de geografia física de la Universitat Autònoma de Madrid; Sr. Florencio Zoido Naranjo, catedràtic de geografia de la Universitat de Sevilla; Sr. Paolo Castellnovi, professor de la Facultat d'Arquitectura Politécnico di Torino; Sr. Riccardo Priore, Consell d'Europa; Sra. Maguelonne Déjeant-Pons, responsable del Conveni Europeu del Paisatge, Consell d'Europa; Sra. Margarita Ortega, del Ministeri de Medi Ambient. Entitats econòmiques i empresarials: Associació Empresarial Catalana de Publicitat, Consell General de Cambres de Comerç, Indústria i Navegació de Catalunya, Foment de Treball Nacional, Associació de Promotors i Constructors de Catalunya, Federació Catalana de Pesca Esportiva i Càsting, Federació Catalana de Caça, Reial Automòbil Club de Catalunya (RACC). Ens públics, consorcis públics i privats: Consorci Forestal de Catalunya, Institut del Paisatge Urbà i la Qualitat de Vida. Sindicats: CCOO, UGT, Unió de Pagesos, Institut Agrícola Català de Sant Isidre, Joves Agricultors i Ramaders de Catalunya (JARC). Entitats excursionistes: Federació d'Entitats Excursionistes de Catalunya, Centre Excursionista de Catalunya, Unió Excursionista de Catalunya. Entitats educatives i culturals: Consell Escolar de Catalunya, Unescocat.

LLEI DEL DRET A L'HABITATGE 93



El mes d'octubre el conseller de Medi Ambient i Habitatge, Salvador Milà, presenta l'esborrany de l'Avantprojecte de llei del dret a l'habitatge. Aquesta nova llei, que haurà de substituir la Llei 24/1991, de 29 de novembre, té per objectiu fer efectiu el dret a la ciutat i a un allotjament digne i adequat a Catalunya. Les previsions són que la nova llei sigui aprovada al Parlament al llarg de 2006.

Antecedents | 2003:67; 2004:99

Amb l'objectiu de convertir en accions identificables l'Acord de Govern signat al saló del Tinell el 14 de desembre de 2003 (ACORD PER UN GOVERN CATALANISTA I D'ESQUERRES [2003:5]), el Govern de la Generalitat va elaborar durant el 2004 l'anomenat Pla de Govern 2004-2007. En matèria d'habitatge, aquest Pla assenyalava la necessitat d'elaborar un projecte de llei de l'habitatge que actualitzés la Llei de l'habitatge vigent de l'any 1991, a fi de construir el nou marc jurídic de referència en el qual poder desenvolupar les polítiques d'habitatge.

L'Avantprojecte de llei del dret a l'habitatge

L'esborrany de la nova llei, elaborat pel Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH), fou presentat a l'auditori Winterthur de Barcelona el dia 24 d'octubre de 2005. El text legislava sobre els aspectes que havien de garantir l'accés a l'habitatge, la garantia de la qualitat dels habitatges, l'assetjament immobiliari, la sobreocupació i la subocupació i els infrahabitatges. L'avantprojecte s'estructurava en un títol preliminar i set títols més.

Al títol preliminar es definien l'objecte, les finalitats i altres conceptes bàsics que, en conjunt, constituïen les disposicions generals del text. En el títol I, es delimitaven les competències en matèria d'habitatge de la Generalitat, el Consell Assessor de l'Habitatge i les administracions locals.

Els aspectes relacionats amb la planificació i la programació en matèria d'habitatge quedaven desenvolupats en el títol II. Es preveien amb aquesta finalitat tres instruments: el Pla territorial sectorial d'habitatge i els seus plans directors, els programes supralocals i els plans locals d'habitatge. A més, també es detallaven les directrius pel planejament urbanístic respecte dels habitatges i les reserves de sòl per a la construcció d'habitatges protegits.

Les mesures que tindrien per objectiu millorar la qualitat del parc immobiliari d'habitatges es recollien en el títol III i hi destacava la unificació de la tramitació de la cèdula d'habitabilitat i de la llicència de primera ocupació als ajuntaments i la regula-



El text legislarà sobre els aspectes que han de garantir l'accés a l'habitatge. Foto: Marta Casas

ció dels casos de sobreocupació i subocupació. Respecte d'aquests darrers, es plantejava la possibilitat que els habitatges buits poguessin arribar a ser expropiats quan, inclosos en el Registre d'Habitatges, no complissin la funció social, és a dir, quan, en època de forta demanda residencial, no s'incorporessin al mercat lliure ni s'acollissin a algun dels programes de mediació o rehabilitació del Pla d'habitatge dirigits a promoure el lloguer social.

Aquesta mesura va centrar la major part de les crítiques fetes al text. Tant el Partit Popular (PP) com Convergència i Unió (CiU) van adduir la inseguretat jurídica que podria generar aquesta mesura, en fer prevaler la funció social davant del dret a la propietat, i també en destacaven l'elevat cost econòmic que podria suposar-ne l'aplicació i la poca o gairebé nul·la utilitat que tindria, per la qual cosa van sol·licitar la retirada del projecte. Fins i tot, dins del Govern mateix, Joaquim Nadal, conseller del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), va expressar la seva disconformitat en plantejar que l'aplicació d'aquest punt perjudicaria sobretot els petits propietaris i no els especuladors.

El títol IV, referit a la protecció del consumidor, regulava els agents que intervindrien en la transacció immobiliària i la publicitat de l'habitatge. La principal innovació d'aquest títol era la proposta de crear uns registres voluntaris d'agents de la transacció immobiliària, a fi que el consumidor pogués accedir al servei d'uns professionals que disposessin d'uns coneixements garantits, que demostressin un respecte a les normes deontològiques, i que, si s'esqueia, se sotmetessin a l'arbitratge del propi registre.

Els aspectes de la política de protecció pública de l'habitatge es regulaven en el títol V on s'introduïa l'anomenat objectiu de solidaritat urbana. Similar a la llei francesa del mateix nom, aquesta solidaritat urbana obligaria els municipis de més de cinc mil habitants i tots els inclosos en l'Àrea Metropolitana a disposar, en un termini de vint anys, d'un parc d'habitatges destinats a polítiques socials que representés el 15% del total del parc d'habitatges principals.

Una altra de les novetats de la Llei era la regulació del procés d'adjudicació i transmissió dels habitatges amb protecció oficial. Amb la voluntat de millorar la transparència i el control en els procediments es preveia canalitzar totes les sol·licituds d'habitatge protegit i tots els processos d'adjudicació mitjançant la creació d'un registre únic de sol·licitants d'habitatge protegit, figura ja existent en altres comunitats (per exemple, a Aragó, La Rioja, el País Basc o al Principat d'Astúries). En la majoria dels casos, el sistema de selecció dels adjudicataris es faria per sorteig públic, i només la selecció de l'anomenat contingent especial format per discapacitats i altres col·lectius vulnerables amb risc d'exclusió social es faria per mitjà d'un barem de puntuació que tingués en compte els diversos trams de renda.

Finalment, el títol VI es referia al règim sancionador i el títol VII, a la necessària col·laboració de notaris i registradors en l'aplicació de la Llei.

Desenvolupament de la Llei del dret a l'habitatge

Un cop feta la presentació pública, en la qual el conseller Salvador Milà va insistir en la voluntat d'assolir un acord intersectorial per al dret a l'habitatge i en la necessària participació de tots els col·lectius afectats, l'esborrany de la Llei va iniciar un període d'informació pública paral·lel a la seva tramitació interdepartamental.

D'acord amb la redacció de l'esborrany presentat, moltes de les disposicions incloses a l'avantprojecte haurien de ser desenvolupades posteriorment. Concretament, l'aplicació territorial d'algunes mesures restarien subjectes a les determinacions del futur Pla territorial de l'habitatge. Igualment, es preveia que per via reglamentària es definissin qüestions com els llindars de sobreocupació o el nou contingut del llibre de l'edifici. En el mateix sentit, la futura aprovació de la Llei també es preveia que comportés la creació de determinades entitats, com l'Observatori de l'Hàbitat i la Segregació Urbana, el Registre d'Agents Immobiliaris o el Registre de Sol·licitants d'Habitatge amb Protecció; i fins i tot, en el marc legislatiu, l'actualització de la normativa sobre mínims d'habitabilitat.

Per al 2006, es preveu que, un cop aprovada pel Govern, comenci el tràmit parlamentari d'aprovació de la Llei.

JBM

Més informació:

http://mediambient.gencat.net/

LLEI D'EQUIPAMENTS COMERCIALS DE CATALUNYA 94



La nova Llei d'equipaments comercials s'aprova el desembre de l'any 2005 i regula l'activitat i els establiments comercials a Catalunya. La seva aprovació suposa un nou model per a l'urbanisme comercial basat especialment en la determinació que les grans superfícies comercials s'ubiquin a les trames urbanes consolidades dels municipis de més de 25.000 habitants o a capitals comarcals i l'elaboració d'un nou pla sectorial d'equipaments comercials per als anys 2006-2009, on es determinaran els dèficits d'oferta comercial municipal i comarcal i els formats necessaris per a la seva cobertura. Amb l'aprovació d'ambdós instruments, el Departament de Comerç de la Generalitat haurà d'aixecar la moratòria sobre l'obertura de noves grans superfícies comercials vigent a Catalunya des de l'any 2004.

L'any 2000, el Parlament de Catalunya va aprovar la Llei 17, de 29 de desembre, d'equipaments comercials, on es regulava, entre altres, la tipologia dels establiments comercials, l'atorgament de llicències per a l'obertura de nous comerços, el grau de concentració empresarial i els principis d'actuació del Pla territorial sectorial d'equipaments comercials (PTSEC). Aquest Pla havia d'ordenar la localització d'aquests equipaments a Catalunya en el període 2001-2004, de regular les implantacions comercials subjectes a llicència i establia que, per cobrir els dèficits d'oferta municipal, l'establiment comercial prioritari seria el de dimensions mitjanes (entre 400 i 1.300 m² segons la grandària de la població) per a les activitats alimentàries, alhora que aconsellava que el 30% del dèficit estimat del comerç no alimentari es canalitzés en format de gran establiment comercial (entre 800 i 2.500 m² segons la població).

L'any 2004, la Generalitat governada pel Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV) i Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) va acordar substituir aquesta Llei, aprovada per l'anterior executiu de Convergència i Unió (CiU), per una de nova que ajustés els instruments per a l'ordenació de l'activitat comercial als nous requeriments territorials i sectorials. El legislatiu català va aprovar la nova Llei d'equipaments comercials el 18 de desembre del 2005.

Una llei que orienta l'activitat comercial cap als centres urbans

La nova Llei d'equipaments comercials voldria aconseguir un model d'urbanisme comercial que fos sostenible per al territori i que s'inspirés en els principis de compacitat, complexitat i cohesió social. Per tal d'aconseguir-ho, la Llei va proposar que les grans superfícies comercials s'ubiquessin a les "trames urbanes consolidades", amb l'objectiu de reduir al màxim els desplaçaments que calia fer per comprar. Per facilitar els futurs emplaçaments comercials, el Departament de Comerç havia de fer una proposta de delimitació d'aquestes trames als municipis de més de 25.000 habitants i també a les capitals comarcals. Això ho va fer a partir de tres criteris: el planejament urbanístic, la residència majoritària de la població i la continuïtat de les edificacions plurifamiliars. La Llei també establia que els grans establiments comercials ja existents però ubicats fora de les trames urbanes consolidades no podrien ser objecte de noves ampliacions.

Les possibilitats de creixement pel que fa a la superfície de venda dels establiments comercials grans i mitjans s'havien de fixar en el nou PTSEC 2006-2009. Per al comerç d'ús quotidià dels municipis de més de 2.000 habitants i de les capitals comarcals, el dèficit comercial s'hauria de cobrir amb comerços de tipus supermercat (entre 400 i 2.500 m², segons la grandària de la població), mentre que a les poblacions on no es detectessin dèficits entre l'oferta i la demanda no s'hi autoritzaria la implantació ni de grans ni de mitjans establiments comercials de tipus supermercat. Els grans establiments comercials o hipermercats (superfícies superiors a 2.500 m², en funció dels diferents formats i àmbits territorials), que inclouen una oferta de productes d'ús quotidià i no quotidià i que disposen d'una gran àrea d'aparcament, es van dimensionar a partir de l'oferta i la demanda del conjunt de la comarca. Segons el nou PTSEC, les poblacions que tenien menys de 25.000 habitants o les poblacions assimilables per raó dels fluxos turístics o les que no fossin capitals comarcals no podrien autoritzar l'obertura de cap gran establiment comercial dins del terme municipal.

Els establiments dedicats a la venda d'aparells electrodomèstics i d'electrònica i de consum, d'articles de complements esportius, d'equipaments de la persona i els dedicats a la venda d'articles de lleure i cultura, amb una superfície de venda igual o superior a 1.000 m², seguien els mateixos criteris d'emplaçament que els grans establiments comercials, tot i que la Llei d'equipaments comercials deixava oberta la possibilitat d'ubicació fora de la trama en casos excepcionals. En el nou PTSEC s'havien de dimensionar els dèficits d'aquestes superfícies especialitzades i els metres quadrats que, en cada cas i àmbit, es podrien obrir. Cal remarcar que la regulació d'aquestes activitats comercials no alimentàries és una de les aportacions de la nova llei.

Les excepcions al principi d'ubicació dins la trama urbana consolidada van afectar les activitats relacionades amb la venda d'automòbils, de maquinària, de material de la construcció, d'articles de sanejament, de ferreteria i de bricolatge, i també els centres de jardineria amb una superfície superior als 2.500 m². Van quedar igualment exclosos d'aquest principi els comerços de les instal·lacions portuàries, aeroportuàries, estacions ferroviàries o les que estiguessin a menys de 15 km de la frontera.

La Llei d'equipaments comercials va rebre el suport polític de les forces parlamentàries i el suport social dels comerciants. Políticament va ser aprovada per unanimitat al Parlament de Catalunya gràcies al conseller de Comerç, Josep Huguet (ERC), que va negociar intensament amb CiU i el Partit Popular (PP) per resoldre definitivament les diferències de criteri entre el Govern i l'oposició. Socialment, va obtenir el suport majoritari de diferents associacions de comerciants. Tanmateix, l'Associació Nacional de Grans Empreses de Distribució (ANGED) va criticar la manca de concreció del concepte de "trama urbana consolidada" i va expressar com a voluntat que la seva delimitació no signifiqués noves restriccions en les implantacions de nous equipaments comercials. El sector Comerç de la Petita i Mitjana Empresa de Catalunya (PIMEC) també va expressar públicament la seva satisfacció pel text de la Llei, ja que, a parer seu, donava una bona resposta al nou model comercial català.

L'obertura de grans superfícies amb la nova Llei d'equipaments comercials

Amb la previsible aprovació del nou PTSEC, el mes de juliol de 2006 s'hauria d'acabar la moratòria per a l'obertura de grans superfícies comercials vigent a Catalunya des del desembre de 2004. Aquest canvi de política no hauria de suposar indiscriminadament noves obertures : els grans establiments comercials només s'autoritzarien a les ciutats que haguessin registrat un gran creixement demogràfic i que encara fossin deficitàries d'aquest tipus d'espai comercial, sempre en sectors urbans consolidats i amb unes dimensions que cobrissin el dèficit de sostre calculat al PTSEC. L'acabament de la moratòria hauria de permetre continuar amb la tramitació de vint expedients aturats des que el Govern va signar la suspensió de llicències per a noves obertures de centres comercials de grans dimensions i, probablement, permetria l'obertura de quatre o cinc nous grans centres a diferents punts del territori.

L'anunci de noves autoritzacions va aixecar l'alarma de la Confederació del Comerç de Catalunya, que agrupa els petits comerciants, ja que, segons opinen, a Catalunya ja no hi caben més grans superfícies comercials.

Per portar a terme l'ordenació dels establiments comercials, la Llei 18/2005, de 27 de desembre, d'equipaments comercials, havia d'anar acompanyada del nou PTSEC per al període 2006-2009. El juny de 2006, s'havia d'haver tancat el període d'informació pública d'aquest pla on, a més d'establir les dotacions de sostre comercial disponible per als diferents formats i àmbits territorials, quedarien fixades les trames urbanes consolidades amb caràcter normatiu i identificades les concentracions comercials exemptes de creixement. També quedava pendent d'aprovació el decret pel qual s'havia de desplegar la Llei 18/2005 i que refonia en un text únic totes les disposicions que existien en relació amb aquest tema.

Aquests instruments d'ordenació es completarien amb els programes d'orientació per als equipaments comercials (POEC), instruments per definir els models comercials a nivell local, ja sigui municipal o supramunicipal, que haurien de ser promoguts per l'ajuntament o per qualsevol altra entitat o persona interessada.

ESR

Més informació:

www.gencat.net/cte/comerc/index.html

LLEI D'URBANISME. TEXT REFÒS 95



Després de la modificació del marc normatiu urbanístic català iniciada amb la Llei 2/2002, i que va continuar amb la Llei 10/2005, el Decret legislatiu 1/2005, de 26 de juliol, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme, unifica en un únic articulat la Llei d'urbanisme actualment vigent a Catalunya. La recent aprovació del Decret 305/2006, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'urbanisme, completa la regulació catalana en matèria d'urbanisme.

Antecedents 2003:77, 2004:105

Durant els anys noranta, el Decret legislatiu 1/1990, de 12 de juliol, de refosa dels textos legals vigents a Catalunya en matèria urbanística va constituir el marc normatiu català de referència en matèria d'urbanisme conjuntament amb les determinacions de la legislació estatal.

La nova Llei d'urbanisme

El text refós de l'any noranta fou derogat per l'anomenada Llei d'urbanisme a principi de l'any 2002. El nou text legal, la Llei 2/2002, de 14 de març, partia de la voluntat de conjugar les necessitats de creixement amb els imperatius del desenvolupament sostenible a partir de diferents vies: amb la utilització racional del territori; mitjançant la política d'habitatge social; tractant d'assolir en tots els assentaments humans una certa qualitat de vida; per mitjà de la conscienciació de la societat pel que fa al medi ambient, i amb un ús i gestió adient dels recursos naturals, energètics, històrics, culturals i arqueològics.

D'entre les diferents innovacions introduïdes per la Llei d'urbanisme, destacava l'obligatorietat que els plans d'ordenació urbanística municipal reservessin com a mínim el 20% dels sostre residencial de nova implantació per a la construcció d'habitatges protegits, la nova regulació de les figures de planejament tant general com derivat (per exemple, amb la figura dels plans directors, els plans de millora urbana, el nou contingut dels programes d'actuació, o amb la supressió de la figura dels estudis de detall), la modificació de la gestió urbanística mitjançant el sistema d'actuació per expropiació o per reparcel·lació en qualsevol de les seves modalitats, o els nous instruments per a dur a terme polítiques de sòl i d'habitatge.

El Reglament parcial de la Llei

D'acord amb la Disposició final segona de la Llei, el Govern, en el termini de divuit mesos a comptar des de l'entrada en vigor de la Llei 2/2002, havia d'aprovar un reglament que la desenvolupes, i amb aquest objectiu, a final de 2003 va aprovar el Reglament parcial de la Llei d'urbanisme per mitjà del Decret 287/2003, de 4 de novembre.

D'entre les qüestions que el Reglament desenvolupava, per la seva rellevància destacaven les disposicions relatives a la participació pública en els procediments urbanístics, els consells assessors urbanístics, les auditories de gestió urbanística, les reserves de sòl per a la construcció d'habitatges protegits, la documentació mediambiental i la corresponent a obres d'urbanització, la concreció de l'ordenació de volums i altres aspectes relatius a la gestió urbanística.

La modificació de la Llei d'urbanisme

A final de 2004 la Llei d'urbanisme va ésser modificada mitjançant la Llei 10/2004. Aquesta modificació mantenia els fonaments bàsics i els principals objectius de la Llei 2/2002, però introduïa determinats canvis dirigits al perfeccionament dels instruments ja previstos, a fi de millorar l'accés de la població a l'habitatge, la sostenibilitat del territori i l'autonomia local. Entre tots els canvis, foren especialment importants el conjunt de modificacions dirigides a millorar els instruments de política d'habitatge com la introducció de la figura dels habitatges dotacionals en el planejament, el document de la memòria social com a figura d'anàlisi de necessitats, les mesures per assegurar la materialització efectiva de les reserves per a la construcció d'habitatges de protecció pública, la fórmula per a agilitar l'aplicació de les reserves de sòl per a habitatges protegits o la creació de noves mesures d'estímul de l'habitatge assequible amb l'establiment d'una reserva addicional del 10% del sostre residencial de nova implantació per a la construcció d'habitatges concertats en el cas de municipis de més de 10.000 habitants i capitals de comarca.

El Text refós

La Disposició final primera de la Llei 10/2004 autoritzava al Govern perquè, en el termini d'un any a comptar de l'entrada en vigor de la Llei, refongués en un text únic tant la Llei 2/2002 com la seva modificació; i en virtut d'aquesta disposició, a mitjan 2005 es va publicar al *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya* (DOGC núm. 4.436, de 28 de juliol de 2005) el Decret legislatiu 1/2005, de 26 de juliol, pel qual s'aprovava el Text refós de la Llei d'urbanisme. En aquest text refós s'havien regularitzat i harmonitzat els dos textos legals anteriors, una qüestió especialment important tant en la redacció definitiva de l'articulat com el regim transitori, addicional i final.

El desenvolupament del Text refós: el nou Reglament d'urbanisme

Atès que el Reglament d'urbanisme desenvolupava la Llei 2/2002, i per tant, no reflectia els canvis introduïts amb la Llei 10/2004, el Decret legislatiu 1/2005 establia en la seva Disposició final novena que el Govern, en un termini de divuit mesos a comptar des de l'entrada en vigor de la Llei 10/2004, hauria d'aprovar un reglament que desenvolupés integrament la Llei d'urbanisme, i en resposta a aquesta disposició, el juliol de 2006 es va aprovar el Decret 305/2006, pel qual s'aprovava el Reglament de la Llei d'urbanisme.

JBM

Més informació

http://www.10.gencat.net/ptop/AppJava/cat/documentacio/normativa/urbanisme/general.jsp

96 MESQUITA DE BADALONA



L'Ajuntament de Badalona proposa fer la nova mesquita a la zona industrial del barri del Gorg. La comunitat musulmana s'hi mostra en contra en la mesura que la ubicació és perifèrica. L'Ajuntament tanca l'oratori del barri de la Pau amb el suport de tots els grups polítics. La comunitat musulmana accepta traslladar-se al Gorg un cop l'espai estigui condicionat però l'Associació de veïns s'hi oposa. L'Ajuntament aprova una moratòria d'un any en la concessió de llicències per obrir temples religiosos i locutoris, però el problema de l'emplaçament definitiu continua i els veïns de l'oratori de Llefià en denuncien el col·lapse. A Lleida, l'Ajuntament continua el diàleg amb la comunitat musulmana, que també es mostra contrària a ubicar la mesquita a la perifèria.

Badalona és un dels municipis de l'àrea metropolitana de Barcelona que ha rebut més immigració d'origen estranger al llarg dels darrers anys. En 2005 es calcula que hi havia uns deu mil ciutadans musulmans i dos oratoris, situats als barris de Llefià i La Pau.

Els problemes van començar en 2002 quan la comunitat musulmana del barri de Llefià va adquirir un local a prop del seu oratori, al carrer d'Àsia, per traslladar-hi el culte. En conèixer-se la notícia, els veïns de la zona varen recollir mil signatures en contra de l'obertura. Paral·lelament, l'Ajuntament de Badalona va denegar la llicència d'usos al local adduint que no complia els requisits mínims per ser obert, però la comunitat musulmana sostenia que no hi podia fer millores perquè el consistori els havia denegat el permís d'obres. Com a conseqüència d'aquest conflicte, l'Ajuntament va impulsar una comissió per resoldre les necessitats d'equipaments per al culte religiós de la comunitat musulmana conduïda directament per l'àrea de l'alcaldia. L'opció prioritària de l'Ajuntament era trobar un emplaçament per fer una única mesquita, prou gran per poder-hi celebrar les oracions del divendres, les festes del ramadà i del xai, i tenir espais diferenciats per a homes i dones. Inicialment, el consistori va oferir un espai al Polígon de Montigalà, però la comunitat musulmana el va refusar pel fet d'estar als afores. A final de 2004, es va conèixer d'una manera oficiosa que la segona opció de l'Ajuntament era una nau d'uns 600 m² situada al barri del Gorg.

L'Ajuntament proposa ubicar la mesquita al barri del Gorg

A final de gener, l'alcaldessa de Badalona, Maite Arqué, del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), va anunciar al ple que en breu revelaria l'emplaçament definitiu de la nova mesquita i, com a conseqüència, la data de tancament dels oratoris de Llefià i la Pau. La possibilitat que la seu del nou temple fos el barri del Gorg va ser acollida negativament. D'una banda, els representants dels col·lectius musulmans dels oratoris de Llefià, Muhammad Taatou, i la Pau, Taoufik Cheddadi, van assenyalar que la necessitat de resar cinc cops al dia recomanava obrir oratoris accessibles distribuïts pels districtes del municipi. De l'altra, el president de l'Associació de veïns Gorg-Mar, Guzmán Rotger, va reclamar al consistori més informació sobre el possible emplaçament de la mesquita i va alertar que ja havia rebut nombroses queixes dels veïns. Uns dies més tard, Rotger es va reunir amb l'alcaldessa, Maite Arqué, que li va comunicar que el temple es localitzaria en una nau del carrer Sant Lluc, a la zona industrial del barri.

El tancament de l'oratori del barri de la Pau

El 23 de febrer, l'Ajuntament va clausurar l'oratori del barri de la Pau per no tenir llicència d'activitats. El primer tinent d'alcalde, Eduard Tortajada (PSC), va explicar que el local no complia les condicions de seguretat, higiene i insonorització acústica necessàries i que havien rebut queixes dels veïns per sorolls. L'alcaldessa, Maite Arqué, va afirmar que feia més d'una setmana que havien notificat a la comunitat de la Pau l'avís de tancament i que el consistori havia ofert com a alternativa el trasllat al barri del Gorg.

L'imam de la mesquita del barri de la Pau, Taoufik Cheddadi, va denunciar que ningú no l'havia informat del tancament del local i que, en tot cas, la decisió s'havia pres a través d'una negociació bilateral entre l'Ajuntament i l'arrendatari del local –que tenia una llicència per a ús comercial– sense haver informat la resta de la comunitat del barri. D'altra banda, el portaveu de la comunitat musulmana de la Pau, Jellouli Harroudi, va exposar que havien rebutjat la nova ubicació a la zona del Gorg per la llunyania, ja que la majoria d'usuaris de l'oratori vivien en la frontera entre els municipis de Badalona i Santa Coloma de Gramenet, i que, transitòriament, els usuaris resarien a casa seva. Els grups de l'oposició a l'Ajuntament, Convergència i Unió (CiU) i Partit Popular (PP), van recolzar la mesura però van coincidir a criticar la manca de solucions del consistori després de dos anys de negociació. Dos dies després, uns cent cinquanta afectats es van concentrar a la plaça de la Vila, davant l'Ajuntament, per celebrar l'oració del divendres.

La comunitat musulmana accepta l'emplaçament del Gorg però reneix l'oposició veïnal

A principi de març, Taufik Cheddadi va anunciar que la comunitat musulmana estava disposada a acceptar l'espai ofert per l'ajuntament al barri del Gorg per allotjar-hi la mesquita, però va condicionar-ho al fet que l'espai fos rehabilitat. Uns dies més tard, l'Associació de Veïns del Gorg va anunciar la seva oposició a la localització de la mesquita al barri, nombrosos veïns van penjar pancartes de rebuig als seus habitatges i es va iniciar una campanya de recollida de firmes amb el lema "Mesquita, no". El president de l'Associació de veïns, Guzmán Rotger, va criticar que l'Ajuntament els hagués retallat una quarta part de les subvencions i que, en canvi, estigues disposat a rehabilitar una nau del barri per ubicar-hi la mesquita amb un cost estimat d'uns 72.000 €. El vicepresident de la Federació d'Associacions de Veïns de Badalona (FAVB), Miquel Jurado, va denunciar que darrere de la negativa a acceptar l'emplaçament del temple s'hi amagava, en molts casos, una actitud xenòfoba i que, tot i que la Federació estava en contra dels temples que poguessin alterar la vida pública –de qualsevol religió–, el culte religiós era un dret garantit per la Constitució espanyola.

Unes setmanes més tard, l'imam Cheddadi va denunciar que encara no havia pogut recuperar el material que hi havia a l'interior de l'oratori precintat i va defensar la proposta alternativa de CiU d'ubicar la mesquita en un terreny de propietat municipal situat al Turó d'en Caritg.

El 29 de maig desenes de musulmans es van manifestar a la plaça de la Vila per protestar per la manca de solucions, amb el recolzament de l'organització SOS Racisme. La portaveu de l'entitat, Begoña Sánchez, va dir que el que passava a Badalona també succeïa en altres ciutats catalanes i que en la majoria de conflictes veïnals, els musulmans sempre tenien les de perdre en la mesura que la majoria no podien votar. El portaveu dels usuaris de l'oratori de la Pau, Abdelezim Latifi, va denunciar que des del mes de febrer la comunitat no disposava ni d'oratori provisional ni de projecte per a un temple definitiu.

L'Ajuntament aprova una moratòria en la concessió de llicències per obrir temples religiosos i locutoris

A final de juliol, el ple de l'Ajuntament va aprovar per unanimitat la prohibició d'obrir temples religiosos i locutoris al municipi durant un any. El primer tinent d'alcalde, Eduard Tortajada, va exposar que la raó de la moratòria era la necessitat d'elaborar una ordenança per regular l'obertura de temples religiosos en la qual participessin tots els agents socials. El portaveu de CiU, Ferran Falcó, i el del PP, Xavier Garcia, es van felicitar per l'aprovació de la moratòria però van assenyalar que aquesta mesura ja l'havien reclamat amb anterioritat. Taufik Cheddadi va denunciar el fet que es barregés en la mateixa ordenança la qüestió de les mesquites, que són centres de culte religiós, amb la dels locutoris, que són negocis, i va exposar que des del tancament de la mesquita de la Pau, la comunitat només comptava amb un oratori de 90 m² i dos pavellons polisportius municipals (Bufalà i Llefià) per a les oracions del divendres.

Al setembre, el regidor delegat del districte de Llefià, Manuel Rodríguez (PSC), va anunciar l'inici d'un estudi previ al pla estratègic per a la convivència a Llefià per analitzar la realitat sociocumunitària, els punts de conflicte i les dotacions d'equipaments del barri. Anteriorment, la FAVB ja havia reclamat l'elaboració d'un pla de convivència per a la ciutat.

Uns dies més tard, les comunitats de veïns de l'illa de cases número III i l'Associació de Veïns de Sant Joan de Llefià-GranSol, del barri de Llefià, van acordar iniciar una campanya de recollida de firmes per demanar a l'Ajuntament que prengués mesures per evitar la concentració de la comunitat musulmana a l'oratori del barri, la qual van atribuir al tancament del que hi havia hagut al barri de la Pau. El president de la junta que gestiona la mesquita de Llefià, Mohamed Taatou, va dir que ja havien advertit l'Ajuntament que el tancament de l'oratori de la Pau col·lapsaria el centre de culte de Llefià.

El cas de la mesquita de Lleida

Al mes de febrer de 2005, es coneixia la notícia que l'Ajuntament de Lleida oferiria a la comunitat musulmana uns terrenys situats entre el polígons industrials del Segre i Camí dels Frares, per traslladar-hi la mesquita situada al carrer del Nord. Paral·lelament, el consistori va anunciar l'elaboració d'una nova normativa per regular els espais de culte, que implicaria la prohibició d'obrir oratoris en carrers estrets i l'obligatorietat de condicionar els locals amb sortides d'emergència.

A principi de març, el regidor de Drets Civils, Cooperació i Immigració, Xavier Aluja, d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), es va reunir amb l'imam de la mesquita del carrer del Nord, Abdelwaheb Houze, per estudiar la nova ubicació del temple. Malgrat que inicialment el col·lectiu musulmà era reticent a traslladar-lo a la perifèria, Houze va demanar a l'Ajuntament que el nou emplaçament tingues almenys un bon accés amb autobús.

A final d'abril, el regidor de Drets Civils, Xavier Aluja, i la directora de l'Associació per a l'Orientació Empresarial i Laboral de Lleida (APLOELL), Rosa Giralt, van presentar l'informe anual sobre *La immigració a la ciutat de Lleida*. L'estudi posava de manifest que el nombre d'immigrants a la ciutat s'havia duplicat entre 2002 i 2004, fins a un total 15.721 persones, que el grup nacional majoritari era el marroquí i que els nouvinguts es concentraven en quatre barris: Centre Històric, Príncep de Viana-Clot, Universitat i Balàfia.

Al maig es coneixia la notícia que un jutge de la ciutat havia dictaminat que el temple situat al carrer del Nord complia les condicions de salubritat i de capacitat necessàries per poder ser utilitzat, després de la denúncia de l'Associació de Veïns de l'Avinguda del Segre, que reivindicava el seu trasllat fora del barri. L'alcalde, Àngel Ros (PSC), va insistir que el creixement de la comunitat islàmica feia necessari buscar una nova ubicació per al temple i que mirarien de resoldre la qüestió abans del ramadà.

A començament de novembre, la comunitat musulmana va tancar el ramadà amb dues congregacions per als dos col·lectius de la ciutat als barris de la Bordeta i Pardinyes. La comunitat del carrer del Nord va reunir al poliesportiu de a Bordeta unes tres mil persones.

A final de desembre, la Policia Nacional va detenir a Lleida quatre persones acusades de pertànyer a una xarxa islamista relacionada amb Al-Qaeda. Un dels arrestats, Abdelhak el Gallaf, pertanyia a la comunitat vinculada a la mesquita del carrer del Nord i era el representant del col·lectiu musulmà en l'Assemblea Municipal de Religions, organisme creat al setembre pel consistori per resoldre els problemes d'integració i convivència a la ciutat. El president de la Diputació i cap de l'oposició a l'Ajuntament, Isidre Gavín (CiU), va reclamar el tancament provisional del temple i la ruptura amb el seu imam a qui considerava integrista. El tinent d'alcalde de Cultura i president de l'Assemblea Municipal de Religions, Xavier Sáez (ERC), va titllar les propostes de Gavín de radicals.

JVC

Més informació:

www.badalona.cat
www.paeria.es
www.aploell.com

97 METRO. LÍNIA 9



Continuen els treballs de construcció de la línia 9 del metro de Barcelona tot i els contratemps diversos durant l'execució i els nous plantejaments tècnics de l'obra derivats del ressò que provoca sobre aquesta "l'efecte Carmel". La perforació de la línia, que creuarà la ciutat transversalment unint els municipis de Badalona, Santa Coloma de Gramenet, Barcelona, l'Hospitalet de Llobregat i el Prat de Llobregat, continua avançant pel sector est i s'inicien els treballs a la zona oest. A final d'any, el nou termini d'entrada en servei de la línia anunciada pel Govern català és l'any 2008 per al tram IV (entre Can Zam i Gorg i Sagrera-Meridiana) i el 2012 per a la resta de la línia.

Antecedents | 2003:80; 2004:107

El 1997 s'incloïa dins del Pla director d'infraestructures (PDI) el projecte de la línia 9 del metro de Barcelona, que enllaçaria els municipis de Badalona, Santa Coloma de Gramenet, Barcelona, l'Hospitalet de Llobregat i el Prat de Llobregat. Seria el túnel més llarg de Barcelona, de 43 km amb quaranta-sis estacions, i creuaria la ciutat transversalment, gairebé en paral·lel a la ronda del Mig.

Les obres s'iniciaven el setembre de 2003 a Badalona amb un cost inicial previst de 1.947 MEUR, preveient que el tram IV (entre Can Zam i Gorg i l'estació de la Sagrera-Meridiana) entraria en funcionament a final de 2004 i que el 2007 ho faria la resta de la línia. El 2004 el pressupost previst ja ascendia a la xifra de 3.000 MEUR, i la previsió d'entrada en funcionament del tram IV passava a ser per al 2006.

La perforació dels túnels es feia gairebé tota amb tuneladores. N'hi havia dues que treballaven a la línia 9, tot i que una estava avariada des del setembre de 2004 i s'estava al barri del Bon Pastor.

Diversos contratemps alteren l'avançament de les obres de perforació

S'iniciava l'any amb una de les dues tuneladores encara avariada a la zona del Bon Pastor. L'avaria es produí a causa de la topada inesperada amb un terreny més granític i dur que no es preveia, que en danyà els mecanismes de tall. Hi restava aturada des del setembre de l'any anterior i, segons el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), fins a final de març no es preveia que reprengués l'excavació fins a l'estació de la Sagrera.

La tuneladora que excavava a Can Zam avançava a més bon ritme tot i l'aturada forçosa que va haver d'assumir en topar amb una riera subterrània imprevista a Santa Coloma de Gramenet.

A mitjan abril la tuneladora que havia estat avariada al Bon Pastor reprenia la feina. La reparació de les fulles de tall va resultar complicada i va requerir obrir un pou des de la superfície fins a la capçalera de la màquina. Malauradament, tot seguit, l'avaria del transformador elèctric la va paralitzar dues setmanes mentre se n'esperaven els recanvis.

Durant els set mesos de parada de l'excavació, les constructores de la UTE Gorg, encarregades de l'execució de les obres en aquell tram, aprofitaven per avançar en la col·locació de la llosa que dividia horitzontalment el túnel i sobre la qual es col·locaria una de les vies. Aquest disseny de tub dividit en dues galeries semicirculars permetia encabir el túnel de la línia i les estacions al mateix tub, a més de deixar espai per als desviaments i apartadors.

Pel que feia als terminis, l'endarreriment acumulat feia quasi impossible que la línia entre Sagrera, Gorg i Can Zam entrés en funcionament el 2006 tal com indicaven les darreres previsions. Joaquim Nadal (Partit dels Socialistes de Cata-



lunya, PSC), conseller de Política Territorial i Obres Públiques, advertia, a més, que la revisió de tots els túnels en construcció després de l'accident del Carmel comportaria "un endarreriment encara no computable" al conjunt de la línia 9. La Cambra de Comerç de Barcelona estimava que el primer tram s'estrenaria a final de 2007 i la resta, entre el 2012 i el 2013.

El mes de juliol començaven els treballs al passeig de la Zona Franca. A començament d'agost s'arribava a l'alçada de l'Hospital de Sant Pau. La direcció d'aquest centre expressava la seva inquietud perquè l'impacte de les obres no malmetés els equips tecnològics de l'hospital. El DPTOP va decidir reduir la potència de les voladures i modular-les perquè fossin compatibles amb l'activitat de l'hospital.

El mes de setembre la tuneladora de Santa Coloma arribava al pou de bifurcació del Besòs des d'on seria desmuntada i extreta.

Un nou ensurt el mes de novembre feia aturar les obres a Sant Andreu. El perill de topar amb els fonaments d'uns habitatges del barri aturava les obres i feia iniciar estudis per determinar-ne la millor solució. A final de mes la tuneladora encara restava aturada.

Paral·lelament als treballs de perforació del túnel, es construïen les estacions. A final d'any n'hi havia una quinzena en obres al llarg de tot el recorregut. I per altra banda, continuaven avançant les obres de l'intercanviador de la Sagrera, iniciades l'octubre de 2004, per mantenir la previsió d'acabar-les a final de 2006.

L'"efecte Carmel" té ressò en el desenvolupament de les obres de la línia 9

Una tuneladora és el mètode més segur d'excavar túnels en zona urbana, però tampoc no evita molèsties i ensurts, i després de L'ESFONDRAMENT DEL CARMEL [99] durant la construcció de la línia 5 del Metro, tant veïns com tècnics estaven més alerta de les irregularitats que mai.

Arran dels fets del Carmel, el Govern de la Generalitat autoritzava la modificació de diverses actuacions d'infraestructures de construcció de la línia 9 "per motius tècnics, de viabilitat i seguretat", tal com recalcava Joaquim Nadal, el qual, a més, acordava executar noves actuacions relacionades amb aquesta infraestructura. Les principals modificacions previstes eren construir una nova estació al carrer Motors, a la Zona Franca, habilitar una connexió directa amb el futur perllongament de la línia 2 del metro a la Fira i construir un únic túnel en el tram entre les estacions Onze de Setembre i Sagrera-Meridiana. Aquests canvis suposarien un cost afegit de 400 MEUR, per la qual cosa el projecte acabaria costant un total de 3.467 MEUR. El Gestor d'Infraestructures SA (GISA), per la seva banda, engegava una nova campanya de cent vuitanta-cinc sondejos geològics per millorar el coneixement del traçat. També aturava les obres de cinc estacions per millorar-ne el projecte.

El DPTOP havia rebut a final d'abril 254 denúncies de veïns de Santa Coloma de Gramenet, Badalona i Barcelona per les afectacions que patien com a conseqüència de les obres de la línia 9. D'aquestes, 133 eren per fissures als edificis i les restants, per sorolls o neteja dels carrers, entre altres raons, tal com responia Joaquim Nadal a una resposta parlamentària del diputat Josep Llobet (Partit Popular –PP–). Per altra banda, a mitjan octubre els veïns de Sant Andreu presentaven vuitanta queixes per les obres. Un portaveu del DPTOP assegurava que totes s'havien analitzat i que tan sols divuit s'havien reconegut com a relacionades amb les obres. A final d'any el consell municipal del districte de Sarrià-Sant Gervasi es comprometia a constituir una comissió de seguiment de les obres de la línia 9 que travessaria aquell districte, per evitar l'"efecte Carmel" i per garantir la tranquil·litat del veïnat.

Es concreta la connexió amb l'aeroport del Prat

A mitjan any encara estava en estudi si s'introduiria una variant al Prat per connectar amb la futura estació urbana del ferrocarril d'alta velocitat (FAV). Finalment, a mitjan mes de novembre Joaquim Nadal afirmava que el FAV tindria una estació a l'aeroport del Prat amb una connexió amb la futura terminal que també permetria l'arribada de trens regionals i de rodalies. Això implicava nous canvis de traçat a la línia 9 del metro. Aquesta nova infraestructura modificaria el seu pas per l'interior del nucli urbà del Prat i per l'aeroport. Així ho plantejava la Generalitat, que volia, en el primer cas, evitar una zona densament poblada que s'assentava sobre un terreny poc estable, i en el segon, dotar d'un millor servei les instal·lacions de l'aeroport (s'obriria una tercera estació al recinte) i adaptar-se millor a la resta d'actuacions ferroviàries previstes a la zona, com el tren convencional i especialment el FAV.

Aquest canvi suposava desviar la línia 9 en horitzontal vorejant el camp d'aviació i facilitar una parada a la zona de càrrega de mercaderies, un servei molt demanat pels treballadors i pels responsables de l'aeroport.

S'acabava l'any amb les dues tuneladores treballant i amb la previsió de donar servei al tram IV de la línia a començament del 2008 i de la resta de la línia el 2012.

La línia 2 del metro

A començament d'any el Govern de la Generalitat feia públic l'Estudi informatiu del perllongament de la línia 2 del metro de Sant Antoni a Fira 2, un important projecte de millora i d'ampliació de la xarxa de metro de Barcelona. Aquest perllongament possibilitaria l'intercanvi amb els dos ramals sud de la línia 9 i connectaria punts de referència de la ciutat (Fonts de Montjuïc, Museu Nacional d'Art de Catalunya (MNAC), Institut Nacional d'Educació Física de Catalunya (INEFC), Fira 1 i Fira 2). Tindria una longitud de 5,2 km, cinc noves estacions, costaria 4,14 MEUR i el DPTOP preveia que les obres s'iniciessin el segon semestre de 2006 amb un termini d'execució d'uns quaranta-vuit mesos.

A final de setembre la Generalitat aprovava la connexió del tram final de la línia 9 amb la futura prolongació de la línia 2, que compartirien traçat a l'aeroport des de l'estació de Fira2-Pedrosa.

Per altra banda, la línia 2 també es prolongava per l'altre extrem, des de l'estació de Pep Ventura fins al centre de Badalona. L'obra començava el juliol i costaria 31 MEUR. Estava en estudi la continuïtat de la línia, amb metro lleuger, fins a l'hospital de Can Ruti.

A final d'any, una troballa d'un tram de l'antiga muralla de la ciutat de Barcelona a la confluència entre els carrers Urgell i Manso preveia la realització d'un projecte modificat i, per tant, l'endarreriment del començament de les obres.

ABR

Més informació:

www.lavanguardia.es
www.vilaweb.cat/www/elpunt/
www.elperiodico.com

98 METRO. LÍNIA 12



La línia 12 del metro no s'acabarà executant, si més no segons la idea original d'un ferrocarril suburbà que enllaci el barri barceloní de Sarrià amb Castelldefels passant per Gavà, Viladecans, Sant Boi de Llobregat, Sant Feliu de Llobregat, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern i Esplugues. El conseller de Política Territorial i Obres Públiques Joaquim Nadal (PSC) considera inviable l'execució del projecte tal com es va aprovar i planteja ampliar línies i fer noves connexions amb el tramvia i el ferrocarril.

Antecedents | 2003:82

L'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) va aprovar el maig de 2003 el traçat definitiu de la línia 12 de metro, que comunicaria Castelldefels amb el barri barceloní de Sarrià, passant per Gavà, Viladecans, Sant Boi de Llobregat, Sant Feliu de Llobregat, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern i Esplugues. No obstant això, el 2004 es va donar a conèixer que la Generalitat es plantejava realitzar tan sols la connexió entre Castelldefels i Sant Boi o Cornellà.

La preocupació dels alcaldes del Baix Llobregat raia en el possible canvi de traçat i en el termini fixat, fet pel qual aleshores van reclamar un calendari coherent i el respecte dels terminis.

Replantejament del projecte inicial

A mitjan any, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal (Partit dels Socialistes de Catalunya, –PSC–), en una resposta parlamentària, es comprometia a mantenir el traçat i les dates d'aquesta línia que s'havia d'inaugurar el 2008. Tot i aquesta resposta, uns mesos més tard, l'execució del projecte original estava pràcticament descartada. Joaquim Nadal anunciava que se'n replantejarien el traçat, els trams i les connexions. Els grups de l'oposició (Convergència i Unió –CiU– i Partit Popular –PP–) acusaven el conseller "d'enterrar" (segons el diputat de CiU, Felip Puig) un metro imprescindible per al Baix Llobregat. Aquest, per altra banda, criticava l'exconseller de Política Territorial i Obres Públiques, Felip Puig (CiU), per la inexistència d'estudis tècnics i econòmics de la línia 12 que suposadament l'anterior govern hauria d'haver redactat.

Felip Puig recordava que la línia 12 del metro estava inclosa al Pla director d'infraestructures (PDI) 2001-2010 aprovat pel govern de CiU i que va ser consensuada amb els ajuntaments de la comarca. Afegia que CiU recuperaria el projecte si tornava a estar al capdavant del govern català.

Una alternativa que es plantejava era mantenir la configuració de metro semilleuger entre Castelldefels i Sant Boi o bé Cornellà, punts on enllaçaria amb Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) i Renfe. Altres possibilitats complementàries que s'analitzaven eren allargar la línia 3 del metro des de Zona Universitària per arribar als municipis del marge esquerre del Llobregat i prolongar la línia 1 des del Prat de Llobregat fins a Sant Boi de Llobregat. També s'estudiaria la prolongació del Trambaix cap a Molins de Rei i Quatre Camins, a Sant Vicenç dels Horts, i des de Cornellà Centre cap al Barri de l'Almeda i l'Hospital de Bellvitge.

Manifestacions dels municipis afectats

A final de novembre, els representants dels municipis afectats, tots governats pel PSC, s'expressaven de diferent manera sobre el replantejament de la línia 12 del metro.

Antoni Poveda (PSC), primer tinent d'alcalde de Sant Joan Despí, acusava la Generalitat d'estar "dilatant la concreció de la línia 12" i afirmava que "el fet que el cost de la LÍNIA 9 [97] suposi el doble del que havia plantejat l'anterior govern no pot ser cap excusa per condemnar la ciutadania d'aquesta part del territori del Baix Llobregat a patir-ne les conseqüències". Juan Antonio Vázquez (PSC), alcalde de Sant Feliu de Llobregat, explicava que el traçat, tal com estava plantejat, era inviable, ja que no tenia ni finançament ni estudis realitzats i que calia ser realistes i valorar-ne les alternatives viables com els perllongaments de les línies 3 i 5 de metro. Lorenzo Palacín (PSC), alcalde d'Esplugues, declarava que no tenia constància oficial de cap canvi i que caldria mantenir reunions més constants per parlar-ne. Joaquim Balsera, alcalde de Gavà, es mostrava més prudent dient que per a ells l'arribada del metro no perillava, però que volien que es concretessin propostes i dates d'execució realistes.

A final d'any Nadal assegurava que la reformulació del projecte seria més transparent i preveia per a final del mes de gener de 2006 tenir redactat un pla que millorés la comunicació amb el transport públic i que tingués en compte totes les alternatives. A partir d'aleshores es reprendrien les negociacions amb els ajuntaments de la comarca.

ABR

METRO. LÍNIA 5. ESFONDRAMENT AL CARMEL 99



A final de gener, l'esfondrament d'un dels túnels de maniobra durant les obres de prolongació de l'L5 del Metro al barri del Carmel, tot i no fer cap víctima mortal, obliga a evacuar més d'un miler de persones i genera una gran alarma social. Diverses finques entre el passatge Calafell i els carrers Sigüenza i Conca de Tremp queden greument afectades. Les administracions implicades treballen per donar suport als desallotjats, mentre s'executen els treballs d'estabilització del terreny amb la cimentació del túnel. El sinistre té conseqüències urbanes, socials i polítiques d'abast nacional, i genera un intens debat sobre la gestió de l'Obra Pública a Catalunya. A final d'any, la majoria dels desallotjats han tornat als seus habitatges i han cobrat part de les indemnitzacions. S'espera que el Metro sigui operatiu al Carmel abans de 2008.

Antecedents | 2003:83; 2004:106

El 9 de novembre de 2002 va tenir lloc l'acte oficial d'inici d'obres de la prolongació de la Línia 5 del METRO DE BARCELONA [2003: 83] per enllaçar-la amb la Línia 3. El tram projectat té una longitud de 2,8 km, des de l'estació d'Horta, a l'extrem de l'L5, fins a l'estació de la Vall d'Hebron a la L3. El projecte constructiu inicial preveu dues noves estacions intermèdies (el Carmel i la Teixonera), i preveu la remodelació i l'ampliació de l'estació existent de la Vall d'Hebron, l'adaptació de l'estació d'Horta a persones amb mobilitat reduïda i la construcció de dues cues de maniobres. Els enginyers i geòlegs consideren aquest tram com un dels més complexos dels que s'han fet a la xarxa de metro, tant pels desnivells del terreny, com per la densitat d'ocupació de la zona. Llavors, la previsió era que les obres estiguessin enllestides el primer semestre de 2006 i el cost atribuït era de 94 MEUR.

El projecte s'emmarca en l'operació de millora i ampliació de la xarxa de metro a Barcelona, i és simultani a les obres l'ampliació de la linia L3 i les noves línies projectades de METRO LÍNIA 9 [2005: 97]; LÍNIA 12 [98] i L11, i a l'arribada del FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT A BARCELONA [71].

Un cop finalitzada la prolongació de l'L5, donarà servei als barris del Carmel, la Teixonera, el Coll i Vallcarca, al districte d'Horta-Guinardó, un continu urbà densament ocupat que s'estén sobre diversos turons de material argilós, pissarra i gres, al peu de la serra de Collserola, on viuen unes seixanta-cinc mil persones. L'arribada del Metro, i per tant la connexió definitiva a la xarxa de transport públic subterrani, és una vella reivindicació de les entitats veïnals de la zona.

L'empresa pública de la Generalitat GISA (Gestió d'Infrastructures, SA), és l'encarregada de coordinar l'execució de les obres del Metro a Barcelona. Desenvolupa les funcions de supervisió de qualitat, termini i cost, a més dels objectius globals de sostenibilitat i seguretat i salut tant de la feina i de l'equip tècnic, com del contractista encarregat del projecte i de l'empresa adjudicatària que fa la direcció d'obra. GISA va adjudicar les obres a una Unió Temporal d'Empreses (UTE), formada per FCC, Copisa i Comsa, que al seu torn va subcontractar alguns treballs a altres empreses

Les obres subterrànies de prolongació de l'L5 al barri del Carmel es van aturar el mes de gener a causa de l'esfondrament de part de la cua de maniobres de l'estació del Carmel. El popularment conegut *forat del Carmel*, va generar una de les crisis més greus de la història recent de la capital catalana i va obrir un intens debat polític sobre la gestió de l'obra pública a Catalunya.

L'arribada del metro al barri del Carmel, una millora pendent

El 1875 començaren a construir-s'hi les primeres torretes de classe obrera sobre els pendents de la muntanya. L'arribada massiva de nova població immigrant canvià completament la fesomia del barri a partir del 1948. Les cases d'autoconstrucció dels anys 1953-1955 van deixar pas, a partir dels seixanta, als grans blocs. Fins a final dels noranta, encara hi havia nuclis de barraques d'on sorgiren destacats líders del moviment veïnal, que als anys setanta va impulsar reivindicacions bàsiques com el dret a habitatges dignes, a l'aigua, la llum, el gas, a l'escola i el metro.

En els darrers anys, l'Ajuntament ha dut a terme importants millores urbanístiques al barri. En destaquen l'obertura del túnel de la Rovira, i les vies que enllacen el primer i el segon cinturó de Ronda, l'obertura del carrer Llobregós, la rambla del Carmel, la plaça de Salvador Allende i equipaments com el Centre Cívic, el centre per a joves Boca Nord, el polisportiu, la piscina, etc. També es van millorar les connexions en autobús amb els barris veïns d'Horta i Gràcia, i amb el centre de la ciutat. L'arribada del Metro, prevista per al 2006, era el darrer projecte d'envergadura i una de les fites més esperades al barri.

Inici de la crisi. La inestabilitat del terreny motiva desallotjaments preventius

A les 11 del matí del dimarts 25 de gener, mentre es realitzava l'excavació del túnel de maniobres corresponent a les obres d'ampliació de l'L5 al Carmel, es va produir un primer despreniment de terres a 15 m de profunditat, a la confluència del passatge Calafell amb els carrers Sigüenza i Conca de Tremp.

Immediatament es van iniciar els treballs de segellament i estabilització dels terrenys, per bé que hi va continuar havent despreniments. A migdia, el despreniment va continuar fins a eixamplar el buit a uns 9 m². En vista d'aquesta situació la direcció tècnica de l'obra i els Bombers de Barcelona van decidir desallotjar el taller situat a la vertical del despreniment subterrani, corresponent al passatge Calafell número 12, i es va reprendre l'aportació de terres i el segellat de la "campana" produïda. Simultàniament, els serveis socials de l'Ajuntament de Barcelona, la Guàrdia Urbana i els bombers van evacuar preventivament els veïns dels números 12-14 –un edifici-taller amb baixos i pis. Atès l'eixamplament continuat del forat, també es va procedir a evacuar l'edifici número 10, de quatre plantes, àtic i sobreàtic.

El mateix matí de l'incident, van visitar la zona el conseller primer, Josep Bargalló (Esquerra Republicana de Catalunya, ERC), el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim



El projecte de prolongació del metro preveu noves estacions intermedies i l'adaptació de les existents a persones amb mobilitat reduïdas. Foto: Marta Casas.

Nadal (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC) i l'alcalde de Barcelona, Joan Clos (PSC). Nadal va assegurar en roda de premsa que la Generalitat "s'encarregarà de qualsevol afectació. S'avaluaran danys i se'n garantirà la reparació".

Durant tota la nit i l'endemà van continuar els treballs tècnics d'aportació de formigó per tal de tornar a omplir el buit i estabilitzar el terreny, amb l'objectiu que els veïns poguessin tornar al seu domicili al més aviat possible i reprendre les obres amb normalitat.

Aparició del primer esvoranc: àmplia evacuació en un radi de seguretat i enderrocament d'edificis

Malgrat les tasques de consolidació del subsòl, a les 9.30 del matí del dia 27 de gener la lectura de l'extensòmetre va registrar les primeres anormalitats. Els bombers i tècnics de l'administració que hi treballaven van localitzar una esquerda en superfície a la zona i immediatament es va produir l'esfondrament de l'edifici-taller del número 12 del passatge Calafell, sense registrar cap víctima. L'esvoranc mesurava uns 30 m de diàmetre i 18 de profunditat.

Com a mesura de seguretat preventiva, i segons el criteri dels directors tècnics de l'obra, es va procedir a un ampli desallotjament de la zona en un radi de seguretat d'uns 100 m. Concretament, cinc illes d'habitatges estaven afectades, i així vuitanta-quatre edificis de sis carrers (Sigüenza, Pantà de Tremp, Bernat Bransi, Llobregós, Conca de Tremp i passatge Calafell) i les dues escoles del carrer Llobregós van ser desallotjades. Es van tancar també cinquanta-vuit comerços. En total es va evacuar a 1.289 persones.

Els edificis contigus a l'esvoranc presentaven afectacions estructurals greus, que n'aconsellaven l'enderrocament. A la vista de l'estat del subsòl i dels habitatges directament afectats, els responsables de l'obra i els comandaments del cos de Bombers van prendre en consens les decisions següents: omplir amb formigó l'esvoranc per tal de garantir l'estabilitat del subsòl i no incrementar les patologies dels edificis propers, establir controls d'accés a les zones afectades en un perímetre de seguretat i enderrocar totalment els edificis de Conca de Tremp, 2 i passatge Calafell, 12-14. L'Ajuntament va oferir a les persones afectades la possibilitat de viure temporalment en pisos del Patronat Municipal de l'Habitatge, situats al carrer Llobregós, i la Generalitat els va garantir un habitatge de les mateixes característiques en el mateix lloc.

GISA va emetre llavors un comunicat en el qual s'assegurava que en un període de tres dies, és a dir, el dimecres 2 de febrer, més del 30% dels veïns del Carmel desallotjats, al voltant de tres-centes cinquanta persones, podrien tornar a casa.

Aparició d'un segon esvoranc. Agreujament de la crisi

Inicialment, la direcció tècnica va preveure la possibilitat d'apuntalar l'edifici de Calafell número 10, contigu al taller esfondrat, però el dia 31 de gener se'n va ordenar l'enderroc parcial atenent a l'estat de ruïna imminent. Un cop finalitzat l'enderroc es va produir un nou esvoranc d'uns 6 m de diàmetre, a la 1 de la matinada del dia 3 de febrer. L'aparició d'aquest segon esvoranc confirmava la situació d'inestabilitat del subsòl.

Immediatament es van aturar els treballs a l'interior del túnel i es va desallotjar tots els veïns que havien començat a tornar a

les seves llars el dia abans. Es repetia, doncs, la situació d'inestabilitat manifesta del dia 27 de gener.

En aquell moment, s'adoptaren mesures d'urgència per evitar la progressió de les terres cap al forat. Es van col·locar testimonis per mesurar els moviments. Al llarg del dia es mobilitzaren en diferents tasques de suport, ajut i coordinació un total de nou-cents quinze funcionaris, personal de la Generalitat i de l'Ajuntament de Barcelona.

El president de la Generalitat Pasqual Maragall va tornar precipitadament d'un viatge oficial a Davos per visitar la zona afectada, acompanyat de l'alcalde.

La comissió tècnica pren dues decisions: omplir el túnel de formigó i enderrocar edificis

L'aparició dels dos esvorancs, com a conseqüència dels ensorraments de la volta de la cua de maniobres, van posar de manifest la inestabilitat del subsòl i l'aparició de diverses patologies en els edificis més propers.

La dificultat tècnica d'afermar el terreny i l'empitjorament de la situació va fer que el mateix dia 3 de febrer es constituís una comissió tècnica que acordà inutilitzar definitivament tot el túnel de maniobres i omplir-lo de formigó. La Comissió estava constituïda per responsables del Departament de Política Territorial i Obres públiques (DPTOP), l'Ajuntament de Barcelona, GISA i la UTE que executava l'obra i la direcció d'obra i també per l'expresident de l'Asociación Española de Túneles, José Manuel Serrano, l'exdirector general de Gisa, Xavier Borràs, que ocupà el seu càrrec en els darrers anys de CIU i el catedràtic d'Enginyeria del Terreny de la UPC, Eduardo Alonso.

D'altra banda, el mal estat de cinc edificis va fer que es procedís a enderrocar-los. Concretament es tractava de les finques corresponents als números 4 de Conca de Tremp i 10 de Calafell (al febrer), i la 6-8 de Calafell i 6 de Conca de Tremp (al març). Abans, però, els bombers i tècnics especialitzats van iniciar l'operatiu per tal d'accedir als pisos i baixos de tots els edificis, llevat d'un, per tal de retirar el màxim nombre de pertinences possibles. Una cop finalitzats els treballs d'apuntalament, el 21 de febrer es van iniciar les tasques d'enderroc d'aquests immobles, en un procés que va durar cinc setmanes.

El conseller Joaquim Nadal va donar a conèixer en un comunicat de premsa el dia 12 de febrer l'evolució "a bon ritme" dels treballs de formigonat del túnel de cua de maniobra, i les obres de reforç a l'estació principal del Carmel. En tres mesos es va fer efectiu el rebliment del túnel de la cua de maniobres, per la qual cosa van caldre 14.700 m³ de ciment.

També va anunciar que GISA i l'empresa CARSA, en col·laboració i permanent contacte amb experts en estructures, havien començat els treballs de reforç dels edificis que presentaven esquerdes.

Gestió de la crisi: atenció als veïns

Des del primer moment de la crisi, l'Ajuntament va posar en marxa un dispositiu d'emergència que va mobilitzar directament un miler de treballadors municipals, dels quals la meitat eren membres dels diferents cossos de seguretat (bombers i policies) i la resta, personal sociosanitari i de serveis socials. Es va instal·lar un centre d'atenció per als afectats actiu les vint-i-quatre hores del dia al casal l'Espai Jove-Boca Nord del barri.

Simultàniament, la Generalitat creà un gabinet de crisi per coordinar les accions, format pels consellers d'Interior, Política Territorial i Obres Públiques, Medi Ambient i Habitatge i Benestar i Família, i es va obrir també una oficina d'atenció al ciutadà, al Casal de Gent Gran, a la plaça Pastrana número 15. Els serveis de premsa d'Alcaldia i de Presidència de la Generalitat van intentar controlar la informació sobre la crisi amb comunicats diaris.

Els veïns evacuats van ser reallotjats en deu hotels propers de la ciutat o en habitatges de familiars. Es va facilitar diners en efectiu per atendre les necessitats més urgents de les famílies. Es destinà un informador a cadascun dels hotels, on es van fer sessions informatives, i també al centre de Boca Nord. De manera gradual i molt controlada, es va començar a permetre als veïns que retiressin les pertinences personals dels seus habitatges acompanyats per un bomber o un membre de la Guàrdia Urbana.

Així mateix, van començar a fer-se reunions informatives a cada hotel i al centre de Boca Nord, en les quals van participar representants de la Generalitat i de l'Ajuntament. Inicialment eren diàries, després dos cops per setmana i a partir del mes de març setmanals, els dijous. D'altra banda, el Departament de Benestar i Família va posar en marxa un sistema per dur a terme reclamacions patrimonials i es van aprovar les dietes de butxaca per als desallotjats.

Reunions amb les associacions cíviques i anunci de mesures urgents

El dia 25 de gener, el Parlament de Catalunya va adoptar la Resolució 195/VII, sobre l'acció política i de govern en relació amb l'evolució dels fets del barri del Carmel. En aquesta resolució es disposava que mitjançant la Delegació Territorial del Govern de la Generalitat s'impulsarien les converses amb els veïns i titulars dels negocis afectats i els seus representants per definir conjuntament les corresponents indemnitzacions. Es van publicar també els nou compromisos[2] de la Generalitat envers les persones afectades, en la seva acció de govern.

El conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, i el primer tinent d'alcalde Xavier Casas (PSC), es van reunir el dia 4 de febrer amb representants de la Federació d'Associacions de Veïns de Barcelona (FAVB) i de l'Associació de Veïns del Carmel, per donar a conèixer als representants veïnals les mesures que s'estaven prenent, com ara l'acord entre la Generalitat i l'Ajuntament de Barcelona amb les companyies Telefónica, Aigües de Barcelona, Gas Natural i Endesa per paralitzar les emissions dels rebuts fins que no tornessin als seus habitatges. També se'ls va informar que el Departament d'Economia i Finances estava estudiant les fórmules per atendre la petició dels veïns afectats a fi d'obtenir una solució per al pagament de les hipoteques dels seus habitatges.

Tanmateix, es va arribar a un acord de delimitació de l'àrea afectada en tres zones: zona vermella –a enderrocar–, zona groga –que corresponia als edificis que havien patit algun tipus de dany estructural. Es distingia entre zona groga normal i zona groga micropilotada– i zona verda. I es van anunciar els mecanismes per poder oferir les primeres indemnitzacions tant per a famílies com per a activitat econòmica.

El mateix dia el secretari per la Mobilitat, Manel Nadal, i el secretari de Planificació Territorial, Oriol Nel·lo (Ciutadans pel Canvi, CpC), van reunir-se amb el president i el secretari del Col·legi de Geòlegs, i tal com s'havia anunciat, es van comprometre a fer un estudi de la geologia de tota la zona afectada per conèixer la capacitat portant del sòl i per comprovar, així mateix, l'estabilització del terreny un cop finalitzades les obres.

El dia següent, el president de la Generalitat es va reunir amb representants de l'Associació de Veïns i de l'Associació de Comerciants del Barri del Carmel al Palau de la Generalitat. La Generalitat, a través del Departament de Benestar i Família, es va comprometre a elaborar un cens d'aquelles activitats econòmiques, que tot i no haver cessat, s'havien vist significativament perjudicades pels desallotjaments del Carmel.

Reaccions veïnals i polítiques

Arran de l'esfondrament, els veïns desallotjats van començar a organitzar-se per tal de resoldre els nombrosos dubtes i inquietuds que tot el procés estava provocant, i actuar coordinament en la defensa dels seus drets, i per presentar reclamacions a l'Ajuntament i la Generalitat. Val a dir que entre el 26 de gener i el 6 de març, cinc-cents setanta afectats van ser atesos per angoixa, estrès, depressió, insomni o atacs de nervis al CAP d'Horta.

Inicialment es van canalitzar algunes protestes a través de l'Associació de veïns del Carmel, però altres de particulars es van organitzar amb el suport d'advocats. En pocs dies es van crear noves entitats al barri: l'Associació de Damnificats i l'Associació d'Afectats per la Línia 5, que agrupen prop de la meitat dels veïns directament afectats, i plataformes dels veïns dels edificis enfonsats o enderrocats dels carrers Calafell i Sigüenza. Les administracions, que inicialment només reconeixien com a interlocutors les associacions de veïns i comerciants, van haver de negociar amb cada entitat.

La principal preocupació dels veïns era saber quan podrien tornar a casa seva, o en els casos d'esfondrament i afectació estructural, quan disposarien d'un habitatge nou al barri tal com s'havia compromès a fer l'Administració, i com es valoraria la quantia de les indemnitzacions.

En senyal d'indignació i protesta, el 5 de febrer uns tres mil veïns del Carmel es van manifestar per primer cop al barri tallant la ronda de Dalt. El dia 13, uns trescents afectats van marxar pel centre de Barcelona, i el 19 i 26 de febrer, entre dues-cents i mil persones es van manifestar de nou pel barri i van tallar la ronda de Dalt. El 5 de març, mentre un centenar de veïns repetien la protesta de cada dissabte tallant el túnel de la Rovira, unes cinc mil persones van participar al centre de la ciutat en la manifestació unitària contra la Barcelona del risc i en solidaritat amb el Carmel convocada per la Favb, la Confavc i l'AV del Carmel, amb l'assistència de gent de tots els barris de la capital catalana i de veïns en lluita de Sallent, Tarragona i Gavà.

Els líders dels dos grups de l'oposició municipal, Xavier Trias (Convergència i Unió, CiU) i Alberto Fernández Díaz (Partit Popular, PP), van traslladar-se al Carmel. Trias va exigir al consistori que les empreses constructores del metro "obrin un període de reflexió" sobre les causes de l'esfondrament, tenint en compte que hi ha molts punts de Barcelona amb obres al subsòl. Fernández Díaz, per la seva banda, va qualificar "d'irresponsable" l'actuació del consistori i va recordar que "Barcelona té un parc d'habitatges molt antic i bona part té patologies estructurals".

Polèmica sobre la causa i la responsabilitat dels fets

El 2001 GISA va canviar d'ubicació un túnel de maniobres de la Línia 5 sense modificar el projecte d'obra i sense passar pel procés d'exposició pública. Amb tot, GISA rep informes mensuals de la Direcció d'Obra, cap dels quals no va recollir cap incidència per deficiències de qualitat en la cua de maniobres.

El projecte de l'obra havia estat subcontractat a les empreses Tec-Cuatro, Typsa, Intraesa (amb el suport de Geocontrol i Geotec); el control d'obres s'encarregà a dues empreses, Geocontrol i Tec-Cuatro, i el control de l'activitat de totes aquestes empreses, GISA el subcontractà a una altra companyia: Payma Cotas S.A.U.

El secretari del Col·legi d'Enginyers Industrials de Catalunya, Josep Maria Rovira, es va mostrar convençut "que una empresa com GISA feia l'obra amb les precaucions necessàries" i creia que els esdeveniments viscuts "són un accident desgraciat que pot passar quan es perfora en un entorn com el del Carmel, molt abrupte, amb desnivells, escales i amb construccions dels anys seixanta de l'estil de les del Turó de la Peira".

Des del primer moment, el Govern de la Generalitat va descartar la negligència en l'execució de l'obra com a causa del sinistre. Joaquim Nadal va defensar la correcció dels informes geològics, que no van detectar cap irregularitat, tot i que es va comprometre a incrementar el nombre de cales per reduir el marge d'error.

El DPTOP va lliurar el 14 de febrer al Parlament de Catalunya la documentació del projecte modificat del perllongament de l'L5, tal com havien sol·licitat els grups de CiU i del PP. Alhora, el Departament va demanar al president de la Cambra que aquesta informació fos lliurada també a la resta de grups parlamentaris.

Els grups polítics a l'oposició, CiU i el PP, van demanar la compareixença al Parlament del conseller Joaquim Nadal per aclarir les responsabilitats sobre l'enfonsament del túnel del Metro.

A començament de novembre la Sindicatura de Comptes va presentar un informe d'avaluació de la tasques de l'empresa GISA en el qual posaven de manifest diverses irregularitats en tot el procés de construcció del metro des que aquest va començar.

El PSC, ERC i ICV - EUiA van admetre –davant la comissió parlamentària– que van corregir tard la "inèrcia" de les adjudicacions irregulars d'obra pública dels governs de Jordi Pujol, però van culpar CiU del "pecat original". La coalició nacionalista va dir que les obres del túnel "es van començar sense projecte tècnic", ja sota el Govern de Maragall, i va aventurar que això podria ser "causa directa de l'enfonsament".

En el marc de reaccions i discussions sobre el sinistre del Carmel, el col·lectiu Magnum Territori, format per una trentena d'acadèmics, professionals, funcionaris i polítics de diferents partits, van decidir elaborar i publicar a *El Periódico de Catalunya* un manifest sobre les causes i les responsabilitats del fets esdevinguts. Segons aquest grup, l'enfonsament del túnel del Carmel responia a un encadenament de circumstàncies i responsabilitats difuses més que no pas a una explicació única. Van criticar les administracions catalanes sobre la dinàmica freqüent i contraproduent de fer una obra màxima en un temps mínim i amb un cost mínim, i la necessitat d'evitar l'acumulació de múltiples modificacions puntuals en els projectes i també la manca de programes conjunts i de plans que els articulin.

Tanmateix, van reconèixer que "no és fàcil canviar el sistema perquè els polítics competeixen per intentar satisfer com més aviat millor demandes socials que cada dia s'expressen amb una impaciència més gran, sobretot quan creix la desconfiança entre els uns i els altres. Els funcionaris, que disposen de seguretat laboral perquè puguin manifestar lliurement la seva opinió experta als polítics responsa-

bles no tenen l'hàbit de manifestar-la, tret d'excepcions. I els tècnics i empreses, en lloc de negar-se a portar a terme els encàrrecs insolvents, els accepten en les condicions que, d'una manera o altra, es fixen, sabent, no obstant això, que arribat el cas es podran alterar a favor seu". Finalment, van concloure que "és responsabilitat de tots no deixar passar aquesta crisi sense contribuir al canvi d'un sistema que, més enllà del cas del Carmel, necessita ser reformat per evitar improvisacions i garantir un alt nivell de qualitat i seguretat".

Conseqüències polítiques de la crisi del Carmel: dimissions i impuls d'una llei reguladora de l'Obra Pública

Nadal va comparèixer al Parlament de Catalunya el 24 de febrer per anunciar que se suspenien temporalment els treballs d'ampliació de l'L5 del Metro fins que s'assegurés l'obra, s'aprovés un nou projecte amb un nou mètode constructiu, l'austríac reforçat, i s'aclarissin els fets que van provocar l'esfondrament.

Durant la compareixença, Nadal va analitzar les causes i les conseqüències de l'esfondrament. En aquest sentit, va anunciar que lamentava haver d'acceptar les dimissions del director general de Ports i Transports, Jordi Julià, i del president de l'empresa pública GISA, Ramon Serra, però va voler deixar clar que aquestes persones no eren responsables dels esfondraments. De la mateixa manera, el conseller va anunciar que reclamaria legalment a les empreses concessionàries de les obres perquè responguessin de tots els danys causats a tercers i es fessin càrrec de les despeses pels desallotjaments, la rehabilitació i la reconstrucció dels habitatges afectats.



La principal preocupació dels veïns era saber quan podrien tornar a casa seva. Foto: Marta Casas.

De la mateixa manera, Nadal va assenyalar que la Generalitat impulsaria una nova Llei reguladora de l'obra pública, amb l'objectiu d'incorporar unes normes que facin possible completar i establir uns majors requisits de control sobre aquesta matèria. El Projecte de llei, entre altres accions, defineix els subjectes que intervenen en l'obra i en distingeix i en delimita les responsabilitats, la supervisió dels estudis geològics i geotècnics, la supervisió contínua al llarg de la redacció de l'estudi o projecte i la creació del Consell Assessor de túnel. Aquesta llei serà d'aplicació a les obres públiques de competència de la Generalitat i comportarà una revisió immediata de tots els projectes de túnels previstos o en marxa en territori català, en cooperació amb els ajuntaments afectats.

Entre el conjunt de millores en tramitació i licitació destaca l'exigència d'un estudi geològic específic cada cop que qualsevol modificació d'un projecte representi un canvi rellevant en el subsòl. A més, GISA podrà comptar amb assessoria externa per fer els controls de qualitat dels projectes més importants. En el cas dels contractes de serveis la valoració tècnica tindrà ara un pes del 70%, i l'econòmica del 30%, i així es reflectirà la major importància de les qualificacions i la idoneïtat de les empreses de serveis. Igualment, es reforça la independència de la direcció d'obra respecte al contractista, i se la dota de la capacitat de realitzar el control de qualitat de manera independent.

Finalment, en la Resolució parlamentària 257/VII, destaca també l'aprovació de dues lleis: la [illegible] [89] i la Llei de creació de l'Institut Geològic de Catalunya, com a millores en la legislació per a la tramitació i execució de l'obra pública.

Millores per al barri: declaració d'Àrea Extraordinària de Rehabilitació Integral (AERI)

El dia 7 de febrer, el Govern de la Genc-

ralitat va acordar declarar el barri del Carmel i els voltants Àrea Extraordinària de Rehabilitació Integral (AERI). Aquest instrument, cofinançat per l'Ajuntament, la Generalitat i el Ministeri d'Habitatge, preveia desenvolupar un programa d'intervenció integral que fomentés la rehabilitació dels edificis existents, la coordinació dels programes de millora de l'espai públic i d'equipaments i la dinamització i execució de nous plans de millora urbana a tota l'àrea, a més de fer possible el reallotjament i la creació de nou habitatge per als veïns. L'AERI incloïa, també, com a àmbits d'actuació, la Teixonera, la zona dels Tres Turons, la Vall d'Hebron i la Clota.

En el ple municipal del 18 de març, l'Ajuntament de Barcelona va crear l'Agència de Promoció del Carmel i Entorns, S.A., amb oficina al carrer Llobregós, 175, com a organisme encarregat d'executar els diferents projectes de competència municipal del Programa d'Intervenció de l'AERI. Preveia una inversió de 235 MEUR fins al 2012, i un pressupost inicial de 14,8 MEUR per al període 2005-2007. Del total d'inversió, la Generalitat es va comprometre a aportar 104,5 MEUR; l'Estat, 76,5 MEUR; l'Ajuntament, 35,7 MEUR i entitats privades, 18,3 MEUR. De la partida estatal, el Ministeri d'Habitatge s'havia compromès a aportar 4 MEUR anuals durant els quatre anys següents, segons havia anunciat el president del Govern espanyol José Luis Rodríguez Zapatero durant la visita que va fer al barri del Carmel el dia 11 de febrer. A final d'any es firmà el conveni en un acte presidit pel president Pasqual Maragall i que comptà amb l'alcalde en funcions, Xavier Casas; la ministra María Antonia Trujillo, i el conseller de Medi Ambient i Habitatge, Salvador Milà. En aquest acte també es firmava un altre conveni pel qual el Ministeri aportava 7,5 MEUR més, destinats a altres zones, com la Via Trajana i el Turó de la Peira.

Entre les obres més immediates a executar que es van anunciar a final d'any, destaquen la creació d'una plaça al lloc on es va produir l'esfondrament que, segons va avançar la regidora del districte Horta-Guinardó, Elsa Blasco, es farà amb "un procés participatiu"; i les quatre escales mecàniques que s'instal·laran als carrers Santa Gemma, Sant Delmir, Agudells i la Manxa per salvar els pronunciats desnivells que té el barri i que ja havien estat licitades.

Acord sobre les indemnitzacions

Després d'un procés de dos mesos de negociació entre la Secretaria d'Habitatge del DMAH, el Gabinet Jurídic de la Generalitat i els veïns, el 9 de maig s'arribà a l'acord sobre les indemnitzacions i compensacions a pagar. La signatura de tres convenis amb els advocats representants d'una part important dels veïns afectats –1.249 persones– preveia un conjunt de clàusules i compromisos, en relació amb els habitatges, les millores a la zona afectada i les indemnitzacions a percebre.

En conjunt, al llarg de l'any, el Govern va invertir en concepte d'indemnitzacions (entre veïns i comerciants), reallotjaments a hotels i pisos de lloguer, dietes i obres un total de 83.298.630 , dels quals 17,5 MEUR corresponen a les indemnitzacions. Tot plegat gràcies a l'aprovació al Parlament de Catalunya de la Llei 10/2005, de concessió d'un crèdit extraordinari al Pressupost de la Generalitat per finançar les despeses derivades dels danys ocasionats per l'esfondrament, per un valor de 95 MEUR. A final d'any, gairebé la totalitat dels veïns ja havien cobrat i retornat als seus habitatges.

L'estat dels edificis afectats i el retorn dels veïns

Segons l'Ajuntament, l'estabilitat dels edificis quedarà totalment garantida, abans del retorn dels veïns, mitjançant el certificat elaborat per professionals independents. La Generalitat respondrà durant quinze anys dels danys i perjudicis que puguin patir els edificis, internament o externament, com a conseqüència de l'accident de la Línia 5. Es realitzaran, com a mínim, tres inspeccions: als sis mesos, als dos anys i als cinc anys des que s'emeti el certificat d'estabilitat de l'edifici.

La Generalitat es va comprometre a renovar, per compte seu, les façanes de tots els edificis de la zona afectada i a instal·lar ascensors allà on sigui tècnicament possible.

A la darreia l'any, GISA, responsable de la rehabilitació dels pisos afectats per l'esfondrament de les obres de l'L5, ja havia completat el micropilotatge de deu dels tretze blocs que necessitaven nous fonaments i rehabilitació. Dels 1.289 desallotjats al gener, 250 encara no havien pogut tornar a casa seva a final de desembre, i s'esperava que ho poguessin fer per Setmana Santa.

El futur del metro del Carmel: modificacions del projecte inicial

El mes de desembre es va fer públic l'estudi informatiu i d'impacte ambiental del perllongament de l'L5 que en defineix el traçat en planta i l'alçat. Parteix del projecte constructiu inicial i té en compte també les modificacions ja definides en el projecte en construcció i els trams d'obra executats. El nou document planteja algunes modificacions, entre les quals cal assenyalar una nova ubicació per a la cua de maniobres que passarà a situar-se al costat de les cotxeres de Sant Genís, i el

1 Una cua de maniobres, o túnel de maniobres, s'excavava paral·lelament al túnel del metro per donar suport en les tasques de construcció. És una cavitat auxiliar per a casos d'avaria i altres incidències. La cua de maniobres enfonsada és la que havia de donar servei a la futura estació del Carmel.

2 Els nous compromisos:

1. El Govern garanteix que tots els veïns que s'han quedat sense casa tornaran a tenir un habitatge propi. Així, ja s'han iniciat les entrevistes concertades amb les persones que han de ser reallotjades en l'Oficina de Reallotjament i Habitatge on s'atén de forma personalitzada cadascun dels veïns que es troben en aquesta situació, se'ls informa de les diferents possibilitats de reallotjament (habitatge nou i gratuït o compensacions econòmiques) i es comencen a concertar cites de visita als pisos que se'ls ofereix.

2. El Govern garanteix a tots els veïns que hagin patit desperfectes en els seus domicilis que aquests els seran reparats amb la màxima urgència.

3. Els diners compromesos pel Govern espanyol, que són un bon ajut i volem agrair, s'afegeixen a les compensacions que el Govern català i l'Ajuntament de Barcelona ja han anat avançant i a les que l'executiu català s'ha compromès a lliurar.

4. El Govern garanteix que els comerços que hagin hagut de tancar rebran compensacions pels ingressos no obtinguts.

reforçament del mètode constructiu i les condicions de seguretat de l'obra.

Era previst que la construcció de tot el túnel es fes mitjançant el mètode d'avançar i destrossar amb un sistema de reforç sistemàtic. Així, en les obres d'avançament del túnel s'aplicarien mesures com la reducció de la longitud dels passos d'avançament i la col·locació de forma sistemàtica d'encavallades a tot el túnel, independentment de les característiques geològiques del terreny que travessi. També es van incorporar els resultats dels treballs de geotècnia encarregats per establir una correcta definició i interpretació del medi.

Paral·lelament, es va començar a redactar el projecte constructiu, que es preveia tenir enllestit el mes de març de 2006. D'aquesta manera, el segon trimestre de 2006 es podrien reprendre les obres del Metro. S'espera que estiguin enllestides a la primeria de 2007 i que el Metro pugui entrar en servei abans de l'any 2008, un cop s'hagi fet l'adaptació ferroviària de la infraestructura.

MXA, AUS

Més informació

http://www.gencat.net/generalitat/carmel/cat/index.htm
http://www.adigsa.org
http://www.gisa.es
http://www.agenciacarmel.net
http://www10.gencat.net/ptop/AppJava/cat/actuacions/departament/public/metro/l5/index.jsp
http://www.lafavb.com/pdfs/carrer_80/pdf80.php

5. El Govern garanteix acordar compensacions amb els comerciants del barri del Carmel que tot i mantenir oberts els seus establiments han patit una baixa en les seves recaptacions.

6. El Govern garanteix donar puntualment tota la informació i totes les explicacions respecte de la situació al Carmel.

7. El Govern garanteix que quan s'hagi assolit una plena seguretat en tota l'àrea desallotjada, acordarà amb els veïns les garanties i certificats necessaris per al retorn i totes les informacions que demanin i l'assessorament extern que proposin.

8. El Govern garanteix el manteniment de la suspensió de les obres de l'L5 fins que no s'hagin acordat els termes, les condicions i les garanties per a la represa dels treballs.

9. El Govern continuarà assumint els acords amb les companyies de serveis i les entitats financeres per tal d'assegurar que es congelen els rebuts i les liquidacions.

100 MILLORA URBANA DE LA FARGA. REGULACIÓ D'USOS COMERCIALS (BANYOLES)



L'Ajuntament de Banyoles presenta el barri de la Farga, un polígon d'habitatges dels anys setanta amb més d'un 50% de població immigrada, a la segona convocatòria de la Llei de millora de barris. El projecte no resulta escollit però l'Ajuntament tira endavant alguna de les accions previstes, com per exemple la limitació dels usos comercials amb l'objectiu de trencar l'aïllament del barri.

El barri de la Farga de Banyoles (el Pla de l'Estany) és un polígon d'habitatges situat al sud de la ciutat, deslligat de la trama urbana contínua i envoltat per polígons industrials. El 1958 es va iniciar la redacció d'un pla parcial per urbanitzar aquest sector, en una àrea agrícola de regadiu situada al costat de l'antiga carretera de Banyoles a Girona. No fou, però, fins al 1974 que, a través d'una promoció privada, es van començar a construir els primers blocs d'habitatges plurifamiliars, els més alts de planta baixa i cinc pisos, per bé que no se'n van executar les zones verdes i els equipaments previstos inicialment. A final dels anys vuitanta ja s'havia enllestit la primera illa entre els carrers Barcelona, Girona, Tarragona i Paper amb un total de 240 habitatges. Posteriorment es van realitzar altres promocions en terrenys adjacents però en aquest cas amb tipologies edificatòries de planta baixa i dos o tres pisos. Inicialment el barri va acollir gent de la mateixa comarca i també immigrants procedents del sud de l'Estat espanyol, però a partir dels anys noranta s'hi va començar a establir, a un ritme creixent, població immigrada, majoritàriament procedent del continent africà.

L'any 2005, de les 1.884 persones que vivien al barri de la Farga, un total de 1.004 (el 51,9%) eren immigrants, majoritàriament concentrats a la primera illa construïda, un percentatge molt superior a la mitjana de Banyoles (18,2%). Aquest elevat percentatge d'immigració juntament amb l'aïllament urbanístic, l'entorn industrial, l'alta densitat, la manca d'equipaments i zones verdes i la baixa qualitat dels edificis provocaren la regressió urbanística del barri i la marginació social de les persones que hi habitaven. A més, diversos episodis esdevinguts al barri, com la recollida de signatures contra la instal·lació d'una mesquita el 1999 o la detenció de cinc persones acusades de formar part d'una cèl·lula de les xarxes d'Al-Qaeda de terrorisme islàmic el 2003, contribuïren a reforçar-ne una imatge de zona conflictiva.

L'Ajuntament presenta la Farga a la Llei de millora de barris

El setembre de 2004 l'Ajuntament de Banyoles va iniciar la redacció d'un pla de rehabilitació del barri de la Farga amb l'objectiu d'acollir-se a les subvencions previstes a la LLEI DE MILLORA DE BARRIS [2004: 103], impulsada aquell mateix any pel Govern de la Generalitat. El ple municipal del mes de maig de 2005 va aprovar el projecte i va sol·licitar la subvenció a la segona convocatòria d'aquesta Llei (ara PROGRAMA DE BARRIS I ÀREES URBANES D'ATENCIÓ ESPECIAL [175])

El projecte d'intervenció integral al barri de la Farga preveia un total de setanta-quatre actuacions des del segon semestre de 2005 fins al 2009, amb un pressupost total de 4.823.919 euros. D'aquests, es proposava que un 54% fossin aportats pel Programa de millora de barris, un 21% per l'Ajuntament de Banyoles i el 25% restant per altres administracions i per particulars. Les accions previstes es dividien en tres eixos bàsics: connexió del barri amb la resta de Banyoles, millora urbanística del barri i cohesió i integració social

La connexió de la Farga amb la resta de la ciutat es pretenia fer convertint conversió les parcel·les industrials situades al nord del barri, majoritàriament abandonades, en sòl residencial, amb l'objectiu de donar continuïtat a la trama urbana, eliminar la barrera física que suposaven les fàbriques i obtenir zones verdes i equipaments per al barri. A més es proposava de millorar la principal via d'accés al centre, el carrer Girona, amb l'ampliació de voreres i amb la renovació del paviment, del mobiliari urbà i de l'enllumenat. També es volia aconseguir la creació d'una zona verda al llarg del rec Major, un dels cinc canals que desguassen l'estany de Banyoles i travessen el nucli urbà de nord a sud.

Dins el barri, l'Ajuntament proposava l'arranjament de diversos trams de carrers, la urbanització de la plaça de la Pau i l'ampliació del Centre Cívic (situat al carrer Barcelona). També es promovien i facilitaven els processos de remodelació dels edificis: rehabilitació de façanes i cobertes, instal·lació d'ascensors, millora dels elements comuns...

En l'aspecte social, es preveien, entre altres, programes d'alfabetització, d'intervenció en l'oci i el lleure infantil, d'inserció laboral, de mediació intercultural i d'integració de les dones a la vida col·lectiva. També es proposava un pla de regulació i foment de les activitats comercials i la instal·lació d'una seu de la policia local per millorar la seguretat del barri.

El mes de juliol es va resoldre la segona convocatòria del programa de barris. La Farga no va obtenir l'ajuda, ja que va quedar situat en el lloc dinou del rànquing general, del qual se n'havien acceptat tretze. L'Ajuntament de Banyoles va anunciar que retocaria el projecte i que es presentaria a la convocatòria següent.

L'Ajuntament limita el creixement comercial a la Farga

Després de la resolució l'Ajuntament va assegurar que, malgrat no disposar de la subvenció, tiraria endavant alguna de les accions incloses en el projecte que considerava prioritàries, com la millora del carrer Girona, la creació d'una zona verda entre els carrers Paper i Tarragona i iniciatives de caire social i educatiu.

Entre aquestes mesures, la més polèmica fou l'aprovació inicial, el mes de novembre, de la modificació puntual del Pla general d'ordenació urbana (PGOU) que no deixava construir a la Farga diversos tipus d'establiments comercials com botigues d'alimentació, locutoris, perruqueries, bars, restaurants i també centres socioculturals o religiosos. Alhora es pretenia evitar la conversió de les plantes baixes dels edificis en habitatge.

El projecte d'intervenció integral del barri de la Farga ja havia detectat que els comerços eren de baixa qualitat en tots els sentits, "amb mobiliari descuidat, desordre intern, distribució poc curosa dels productes i una flagrant falta d'higiene", fets que contribuïen, segons l'estudi, a degradar la imatge del barri. Per això, l'objectiu d'aquesta mesura era evitar que la dinàmica comercial accentués el caràcter tancat i aliè a la resta de la ciutat de la Farga impedint la saturació d'aquest tipus de comerç i estimulant l'establiment d'altres tipologies que en aquells moments eren inexistents al barri. A més, es pretenia fomentar la implantació dels comerços que estaven proliferant únicament a la Farga en altres indrets de Banyoles i impulsar, també, els desplaçaments dels seus habitants cap al centre. L'alcalde de Banyoles, Pere Bosch, d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), va justificar la mesura per evitar l'existència "d'una ciutat dins la ciutat" i assegurava que un determinat tipus de comerços "no propiciava la integració", ja que limitava la seva clientela als immigrants del barri.



De 1.885 persones que vivien al barri més del 50%eren immigrants. Foto: Moises Jordi Pinatella

L'aprovació inicial d'aquesta modificació va rebre el vot a favor de tots els grups polítics de l'Ajuntament. En canvi, l'agrupació local d'Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV), sense representació al consistori, va rebutjar la mesura i la va qualificar de "discriminatòria i injusta". Per la seva banda, la presidenta de l'Associació de Veïns de la Farga, Maria Farré, va donar suport a la iniciativa de l'Ajuntament argumentant que la saturació d'un mateix tipus de comerç al barri no afavoria ningú i que no era gens positiu que per a moltes dones immigrants la ciutat es reduís a la Farga. Finalment, l'associació de magrebins de Banyoles, Arrashad, s'hi va oposar indicant que "qualsevol ciutadà té dret a implantar un negoci en aquest barri o allà on vulgui".

A final de 2005, l'Ajuntament de Banyoles refeia el projecte d'intervenció integral al barri de la Farga per presentar-lo a la tercera convocatòria de la Llei de barris prevista per al primer semestre de 2006. L'Ajuntament també preveia, per a l'inici de l'any 2006, aprovar provisionalment la modificació del PGOU, després de resoldre les al·legacions que s'hi poguessin fer, i enviar el text a la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona (CTUG) perquè l'aprovés definitivament.

MJP

Més informació:

www.banyoles.cat
http://www10.gencat.net/ptop/AppJava/cat/arees/ciutat/barris/index.jsp

101 MILLORA URBANA DE LA MINA



El 2005 suposa un impuls per a la millora urbana de la Mina gràcies a l'aprovació del projecte de reparcel·lació del barri. Es comencen a notar els primers símptomes de la normalització de la Mina, i la compra de sòl per part d'immobiliàries garanteix un dels objectius inicials del Pla de transformació i millora del barri de la Mina, que consisteix a atraure un important nombre de nous veïns que contribueixin a la regeneració social de la zona. D'altra banda, s'assoleixen millores en l'àmbit social, es redueix la delinqüència i es milloren els serveis d'inserció laboral. L'augment del pressupost per a l'any 2006 augura un bon futur per a aquest nou avenç.

El 5 de desembre de 2000 es va aprovar definitivament la Modificació del Pla general metropolità (MPGM) en el sector del front del litoral i marge dret del riu Besòs. Aquesta modificació afectava, entre altres, el Sector C4, corresponent al barri de la Mina, un barri repartit entre Sant Adrià de Besòs i Barcelona, inaugurat a la dècada dels setanta i perseguit des de bon començament per l'estigma de la marginalitat i de gueto.

D'acord amb les determinacions establertes a la MPGM, l'any 2000 el Consorci de la Mina, format pels ajuntaments de Barcelona i Sant Adrià, la Diputació i la Generalitat, amb la missió de dirigir el canvi social i urbanístic del barri, va encarregar a Barcelona Regional la realització de tres estudis previs: un estudi antropològic, un de constructiu i un d'urbanisitc. Amb aquests estudis es va constituir l'Avanç del Pla especial de reordenació i millora del barri de la Mina.

L'abril de 2001, l'Ajuntament de Sant Adrià de Besòs va acordar exposar públicament la documentació corresponent a l'Avanç del Pla especial esmentat. El procediment de consulta pública va comptar amb suggeriments, exposicions i convocatòries sectorials. Pel que fa a aquestes darreres, va quedar palès que la problemàtica del barri de la Mina era fonamentalment de tipus social, més que urbanístic, i que les propostes del Pla es quedarien curtes si no s'acompanyaven amb accions socials. El 8 de gener de 2002 es va iniciar la fase de l'aprovació inicial del Pla i, mesos després, se'n va fer l'aprovació provisional i definitiva.

El Pla de transformació i millora del barri de la Mina (PTM del Barri de la Mina, Pla de millora urbana (PMU) o Pla especial de reordenació) aprovat constituïa el marc urbanístic necessari per tal de garantir la reordenació i la millora de l'àmbit delimitat (sector de la Mina Nova i de la Mina industrial), amb la finalitat d'aconseguir-ne la revitalització econòmica i social. Així, doncs, tenia un vessant urbanístic i un vessant social.

Pel que fa al vessant urbanístic, la proposta de remodelació es fonamentava en tres idees bàsiques: centralitat, diversitat i intercanvi. Les actuacions per desenvolupar-les es van agrupar en tres grups: la construcció d'una nova estructura urbana, les actuacions en relació amb els habitatges actuals i l'ordenació i la proposta de localització dels equipaments.

Actuacions previstes pel PTM del barri de la Mina

Respecte a la construcció d'una nova es-



Enderrocament de l'antic IES i CEIP, el lloc del nou passeig central. Foto: Ramiro Larrain

tructura urbana, el PTM delimitava els carrers que s'obririen cap al mar i definia els usos de tot el sòl. Concretament preveia la construcció d'una rambla al mig del barri, que havia de constituir un nou eix vertical de 40 m d'amplada. Aquesta secció havia de permetre la incorporació del traçat del TRAMVIA DEL BESÒS [181], per tal de donar més suport i connectivitat a l'actuació, afavorint la integració del nou teixit urbà amb la resta de la ciutat i afavorint, també, la ruptura de la marginalitat física. A aquesta intervenció en sentit vertical s'hi afegia l'obertura de carrers transversals que havien de comunicar amb el passeig central.

En relació amb les actuacions sobre els habitatges actuals, el PTM proposava una reestructuració i una millora de l'espai de l'habitatge. Concretament, definia l'enderroc i la substitució del bloc Venus, i la formació d'un tall en cadascun dels edificis llargs de Mart sud, Llevant i Estrelles. D'altra banda, proposava la construcció de nous habitatges al barri (uns tres-cents cinquanta per als veïns afectats pels enderrocs més set-cents quaranta-vuit per garantir la diversitat tipològica de residents a l'interior del barri) i definia actuacions ordinàries de rehabilitació i actuacions per a la millora de l'accessibilitat (instal·lació d'ascensors). Es preveia que, un cop enderrocades les quaranta-dues indústries i construïts els mil cent vint-i-quatre nous habitatges previstos al Pla, el nombre de pisos de la Mina seria de gairebé tres mil cinc-cents, dels quals el 80% serien protegits.

La combinació d'habitatges protegits amb habitatges de preu lliure responia a l'estratègia de les institucions implicades per normalitzar l'estructura social del barri, ajudar a finançar els equipaments culturals i socials i acabar amb el sentiment de gueto que hi havia fins al moment.

L'ordenació i la proposta de localització dels equipaments estava encaminada a ampliar el nivell d'equipaments actuals i a transformar els nous equipaments en elements d'atracció de gent externa del barri. Això es pretenia fer localitzant els equipaments més propis del barri en posicions més perimetrals i els que potencialment podien rebre població externa en parts més centrals per fer que el barri deixés de ser una zona desconeguda per a la resta de la ciutat.

Concretament, el Pla especial proposava remodelar i ampliar el centre cívic, localitzar un espai per als serveis de seguretat i protecció civil, ampliar el centre d'assistència primària (CAP), localitzar un espai per ubicar un nou centre administratiu i institucional, construir un pavelló cobert polifuncional,



El passeig central del barri arriba al carrer Taulat. Foto: Ramiro Larrain

muntar un nou equipament destinat a biblioteca-centre cultural (biblioteca de districte), assegurar una reserva de sòl per a l'escola bressol i recuperar el centre religiós.

Pel que feia a la cobertura de les necessitats escolars, es preveia el reallotjament del Centre d'Educació Infantil i Primària (CEIP) la Mina, de l'Institut d'Estudis Secundaris (IES) la Mina i de la zona poliesportiva. També es pretenia començar l'enderroc del CEIP la Mina i de l'IES Fòrum 2004 després de l'estiu. La nova escola ja estava enllestida i les obres de l'institut estaven executant-se a marxes forçades.

Pel que feia als altres equipaments, la biblioteca tindria 3.200 m² construïts i se situaria al començament de la rambla. El seu cost seria de 4,5 MEUR, la meitat del quals es finançarien amb fons urbans de la Unió Europea. A final de 2005 també començarien les obres de la nova parròquia i d'un centre socioeducatiu. A més, la Generalitat construiria el nou centre d'atenció primària que tindria 4.000 m² i entraria en funcionament l'any 2007.

Impuls de la transformació urbanística amb l'aprovació del projecte de reparcel·lació, tercer instrument de planejament

A final de 2003 es va iniciar el procés per enderrocar la zona industrial i transformar-la en una nova àrea residencial, que havia de connectar el barri amb les instal·lacions del Fòrum (TRANSFORMACIÓ URBANA DE DIAGONAL MAR. FÒRUM I LLEVANT [183]) i el port esportiu de Sant Adrià. Es preveia que el trasllat de les quaranta-dues indústries afectades, on treballaven unes tres-centes persones i que ocupaven unes 7 ha, hauria d'estar enllestit a final de 2005. A final de 2003, Joan Batlle, gerent del Consorci de la Mina, ja havia iniciat la negociació amb vint-i-sis de les indústries afectades per determinar la quantia de les indemnitzacions, i el Consorci preveia enllestir el Projecte de reparcel·lació de la zona industrial el febrer de 2004. Però fins a l'abril de 2005 no es va aprovar definitivament, després de resoldre les al·legacions presentades. El pressupost seria de 51,6 MEUR.

Les càrregues urbanístiques del Projecte de reparcel·lació, elaborat per el mateix equip redactor del Pla (JLP, SCP), estaven destinades a les obres d'infraestructures, les indemnitzacions als propietaris per canvi d'ús i els honoraris d'arquitectes i enginyers.

L'abril de 2005 Anna Simó, consellera de Benestar Social, va anunciar que ja s'havia arribat a un acord amb les quaranta-dues empreses ubicades a la zona industrial i que la meitat havien acceptat les indemnitzacions, el valor de les quals seria d'uns 34 MEUR.

L'advocada del projecte de reparcel·lació, Àngels Gil-Vernet, va explicar que s'havia destinat la partida inicial d'imprevistos per poder ajustar les indemnitzacions dels propietaris.

La compra de solars va començar el 2005, amb l'adquisició del 70% del sòl de la Mina



El primer tram del passeig, i equipaments nous. Foto: Ramiro Larrain

industrial per part de les immobiliàries Urbis i Reyal.

La transformació de la Mina va propiciar que el creixement creixent dels preus de l'habitatge també arribés al barri. Així, al novembre, un pis a la nova façana de la Mina rondava els 5.300 €/m², davant dels 6.000 €/m² de Diagonal Mar.

Transformació social de la Mina

La transformació social de la Mina va ser objecte, al març, de la quarta trobada de ciutats europees que formen part de la xarxa Regenera, que agrupava ciutats que compartien experiències similars a la que es duia a terme a la Mina, és a dir, de transformació integral del barri, tant socialment com urbanísticament. En efecte, el Pla de transformació de la Mina també preveia programes en diferents àmbits com les drogodependències, l'absentisme escolar o l'atur.

A final d'any, Simó va anunciar que més de tres-centes persones del barri havien trobat un lloc de treball a través dels serveis d'inserció laboral durant aquell any. D'altra banda, segons Francesc Moragues, responsable dels Mossos d'Esquadra a Sant Adrià, la delinqüència a la zona havia disminuït un 45% des de l'arribada del cos autonòmic a començament de 2003. Pel que feia a l'absentisme escolar, seguia afectant una quarta part dels escolars del CEIP a Mina i tres de cada quatre alumnes de l'Institut Fòrum 2004.

Augment del pressupost

Al desembre, el Consorci de la Mina va presentar el pressupost de 2006, que seria de 31 MEUR, un 12% superior al de l'any 2005. En els últims cinc anys, les administracions s'havien gastat 70 MEUR en la rehabilitació de la Mina i estava previst que la quantitat final sumés 174 MEUR.

Fonts del Consorci van indicar que un 23% del pressupost seria per a equipaments socials, educatius i esportius, un 26% per a obres d'espais públics, un 22% per a projectes de reparcel·lació i un 9% per millorar l'accessibilitat dels habitatges i la seva rehabilitació. Concretament, es preveia construir la Rambla, dotze ascensors als blocs de la Mina Vella, la biblioteca, la parròquia i el poliesportiu. La partida destinada als projectes socials es reduïa un 22% en relació amb el 2005 i incloïa el finançament del Pla de formació i inserció laboral.

Perspectives de futur

Els terminis provisionals apuntaven el 2008 com a data perquè s'acabessin les obres del projecte de reparcel·lació.

Segons les previsions del Consorci de la Mina, les obres de construcció de la nova biblioteca i del nou pavelló s'engegarien a començament de 2006, data en què es preveia inaugurar el nou institut. D'altra banda, la segona i la tercera fases de la Rambla es començarien a construir el 2006.

MSB

Més informació:

http://consorci-besos.com/projectes/15.ppt
Jornet-Llop-Pastor SCP – Marcela Balliano, arquitecta col·laboradora. *Pla Especial de reordenació i millora del barri de la Mina*. Barcelona, novembre 2001.
www.gencat.net/economia/ambits/politica/europa/visio/iniciatives/index.html

MILLORA URBANA DE SANT ILDEFONS (CORNELLÀ DE LLOBREGAT) 102



L'Ajuntament de Cornellà elabora el Pla de reforma integral del barri de Sant Ildefons per impulsar-ne la transformació i dotar-lo d'equipaments i serveis que contribueixin a millorar la qualitat de vida dels veïns. Suposa una inversió de 16,6 MEUR en un termini de cinc anys. El municipi presenta el projecte a la segona convocatòria de la Llei de barris, d'aquesta manera s'acull a l'ajut de la Generalitat, que aporta el 50% del pressupost total. L'Ajuntament signa un conveni amb la Universitat Politècnica de Catalunya pel qual tècnics de l'Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Barcelona desenvoluparan un conjunt de propostes urbanístiques i arquitectòniques per ordenar el barri.

El barri de Sant Ildefons de Cornellà del Llobregat es va desenvolupar a final dels anys cinquanta, promogut pel Ministeri de l'Habitatge del moment. Es tractava de construir blocs d'habitatges protegits per donar aixopluc a l'allau d'immigrants que arribava de la resta de l'Estat. El barri va créixer sense cap tipus de planificació fins als anys setanta. L'any 2005 acollia unes vint-i-cinc mil persones, era el barri més poblat de la ciutat i representava un terç de la població total de Cornellà. El 22% de la població tenia més de seixanta-cinc anys, i el 18% dels nous habitants censats eren immigrants. Calia afegir també a la realitat d'aquell barri que la major part de població jove marxava del municipi a causa de l'increment del preu dels pisos.

Davant d'aquesta situació l'Ajuntament de Cornellà, governat pel Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), va decidir iniciar el Pla d'actuació integral de Sant Ildefons (PAISI). El consistori va elaborar un ambiciós pla que requeria una inversió de 50 MEUR. Segons el consistori mateix, la problemàtica de Sant Ildefons era molt variada. Hi destacava l'alta densitat de la població, amb 1.136 h/ha, la manca de cohesió i la fragmentació de la zona, la proximitat entre els diferents blocs que deixaven petits espais residuals, marginals i poc aprofitables, la manca d'equipaments, la desestructuració de la xarxa viària i finalment l'envelliment del barri i l'elevat nombre d'immigrants.

El president de la Diputació de Barcelona, Celestino Corbacho, destacava el mes de març que l'experiència de Sant Ildefons serviria per conèixer l'opinió de la gent i poder articular polítiques noves per a les necessitats dels ciutadans. Així mateix, l'alcalde del municipi, Antoni Balmon, va defensar la idea d'acompanyar les intervencions urbanístiques amb accions menys ambicioses però també importants per a la vida del barri, com l'obertura de les escoles fora de l'horari lectiu.

La UPC i la regeneració de Sant Ildefons

Durant el mes de juliol l'Ajuntament de Cornellà i la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC) van signar un conveni per actuar conjuntament al barri. Un equip de l'Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Barcelona (ETSAB) desenvoluparia un projecte amb un conjunt de propostes que ordenaria la vialitat de les 44 ha del barri, milloraria les connexions amb la ciutat i a la vegada connectaria millor Sant Ildefons amb els municipis veïns d'Esplugues i l'Hospitalet. El projecte també inclouria una sèrie d'actuacions per evitar la degradació arquitectònica i urbanística, amb més equipaments que cohesionarien la vida d'un barri on els centres cívics eren molt precaris, i proposaria una ordenació més reeixida dels elements urbans i de la vegetació junta amb la creació de nous eixos comercials que relliguessin la trama urbana.

Una de les idees bàsiques seria fixar els joves al barri amb la construcció d'uns cent cinquanta habitatges de promoció publica segons el consistori. A la vegada construiria una residència d'avis, equipaments esportius i una llar d'infants.

La Llei de barris

L'Ajuntament de Cornellà va presentar el projecte de revitalització del barri de Sant Ildefons a la segona convocatòria de la LLEI DE BARRIS [2004:103]. La Generalitat va atorgar ajuts a disset projectes. Els criteris d'avaluació per determinar els barris beneficiaris van ser la problemàtica urbanística i els dèficits d'equipaments i serveis de la zona. També es van valorar les característiques demogràfiques, les problemàtiques socials i econòmiques i el percentatge de població en risc d'exclusió.

El pressupost que va preveure l'Ajuntament per al Pla de reforma integral del barri, per al total de les vint-i-cinc actuacions que s'hi preveien, era de 16,6 MEUR. La subvenció atorgada pel Govern de la Generalitat va ser de 8,3 MEUR, és a dir, el 50% del cost del projecte.

Durant el mes de juliol, els tècnics de l'Ajuntament ja van iniciar les obres, es va enderrocar l'antic poliesportiu de l'avinguda de la Línia Elèctrica on s'havia de construir una nova instal·lació de dues plantes soterrades amb dues pistes esportives a cada planta. A sobre del nou poliesportiu l'Empresa municipal de desenvolupament urbà de Cornellà (EMDUCSA) hi construiria quaranta-cinc pisos per a joves, que se sumarien als vuitanta-tres habitatges que la Generalitat edificaria a l'avinguda Salvador Allende. A la vegada, es van iniciar també les obres d'un nou aparcament subterrani al carrer Doctor Joan Arús, de cent vuitanta places, i l'ampliació del popular Mercat de Sant Ildefons.

El consistori mantenia que el projecte s'executaria en un termini de cinc anys.

CDB

Més informació:

www.cornella.cat
www.gencat.net

103 MILLORA URBANA DEL CENTRE HISTÒRIC DE BALAGUER



El Projecte d'intervenció integral del centre històric de Balaguer és seleccionat en primer lloc en la primera convocatòria de la Llei de millora de barris de l'any 2004, i planteja la intervenció en el barri des d'una correcta integració en la ciutat i mitjançant l'increment de la dotació d'equipaments públics al centre. Les primeres actuacions dutes a terme al llarg de 2005 tenen a veure amb els cent cinquanta habitatges que s'hauran d'enderrocar i amb la setantena de famílies que caldrà reallotjar o indemnitzar. Els veïns, encara que satisfets amb el projecte, es mostren preocupats per les quanties de les indemnitzacions, i demanen a l'Ajuntament garanties per als reallotjats. Es preveu que l'execució del Projecte duri un mínim de quatre anys.

Antecedents | 2004:103

Balaguer, capital de la Noguera, era l'any 2004 la segona ciutat més poblada de la demarcació de Lleida amb més de 15.400 habitants. D'aquests, uns dos mil cinc-cents veïns vivien al centre històric, és a dir, entre el riu Segre, les antigues muralles i el turó de Santa Maria, on encara es conservaven nombrosos vestigis del passat jueu i musulmà de la ciutat.

A mitjan segle XX, Balaguer va començar a créixer cap al marge esquerre del riu Segre. Amb el pas del temps, la progressiva consolidació d'aquest creixement va anar seguida del desplaçament de llars i activitats del centre cap a les noves àrees de l'eixample del marge esquerre, fet que va afavorir un lent procés de degradació urbana i l'aparició d'àrees amb segregació social.

Al llarg dels darrers anys, la degradació del barri antic de Balaguer s'havia accentuat. A més de les dificultats per poder accedir en vehicle a l'interior del barri, i fins i tot, per al pas dels vianants en els carrers més estrets i costeruts del turó, la falta de manteniment de moltes de les edificacions i la baixa qualitat constructiva d'alguns edificis van afavorir l'increment dels pisos buits i dels accidents derivats d'aquests mal estat de les construccions. De fet, segons l'estudi fet per al Projecte d'intervenció integral, un 40% de les edificacions del centre històric es trobaven en ruïna o necessitaven una rehabilitació integral.

Des de mitjan anys noranta, la població del centre històric havia iniciat un nou procés de creixement lligat a la concentració d'immigrants que, amb pocs recursos, cercaven un habitatge econòmic. Aquest col·lectiu l'any 2004 arribava a representar un 32% del total dels habitants del barri, percentatge tres vegades superior a la mitjana de tota la ciutat.

Des d'un vessant social, el nivell de formació i l'índex d'atur eren dos bons indicadors del difícil context social del centre històric. Una tercera part de la població del barri era analfabeta o tenia la primària incompleta, i la taxa d'atur del veïnat arribava al 13,9%, percentatge que duplicava la del conjunt de la ciutat.



Un 40% de les edificacions del centre històric es trobaven en ruïna. Foto: Carles Valencia Navarro

Davant d'aquesta problemàtica, l'Ajuntament va presentar la candidatura del centre històric en la primera convocatòria de la Llei de millora de barris (LLEI DE MILLORA DE BARRIS [2004:103]) feta pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) a mitjan setembre de 2004. El mes de desembre, la Generalitat va resoldre l'esmentada convocatòria i va escollir el nucli antic de Balaguer en primer lloc entre tots els projectes presentats.

Els objectius que es fixava el Projecte d'intervenció integral del centre històric eren la regeneració física i urbanística del barri, la millora de la qualitat de vida dels veïns, la cohesió i la dinamització social, la recuperació de la centralitat i la dinamització econòmica del barri. Per assolir-los, la proposta partia de dues estratègies complementàries: la integració del barri en la ciutat i l'increment de la dotació d'equipaments públics al centre.

La dotació pressupostària del Projecte era d'uns 20 MEUR, dels quals vuit eren finançats per la Generalitat de Catalunya i dotze aportats per l'Ajuntament.

Fonamentalment, la integració del barri amb la resta de la ciutat s'hauria d'assolir fent accessible tot el centre històric tant als vehicles privats com als serveis públics mitjançant operacions d'esponjament que permetrien crear un nou eix viari rodat en la part més plana i propera al riu, connectar els carrers Minerva i Cerers en la part oest de la plaça Mercadal i construir en aquesta zona un aparcament públic amb capacitat per a uns cent vuitanta vehicles.

Quant als equipaments, el Projecte d'intervenció plantejava la construcció de dos edificis: els nous jutjats en la cruïlla dels carrers Franc, l'Escala i Pintor Borràs, i el futur Casal de la Ciutat al carrer Pintor Borràs. Aquest casal, amb més de 1.500 m^2, hauria de constituir un referent en la vida social de la ciutat capaç d'articular el conjunt del teixit associatiu de Balaguer.

Per poder dur a terme el Projecte d'intervenció, era necessari enderrocar prop de cent cinquanta habitatges, la meitat dels quals estaven ocupats. Conseqüentment, l'operació comportava que unes setanta famílies haurien de ser reallotjades en pisos socials o bé indemnitzades per la pèrdua de l'habitatge. Els veïns afectats i l'Associació de Veïns del Centre Històric, si bé es van mostrar a favor de l'aprovació del projecte, davant de les expropiacions van demanar garanties per al reallotjament i per les taxacions, i van sol·licitar que es fessin segons els preus de mercat.

Per la seva part, l'Ajuntament va informar que part de la promoció feta per l'Incasol al carrer Ponent es reservaria als afectats que, per la seva banda, també buscaven altres pisos de lloguer a uns preus similars als que pagaven els veïns. Quant a les taxacions, es va proposar que es revisessin al jutjat d'expropiació donat cas que hi hagués discrepàncies amb els afectats.

Els treballs de renovació del barri duraran aproximadament uns quatre anys.

JBM

104 MILLORA URBANA DEL NUCLI ANTIC DE TORTOSA



L'Ajuntament de Tortosa aprova el Pla integral del nucli antic, que queda seleccionat dins la segona convocatòria de la Llei de millora de barris de la Generalitat. Es tracta d'un pla valorat en 18,9 MEUR, que preveu millorar la cohesió social, dinamitzar l'economia del barri, actuar en els principals carrers, places i espais lliures i construir-hi equipaments, i també fomentar la rehabilitació dels habitatges, esponjar el teixit urbà i desenvolupar accions de foment de l'activitat cultural i d'atenció al comerç. Associacions veïnals i agrupacions denunciaven des de feia anys la degradació i la perillositat del barri.

Tortosa és una ciutat situada a la vora del riu Ebre, a la comarca del Baix Ebre, al sud de Catalunya. El nucli antic, conjunt de gran valor patrimonial que s'alça entre les muntanyes i el riu, és el resultat de la convivència durant segles de diferents cultures: ibers, romans, arabs, jueus i cristians. La ciutat encara conserva gran part del recinte emmurallat, i també el Palau Episcopal i la Llotja, excel·lents exemples d'arquitectura medieval. Igualment, es manté el call jueu, un dels més importants de Catalunya, però l'element més representatiu de la ciutat és el castell de la Suda, construït al segle VIII sota domini àrab. Edificis com l'església de Sant Domènec i els Reials Col·legis són una mostra única del Renaixement a Catalunya.

Un nucli antic molt degradat

El nucli antic de Tortosa presenta problemes d'aïllament i degradació, amb fortes deficiències d'urbanització, d'habitabilitat i de serveis. Durant dècades ha estat en gran part desocupat, i durant els últims tres anys ha acollit un nombre important de població immigrant amb baix poder adquisitiu (el 21% de la població del barri és d'origen extracomunitari i la taxa d'atur és del 16%, segons dades de 2005).

A final de desembre de 2005 l'ensorrament d'un immoble al carrer Sant Felip Neri va posar en evidència l'estat de degradació del barri. Aquesta situació feia temps que es denunciava per part de les associacions veïnals i d'entitats tortosines, com Amics del castells, que arran de l'accident van reclamar a l'Ajuntament mesures perquè els propietaris realitzessin les obres necessàries per garantir una seguretat mínima dels habitatges o perquè tapiessin els immobles en mal estat.

Proposta de rehabilitació integral

Per tal d'oferir una resposta integral a la problemàtica del nucli antic, l'Ajuntament va encarregar tres treballs específics: l'anàlisi i reconeixement demogràfic i social del centre, la diagnosi estructural i d'habitabilitat de les construccions del nucli antic i el pla d'estratègies d'equipament i qualitat urbana del centre històric. Aquests treballs juntament amb les aportacions dels veïns, recollides pel Consell de Participació Ciutadana, van servir de base per l'elaboració d'un pla. A final d'abril de 2005 l'Ajuntament va aprovar el Pla integral del nucli antic de Tortosa (PINCAT). Pocs dies després va ser presentada la segona convocatòria dels ajuts previstos per la LLEI DE MILLORA DE BARRIS DE LA GENERALITAT [2004:103] i a mitjan juliol, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va confirmar el seu suport al Pla amb la concessió d'un ajut de 9,4 MEUR dels 18,9 previstos en el programa. Va ser la dotació pressupostària més important de totes les que s'havien concedit fins aleshores.

EL PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL [2003:105], l'aprovació definitiva del qual estava prevista per al 2006, va projectar una zona de creixement al nord de la ciutat amb què donar centralitat al nucli antic, proposta que, juntament amb les actuacions del PINCAT, s'esperava que contribuís a millorar les condicions del barri. L'alcalde de Tortosa, Joan Sabaté i Borràs (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), descrivia així la proposta: "El nostre nucli antic serà el centre administratiu, cultural i, fins i tot, comercial de la ciutat. El model de ciutat que estem desenvolupant serà harmònic, equilibrat i, com passa a moltes altres ciutats europees, la ciutat històrica esdevindrà el centre i motor urbà"

L'àmbit d'actuació del PINCAT havia d'afectar 17,5 ha, per bé que el nucli antic sigui més extens, i incloïa vuit-cents immobles, dels quals dos-cents es trobaven en molt mal estat o en ruïnes.

El Pla es desenvoluparia mitjançant quatre grans eixos: urbanització, equipaments, habitabilitat i cohesió social i econòmica.



L'àmbit d'actuació havia d'afectar 17,5 ha. Foto: Alex Tarroja

Quant a l'eix d'urbanització, es preveia intervenir sobre els principals eixos viaris, les places i tres parcs en concret. Els cinc eixos que estructuren el nucli antic i sobre els quals s'actuaria són el de Montcada, el dels Reials Col·legis, el del Vall, l'eix del Castell i el de Santa Clara. Pel que fa al programa de places, es proposava crear-ne de noves i rehabilitar totes les places del barri.

La partida dels equipaments inclouria la construcció d'espais d'atenció social i d'integració col·lectiva i es proposaria tant la rehabilitació d'edificis existents com la construcció de nous i també l'execució i acabament de les obres en curs.

L'habitabilitat preveia ajudes per a la rehabilitació de les façanes, de les cobertes, dels elements comuns de les instal·lacions generals i ajudes sobre la incorporació de noves tecnologies, sense oblidar les actuacions d'expropiació d'uns cinquanta immobles.

Pel que fa a la cohesió social i econòmica, preveu actuacions dirigides als programes d'atenció al comerç i als plans de foment de l'acció cultural i turística sobre el centre per tal de modificar la situació de marginalitat.

Actuacions realitzades el 2005

El 14 desembre de 2005 el Consell de Participació Ciutadana del Pla va celebrar la primera reunió des de la concessió de l'ajut per la Llei de millora de barris, amb l'objectiu d'informar veïns, comerciants i entitats de la situació de les obres.

El projecte, que te una vigència de quatre anys, s'inicià el 2005 amb les obres d'obertura del barri de Santa Clara per la part alta i l'expropiació de les cases afectades per l'obertura de la plaça de la catedral. També es va millorar la il·luminació dels carrers del barri del Rastre i es va posar en marxa un programa d'atenció a la dona.



Durant dècades ha estat en gran part desocupat. Foto: Alex Tarroja

Arran de l'esfondrament d'un immoble del carrer Sant Felip Neri, l'Ajuntament va inspeccionar el nucli antic i va detectar que cent cinquanta-cinc finques no eren habitables pel mal estat de conservació en què es trobaven. El regidor d'urbanisme va demanar als propietaris que realitzessin les obres necessàries per garantir-ne el manteniment.

Els veïns continuen denunciant la manca de neteja i manteniment de la via pública que encara pateix el nucli antic. El president de la Federació d'Associacions de Veïns de Tortosa va declarar que volen participar en la Comissió de Seguiment del PINCAT. Aquesta Comissió haurà de controlar les inversions cofinançades per la Llei de barris segons el calendari fixat per la Generalitat.

PPG

Més informació:

www.tortosa.info/webajt/gestiointerna/headlines/partpublica/indexllistaheadlines.asp?codi=313

Llei 2/2004, de 4 de juny, de millora de barris, àrees urbanes i viles que requereixen una atenció especial.

www10.gencat.net/prop/AppJava/cat/arees/entitat/barris/index.jsp

105 MUNTANYA DE TOR



La muntanya de Tor és una extensa propietat situada al sud-est del poble homònim, un nucli que pertany al municipi d'Alins de Vallferrera. L'any 1896 les tretze famílies del poble van crear una societat per la qual es consideraven copropietàries de la muntanya, amb la condició que hi visquessin tot l'any. Amb el despoblament de Tor a partir de la postguerra, i l'arrendament de la muntanya a un promotor immobiliari l'any 1976 per dos dels propietaris, es desencadenen diversos conflictes judicials i fins i tot tres assassinats. El 2005 una sentència del Tribunal Superior de Justícia de Catalunya atorga la propietat als hereus de les tretze famílies originàries, i es tanca així el litigi. El novembre es publica un llibre sobre el cas i, d'altra banda, la Fundació Territori i Paisatge s'interessa per comprar una part de la muntanya.

Tor és un petit poble pirinenc molt proper a la frontera amb Andorra. Situat a 1.790 m d'alçada, Tor pertany al municipi d'Alins de Vallferrera, al Pallars Sobirà. A final del segle XIX, concretament el juliol de 1896, les tretze famílies que vivien al poble van decidir crear la Societat de Copropietaris de la Muntanya de Tor, una extensa finca de 4.800 ha (2.300 segons el cadastre) que s'estén al sud-est del nucli fins a arribar al port de Cabús, a la frontera andorrana. Els usos d'aquesta propietat eren bàsicament forestals i ramaders. Segons els estatuts de la societat, una condició per continuar essent propietari de la muntanya era que els membres de les famílies fossin veïns de Tor i hi tinguessin la casa oberta, és a dir, que hi visquessin tot l'any.

Després de la Guerra Civil, les condicions de vida a Tor van fer-se molt dures, ja que el poble quedava sovint incomunicat per les nevades, que cobrien de neu la pista de terra que porta a Alins. A més, no hi havia telèfon, ni llum, ni aigua corrent. A poc a poc, el poble es va anar despoblant fins que no hi va quedar ningú que hi visqués tot l'any. De les tretze famílies de Tor, tres sempre havien estat les més fortes: casa Sansa, casa Palanca i casa Cerdà.

Tres assassinats pels diversos interessos sobre la muntanya

L'any 1976, *Sansa* i *Cerdà*, que era com es coneixien respectivament Josep Montané i Francesc Sarroca, juntament amb la sogra del darrer, es van autoproclamar membres únics de la Societat. A partir d'aquí, i en nom de la Societat de Copropietaris, van signar un contracte d'arrendament de la muntanya de Tor amb Rubèn Castanyer, un promotor immobiliari d'Andorra que pretenia construir-hi una estació d'esquí (amb habitatges associats) que connectés amb les estacions andorranes de Pal i Arinsal.

Aquest acord va provocar les ires de Jordi Riba, conegut com *Palanca*, que s'oposava a qualsevol canvi a la muntanya, tant perquè volia mantenir les explotacions tradicionals, com també pels seus interessos ocults en el contraban que operava a través de les pistes forestals que, des de Tor, s'enfilen al port de Cabús, el qual està comunicat amb Andorra per una carretera asfaltada. De fet, *Palanca* i *Sansa* ja estaven enfrontats des de sempre. El 1978, *Palanca* i els altres copropietaris van constituir una junta paral·lela que revocava els acords presos per *Sansa* i *Cerdà* i van arrendar la fusta de la muntanya a dos llenyataires (que a la vegada feien de guardaespatlles de *Palanca*), fet que va incrementar encara més la tensió al poble.

L'estiu de 1980 es va produir un enfrontament que va acabar amb tragèdia. El 3 de juliol Rubèn Castanyer, acompanyat de dos guardaespatlles, va pujar a Tor i va trobar-se amb *Palanca* i els seus llenyataires, amb els quals va mantenir una forta discussió sobre la titularitat de la muntanya. La disputa va acabar amb la mort dels llenyataires de *Palanca*, que van ser assassinats pels guardaespatlles de Castanyer.

L'any 1981 *Sansa* i *Cerdà* van posar una demanda contra els altres onze veïns per tal que el Jutjat de Tremp dictaminés qui tenia els drets sobre la muntanya. Segons *Sansa* i *Cerdà*, els altres veïns ja no hi tenien cap dret perquè no tenien casa oberta a Tor i, per tant, incomplien els estatuts fundacionals de la Societat. No va ser fins al febrer de 1995 que el jutge de Tremp va emetre una sentència polèmica: va declarar *Sansa* amo únic de la muntanya, ja que considerava provat que era l'únic que vivia tot l'any a Tor. Poc després, els altres veïns van presentar recurs a l'Audiència de Lleida contra la sentència. Al juliol, cinc mesos després, *Sansa* va aparèixer mort a casa seva, amb evidents signes de violència. Malgrat que va haver-hi dos acusats que finalment van ser absolts, i també diversos sospitosos, el cas de l'assassinat de *Sansa* no es va arribar a resoldre.

Una successió de sentències acaba atorgant la propietat de la muntanya als hereus de les famílies originàries

L'any 1997 l'Audiència de Lleida va determinar que la muntanya era comunal, és a dir, de tots els veïns de Tor, històrics o no, descendents dels tretze signants de 1896 o no. Aquesta sentència implicava que el bisbat, que hi té l'església i algunes finques, i fins i tot un grup de *hippies* que s'havien instal·lat en uns prats propers al poble, n'eren propietaris. Les parts implicades van recórrer aquesta sentència al Tribunal Suprem, el qual l'any 2002 va decidir anul·lar el procés per defectes formals i va ordenar repetir els tràmits a l'Audiència de Lleida. L'any 2004 l'Audiència va dictar una nova sentència que atorgava la propietat de la muntanya als hereus dels tretze fundadors perquè tots havien tingut la finca registrada al seu nom durant més de trenta anys, segons una figura legal anomenada *usucapió*. Novament, *Palanca* i també els hereus de *Sansa* van presentar sengles recursos davant el Tribunal Superior de Justícia de Catalunya (TSJC).

Finalment, el 19 de maig de 2005 el TSJC va dictar l'última sentència sobre la propietat de la muntanya de Tor, on ratificava el dictamen de l'Audiència de Lleida. Així, doncs, aquesta sentència, que posava fi a quasi vint-i-cinc anys de conflictes judicials, tornava a deixar les coses tal com estaven l'any 1896: els hereus dels tretze fundadors de la Societat de Copropietaris eren els propietaris definitius de la muntanya. Posteriorment, dotze dels hereus, tots menys *Palanca*, van iniciar un procés de redacció d'uns nous estatuts per crear una societat adaptada a les lleis vigents i que eliminés la clàusula que obligava a viure a Tor. Tot restava pendent, doncs, del que

fes *Palanca*, si bé aquests canvis també es podien dur a terme sense la seva aprovació perquè els impulsors eren majoria.

Es publica un llibre sobre el cas i la Fundació Territori i Paisatge s'interessa per la muntanya de Tor

Paral·lelament a tots els fets, els mesos de gener, febrer, març i abril de 1997 tres periodistes de TV3 encapçalats per Carles Porta van elaborar un reportatge per al programa *30 Minuts* titulat "Tor, la muntanya maleïda", emès el 20 d'abril d'aquell any. Aquell reportatge i posteriors investigacions van servir de base a Carles Porta per escriure el llibre *Tor. Tretze cases i tres morts*, presentat el novembre de 2005.

D'altra banda, a mitjan setembre de 2005, la Fundació Territori i Paisatge de Caixa Catalunya va confirmar el seu interès per comprar la part de la muntanya de Tor propietat de *Palanca*, amb qui ja havien iniciat converses. A final d'any, però, tot continuava igual, amb la muntanya en mans de tretze propietaris.

XBR, XSR i JRL

Més informació

Porta, Carles (2005). *Tor. Tretze cases i tres morts*. Barcelona: Edicions La Campana.

106 ORGANITZACIÓ TterritorIAL. DEBAT SOBRE EL MODEL I LA DIVISIÓ TERRITORIAL



El debat sobre la reforma del model d'organització territorial a Catalunya viu, al llarg de l'any 2005, dues etapes ben diferenciades. Si bé a començament d'any hi ha un acord explícit entre totes les administracions implicades per continuar amb els treballs endegats l'any 2004, a partir del mes de setembre s'ajorna qualsevol decisió al respecte fins a l'aprovació definitiva de l'Estatut d'Autonomia de Catalunya.

Antecedents | 2004: 114

El Govern de la Generalitat, en virtut de l'ACORD PER A UN GOVERN CATALANISTA I D'ESQUERRES [2003: 5], va crear al llarg de l'any 2004 una comissió interdepartamental, formada per responsables del Departament de Governació i Administracions Públiques, del Departament de Relacions Institucionals i Participació i del Departament de Política Territorial i Obres Públiques, per tal de definir un nou model d'organització territorial per a Catalunya.

Els treballs d'aquesta comissió van quedar definits, a mitjan mes de desembre d'aquell any, en un document de bases que proposava un model d'organització i una divisió administrativa de Catalunya en tres nivells: la vegueria, la comarca i el municipi, a més de reconèixer la necessitat de dotar la conurbació de Barcelona d'una entitat de govern metropolità [2004: 115]. Aquest document, que ja recollia el nombre determinat de les noves entitats administratives i també una proposta concreta dels seus límits territorials, definia així mateix el caràcter que havien de tenir els organismes rectors de les mateixes.

Com a document de base, la proposta formulada el mes de desembre de 2004 per la comissió interdepartamental de l'executiu català havia de ser elevada al llarg de l'any 2005 a proposta de llei pel Govern mateix, en coordinació amb els treballs de reforma de l'Estatut d'Autonomia. L'adopció d'un nou model d'organització i divisió territorial havia de salvar, tanmateix, una sèrie d'esculls derivats, d'una banda, de la seva acceptació per part dels diferents agents polítics, econòmics i socials catalans, com, de l'altra, de l'encaix d'aquest nou model en el mapa administratiu de l'Estat.

La principal innovació del nou model d'organització territorial proposat per l'executiu era la conversió de les quatre províncies catalanes –Barcelona, Girona, Lleida i Tarragona– en set vegueries –Barcelona, Girona, Catalunya Central, Camp de Tarragona, Terres de l'Ebre, Lleida i Alt Pirineu i Aran. Aquestes vegueries havien d'esdevenir entitats administratives descentralitzades de la Generalitat, tot mantenint el caràcter d'administració coordinadora dels poders locals que fins al moment havien desenvolupat les diputacions.

Trobada del conseller Carretero amb el ministre Sevilla

Precisament, la transició de província a vegueria va ser l'objecte d'una reunió a mitjan mes de gener de 2005 a Madrid entre el conseller de Governació i Administracions Públiques de la Generalitat, Joan Carretero, d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), i el ministre d'Administracions Públiques de l'Estat, Jordi Sevilla. El titular del Departament de Governació va presentar al ministre la proposta de nova organització territorial catalana, que la va considerar encertada en tant que responia a la voluntat d'agilitar els mecanismes de coordinació i cooperació amb les administracions locals. El ministre Sevilla va condicionar la viabilitat de la proposta al fet que les demarcacions resultants del nou model territorial adoptessin, a efectes de l'organització de l'Estat, les funcions pròpies de les diputacions, tal com es plantegen a la Constitució espanyola. Un segon requisit plantejat pel ministre Sevilla consistia en la demanda expressa que la reforma del model d'organització territorial català no modifiqués el sistema de circumscripcions electorals, coincident amb les províncies de Barcelona, Girona, Lleida i Tarragona.

Declaració dels presidents de les diputacions catalanes

En aquest mateix sentit es van expressar els presidents de les quatre diputacions catalanes en una declaració, presentada l'1 de febrer a la Seu d'Urgell, en la qual manifestaven de manera conjunta la convicció de la necessitat de reformar el model territorial català i que aquesta reforma s'havia d'inserir en els treballs de reforma de l'Estatut d'Autonomia de Catalunya. Els presidents van expressar, així mateix, que les actuals diputacions havien experimentat una continua transformació durant els darrers vint-i-cinc anys per tal d'esdevenir òrgans de govern supramunicipal que asseguraven una tasca necessària de reequilibri territorial. Aquesta transformació havia de ser heretada, segons els presidents, pel nou model territorial català en la creació dels consells de vegueria, evitant així la creació de noves entitats administratives. La declaració finalitzava amb la demanda expressa d'una major participació en el procés de definició de la nova ordenació territorial de Catalunya i de la recerca del màxim consens amb les administracions locals.

Reaccions al document de bases d'organització territorial

Paral·lelament al debat generat al voltant de la transició entre el model territorial provincial i el nou model regional format per vegueries, l'any 2005 va viure un seguit de reaccions a la proposta d'organització territorial plantejada pel document de bases presentat pel Govern de la Generalitat el desembre de 2004.

Penedès històric i Alt Ter

La reacció que va fer més soroll al llarg de l'any va ser precisament la d'alguns agents polítics i socials que no van veure satisfetes les seves aspiracions institucionals mitjançant la creació d'una vegueria als territoris que ells representaven. Així, el mes de febrer es va constituir la plataforma Per una vegueria pròpia en l'àmbit de l'anomenat PENEDÈS HISTÒRIC [2004: 120], format per les comarques de l'Alt Penedès, el Baix Penedès, el Garraf i part de l'Anoia.

Igual reivindicació va formular la plataforma Vegueria de l'Alt Ter, corresponent a l'àmbit territorial de les comarques d'Osona i del Ripollès. Totes dues plataformes van endegar de manera coordinada campanyes per al seu reconeixement mitjançant actes públics informatius i rondes d'entrevistes entre els principals responsables polítics del país, tant per demanar noves adhesions com per sensibilitzar l'opinió pública en ge-

neral i les forces parlamentàries en particular de les seves aspiracions.

Pugnes per la capitalitat

Pel que fa als àmbits territorials considerats com a vegueria segons la proposta del Govern, cal destacar la reproducció dels debats generats ja durant l'any 2004, arran dels treballs de la comissió d'organització territorial. Així, la VEGUERIA DE LA CATALUNYA CENTRAL [2004: 118] va continuar essent objecte de discussió tant pel que fa a la pugna per la seva capitalitat entre els representants dels consistoris de les ciutats de Vic i Manresa, com per una certa manca de definició d'objectius al respecte de la filiació amb la mateixa vegueria per part dels consells comarcals d'Osona, el Solsonès i l'Anoia. El mateix debat protagonitzat per les ciutats de Vic i Manresa al voltant de la seva capitalitat es va reproduir a les Terres de l'Ebre entre els alcaldes de les ciutats de Tortosa i Amposta.

Demandes d'agilitació del procés

Tanmateix, al llarg de l'any 2005 es van produir alguns fets que van evidenciar la voluntat d'alguns agents locals d'accelerar, o si més no d'implementar de manera adequada, la formació de governs de vegueria.

Aquest és el cas de la VEGUERIA DE L'ALT PIRINEU I ARAN [2004: 119] en què diferents entitats cíviques i culturals, a més de responsables locals dels partits polítics amb representació parlamentària, van promoure durant el mes de maig un manifest on es reclamava la implantació de la vegueria i les direccions territorials corresponents, a més de proposar l'Alt Pirineu com a circumscripció en la futura llei electoral catalana.

Aquest manifest va sorgir com a resposta, si més no indirecta, a les repetides declaracions del president de la Diputació de Lleida, Isidre Gavín (Convergència i Unió, CiU), amb què es mostrava decididament contrari a la creació de la Vegueria de l'Alt Pirineu i Aran, i també al REGIM ESPECIAL D'ERA VAL D'ARAN [107], pel greuge ocasionat a la Plana de Lleida, escapçant-ne, segons Gavín, bona part dels factors de desenvolupament futur d'aquest àmbit de ponent.

En un to més reivindicatiu es van expressar els alcaldes d'una sèrie de municipis del Camp de Tarragona, encapçalats per l'alcaldessa de Valls, Dolors Batalla (CiU), exigint el comprimís de tots els representants polítics locals per construir de manera conjunta i decidida un marc estable de polítiques de foment i desenvolupament del Camp de Tarragona que superessin la inoperància, segons Batalla, del Consorci del Camp de Tarragona deguda a l'immobilisme de les ciutats de Reus i Tarragona.

Encaix entre la vegueria de Barcelona i l'ens metropolità

En relació amb la proposta de la comissió d'organització territorial de crear un ENS METROPOLITÀ PER A BARCELONA [2004: 115], tant l'alcalde de la ciutat de Barcelona, Joan Clos (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), com el vicepresident de la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, Dídac Pestaña, i el president de la Diputació de Barcelona, Celestino Corbacho (PSC), van manifestar en diverses ocasions al llarg de l'any 2005 la necessitat d'implementar ràpidament i efectiva aquesta entitat de govern. El fet diferencial respecte de l'any anterior rau en el fet que aquesta demanda es va formular paral·lelament a la constitució formal d'un grup de grans ciutats de la segona corona metropolitana, sota el nom d'Arc Metropolità. Els representants polítics de les ciutats consorciades en l'Arc metropolità –Mataró, Granollers, Sabadell, Terrassa, Martorell, Vilafranca del Penedès i Vilanova i la Geltrú– van manifestar durant el mes de juny, tant al president de la Diputació de Barcelona com al conseller de Governació i Administracions Públiques, la seva voluntat de participar activament en els treballs de creació de la futura vegueria de Barcelona.

Així mateix, el president de l'Arc Metropolità i alcalde de Terrassa, Pere Navarro (PSC), es va reunir a mitjan mes de juliol amb l'alcalde de Barcelona i amb el vicepresident de la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, Dídac Pestaña, per tal de treballar de manera conjunta en la concertació de polítiques destinades a afavorir un millor encaix de les diferents entitats de govern previstes en la proposta del nou model d'organització territorial per a l'àmbit metropolità.

Ajornament del debat fins a l'aprovació de l'Estatut

Pel que fa a la REFORMA DE LA DIVISIÓ COMARCAL [2004: 116] i a la REFORMA DELS CONSELLS COMARCALS [2004: 117], l'any 2005 no va aportar cap novetat al debat endegat durant l'any 2004 al voltant de la creació de noves comarques, divisió de les existents, o fins i tot de la desaparició del Barcelonès a favor del futur ens metropolità.

Aquesta treva en el debat comarcal, i també la menor incidència pública del debat sobre el model d'organització territorial en general s'han d'interpretar en el marc dels treballs de reforma de l'Estatut d'Autonomia de Catalunya, que es van accelerar durant l'any 2005, en els quals es va decidir, a nivell de comissió parlamentària, no incloure la proposta de reforma del model d'organització territorial. La complexitat d'aquesta reforma, tant de les administracions catalanes com en relació amb l'Estat, i també el desacord evident entre les diferents forces polítiques quant al nombre i els límits i a la composició i funcions de les noves entitats administratives, van fer ajornar el debat a l'aprovació definitiva de l'Estatut, fet que a final de 2005 encara no s'havia esdevingut.

JBL

Més informació:

http://www.gencat.net/governacio-ap/
http://www.veguriapropia.org/
http://www.altter.org/
http://www.arcmetropolita.org/

107 ORGANITZACIÓ TERRITORIAL. RÈGIM ESPECIAL DERA VAL D'ARAN



Durant l'any 2005 surt a debat l'encaix de la Vall d'Aran en la proposta de la nova organització territorial catalana en vegueries. Els representants polítics aranesos reclamen més autogovern per a aquest territori occità dins de Catalunya i es neguen a formar part de la vegueria Alt Pirineu i Aran com una comarca més. El Govern de la Generalitat respon amb bona predisposició per establir un major reconeixement de la seva especificitat territorial i relega la concreció de l'encaix al treball de la ponència del nou Estatut.

La polèmica sobre l'especificitat de la Vall d'Aran s'havia encetat ja l'any anterior, i la proposta de nova organització territorial va ser un dels primers temes que el Govern del tripartit havia encapçalat en l'ORGANITZACIÓ TERRITORIAL. VEGUERIA DE L'ALT PIRINEU I ARAN [2004:119].

Tot just començat l'any, a conseqüència de les "primeres filtracions sobre el nou mapa territorial català" segons *La Vanguardia* del 4 de gener, apareixien les declaracions del Síndic del Consell General de la Vall d'Aran, Carles Barrera de Convergència Democràtica Aranesa (CDA), que manifestava la necessitat que la nova divisió territorial complís amb el punt de la Llei d'Aran on consta que el territori aranès no port formar part d'una organització territorial que no sigui la seva pròpia. Pocs dies després, les declaracions de Jordi Sevilla, ministre d'Administracions Públiques, semblaven projectar un camí més curt per assolir la nova organització territorial. Després de la reunió celebrada el 12 de gener amb Joan Carretero, conseller de Governació, Sevilla havia recolzat la proposta d'homologar les set vegueries a nivell de província aprofitant, l'aprovació d'una llei orgànica com la del nou Estatut.

El ple del Consell General de la Vall d'Aran aprova un document d'aportació al nou Estatut

El Consell General d'Aran aprovava el 23 de febrer el document titulat Aportació al nou Estatut de Catalunya en què es pretenia fixar l'encaix polític, econòmic i social de la Vall d'Aran amb el nou Estatut. En el document es reclamava "un pacte de lliure unió de l'Aran amb Catalunya", que es reconeguessin els drets històrics de la vall, equiparables als forals, i que es corregís la unió forçada que es remuntava a 1834. També exigia que el nou Estatut inclogués un capítol específic amb la denominació *Estatut d'Aran* i que el Parlament aprovés una nova llei de règim especial que ampliés el seu marc competencial, junt amb el seu finançament, i poder disposar també de seleccions esportives nacionals. D'aquesta manera, el Consell General, format per CDA, Unitat d'Aran-PSC (UA) i Partit d'Arties i Garòs, proposava un tracte de govern a govern entre el Consell General d'Aran i la Generalitat i passar a ser tractats, com a autonomia en lloc de com una comarca. Per aquest motiu, rebutjaven qualsevol inclusió en una futura vegueria del Pirineu. També volien tenir circumscripció electoral pròpia per elegir un diputat al Parlament català i situar l'aranès al nivell de segona llengua oficial a Catalunya, i també que els aranesos es poguessin adreçar oficialment amb aranès als catalans. El document havia viscut mig any de negociacions entre CDA i UA, ja que el text inicial de CDA, amb majoria al Consell, incloïa aspectes com que "Aran no és Catalunya". Francesc Boya, cap de l'oposició per UA-PSC i diputat al Parlament de Catalunya, insistia en la necessitat de reconèixer que hi havia uns límits constitucionals que no es podien obviar i que no tenia cap sentit provocar un enfrontament entre Catalunya i Aran. La postura de UA-PSC era de treballar per trobar una fórmula que reconegués la singularitat política i històrica d'Aran fent-la partícip d'una organització administrativa integrada amb la realitat pirinenca.

Negociacions entre el Govern de la Generalitat i els representants polítics aranesos

El Govern de la Generalitat a través de les declaracions de Joaquim Nadal manifestava que es podia concedir un estatus específic a l'Aran, i també més autogovern, però no la lliure unió amb Catalunya, ja que això no entrava en els plans de la Generalitat.

Per la seva banda, Carles Barrera, en una reunió celebrada al Parlament el 14 d'abril, amb cinc representants de la ponència estatutària, aconseguia el compromís de tots els partits polítics catalans. Es buscava l'encaix legal que permetés que l'Estatut incrementés autonomia i el reconeixement de l'especificitat cultural, lingüística, social i econòmica d'aquest territori i es reivindicava un règim jurídic especial. Segons Barrera, tot plegat havia de desembocar en una segona llei d'Aran.

L'11 de maig una representació dels principals càrrecs electes de la Vall d'Aran es reuniren al Palau de la Generalitat amb el conseller de Relacions Institucionals, Joan Saura per lliurar-li el document de les aspiracions polítiques de la Vall que volien que fossin recollides en el nou estatut.

Acaba l'any amb un augment de les competències en matèria urbanística

El 30 de novembre es reunia la primera Comissió d'Urbanisme d'Aran que ja s'havia fet efectiva el 8 de març. El president era Joaquim Nadal i els vicepresidents eren el director general d'Urbanisme (DGU) i el Síndic d'Aran. Fins al moment, la Vall depenia administrativament de Lleida en tant que cap de província. S'esperava que la pròpia tramitació dels expedients urbanístics fos molt més àgil. Entre altres mesures de funcionament, es determinava que la Comissió es reunís cada tres mesos de manera ordinària i quan les circumstàncies ho requerissin, amb un mínim de dues reunions a Aran. Aquesta ampliació de competències, segons informava el diria *El País* de l'1 de desembre, lliurava competències en la tramitació i seguiment de la Comissió d'Urbanisme. Es tancava l'any, doncs, ampliant el marc competencial en matèria d'Urbanisme i en termes de Procediment Administratiu, i també en les matèries de Medi Ambient i Turisme.

MPB

Més informació:

http://www.aran.org/archivos/lile/contents/
http://www.gencat.net/governacio-ap/
http://www10.gencat.net/ptop/
http://www.upf.edu/bib/dret/sintesi/2003/
http://www6.gencat.net/llengcat/aran/docs/

PARC AGRÍCOLA DEL VALLÈS



Les entitats conservacionistes del Vallès van proposar la creació del Parc Agrícola per tal de protegir els espais agrícoles i forestals que resten a la plana i van elaborar el document, Bases per a la protecció del Parc Agrícola del Vallès, que defineix el model de protecció, ordenació i gestió del futur Parc que ha estat presentat als ajuntaments de la zona, a la Diputació de Barcelona i a la Generalitat de Catalunya. Durant el 2005 han fet diverses xerrades informatives per explicar en què consisteix la seva proposta de Parc Agrícola del Vallès.

La plana del Vallès esta situada en la depressió Prelitoral, limitada per la Serralada Prelitoral al nord i la Serralada Litoral al sud. El paisatge característic de la zona havia estat un mosaic de boscos, conreus i nuclis urbans. Actualment, el 33% de la superfície són sòls forestals, el 35% sòls agrícoles i el 31% sòls urbans.

Dividida en dues comarques; Vallès Occidental i Vallès Oriental, la plana vallesana té una població que supera el milió d'habitants. Inclou els municipis de Granollers, Sentmenat, Terrassa, Sant Cugat del Vallès, Cerdanyola, Mollet del Vallès, Sant Quirze del Vallès, Rubí, Vilanova del Vallès, Caldes, Lliçà, Montcada i Reixac, Llinars del Vallès, Sabadell, Ametlla del Vallès, Castellar del Vallès, Bigues i Riells i les Franqueses. Es tracta d'un territori que durant els darrers anys ha experimentat un fort creixement urbà i d'activitats, fet que ha provocat la desaparició d'una part dels espais agrícoles i forestals que envoltaven els pobles i ciutats. L'espai obert que encara resta és molt apreciat, com a lloc d'esbarjo i pel seu valor ambiental, històric, agrícola i paisatgístic.

Una plana amb forta ocupació urbana

L'accessibilitat del Vallès, situat dins del corredor prelitoral, la seva proximitat a Barcelona i la idoneitat del terreny són factors que han afavorit l'ocupació de la plana. L'expansió urbanística i la implantació d'activitats industrials i terciàries, molt intensa durant les últimes dècades, i el model d'urbanització dispers han afavorit la pèrdua de sòls agrícoles i forestals, la pèrdua de la diversitat biològica, la destrucció dels ecosistemes, la fragmentació de la continuïtat natural, l'elevat consum de sòl, l'augment del risc d'inundació en incrementar la superfície de sòl impermeabilitzat, la dificultat de donar serveis a una població molt dispersa, la demanda de noves infraestructures viàries, l'elevada mobilitat i l'augment de la contaminació.

Per tal de protegir els espais naturals que resten, mantenir-hi l'ús agrícola i evitar-ne la incorporació en el procés urbà, més de vint entitats conservacionistes de la zona van proposar la creació del Parc Agrícola del Vallès (PAV). Les que s'hi van sumar són les següents: Associació per la Defensa i l'Estudi de la Natura, Amics de Ripoll, Associació Via Verda Cerdanyola, Cànem, Campanya contra el Quart cinturó, Castellar Sostenible, Centre d'Estudis i Protecció de la Natura Rubí, Comissió Gestora de la Via Verda Tagamanent-Cèllecs, El Lledoner Ecologistes en Acció, Grup d'Ecologia Urbana de Terrassa, Gent que estima el poble de Sentmenat, Grup de Medi Ambient de Montcada i Reixac, Ecologistes en Acció Lliçà Sostenible, Plataforma Cívica per a la Defensa de Collserola, Plataforma per la Qualitat de Vida a Vilanova, Salvem el Vallès, Sant Quirze del Vallès Natura, Torre Marimon XXI i Unió Excursionista de Sabadell. Totes aquestes entitats van elaborar un document, Bases per a la protecció del Parc Agrícola del Vallès, que defineix els fonaments del futur Parc i que va ser presentat als ajuntaments de la zona, a la Diputació de Barcelona i a la Generalitat de Catalunya.

Des de les administracions s'estan elaborant altres instruments d'ordenació territorial que contribueixen a la protecció d'aquest àmbit: el Pla territorial parcial metropolità de Barcelona, la Xarxa Natura 2000, el Pla territorial sectorial de connexions biològiques i el Pla territorial sectorial d'espais agraris.

Propostes del Parc Agrícola del Vallès

La proposta de Parc Agrícola del Vallès persegueix que els àmbits inclosos dins la proposta d'àrea de parc tinguin la classificació de sòl no urbanitzable d'espe-



La finalitat és conservar-hi l'activitat agrícola i evitar la fragmentació dels espais naturals. Foto: Marta Casas



Una plana amb forta ocupació urbana, el parc pretén evitar la seva incorporació al procés urbà. Foto: Marta Casas.

cial protecció, amb la finalitat de conservar-hi l'activitat agrícola, evitar la fragmentació dels espais naturals per noves implantacions urbanes o noves infraestructures, recuperar la qualitat ecològica dels cursos fluvials, donar continuïtat a les àrees forestals i protegir el patrimoni existent.

El document, Bases per a la protecció del PAV, defineix un model de protecció, ordenació i gestió basat en quatre instruments: reconeixement de la figura del Parc Agrícola del Vallès pel futur Pla territorial parcial metropolità de Barcelona, elaboració d'un pla especial que estableixi la delimitació definitiva i que en reguli els usos permesos a la zona, creació d'un òrgan gestor format per la Generalitat de Catalunya, la Diputació de Barcelona, els ajuntaments del Vallès i els sindicats agraris i, per últim, elaboració d'un pla de desenvolupament i gestió del Parc.

D'una manera orientativa, el document proposa una delimitació del futur Parc que inclou quatre vies verdes: la primera connecta Sant Llorenç amb Collserola. Es tracta d'un espai connector que avança per la carena que separa les conques dels rius Llobregat i Besòs i actua com a separador dels sòls urbans de Terrassa, Rubí, Sant Cugat, Sabadell, Sant Quirze, Barberà i Cerdanyola. La segona uneix el riu Ripoll i la riera de Caldes a través del Collserola, la serra de la Marina, Sant Llorenç del Munt i l'Obac i Gallifa. La tercera enllaça Gallifa amb l'àrea de Gallecs. La quarta connecta Tagamanent amb Cèllecs a través dels rius Congost i Tenes i els nuclis de Granollers, les Franqueses i la vall de Vilamajor.

Dins d'aquesta delimitació el document, fa una proposta de classificació del sòl en diferents àmbits per tal d'establir unes normes uniformes per a cada àmbit independentment dels municipis on es trobi. El sòl del Parc es classifica en els cinc àmbits següents: àmbit d'interès bàsic agrícola, àmbit d'interès bàsic forestal, àmbit d'interès bàsic fluvial, àmbit d'interès bàsic connector, àmbit de tractament paisatgístic. Així mateix, desenvolupa una proposta de classificació dels camins, carreteres i autopistes que travessen el parc, per tal de definir una normativa d'usos i de permeabilització per a la fauna. L'esquema de classificació de la xarxa és el següent: xarxa de mobilitat interna i xarxa de mobilitat regional. D'altra banda, el document realitza una proposta de classificació dels equipaments i construccions: en funció del valor patrimonial i històric i en funció de l'ús.

Respecte a la gestió, les entitats consideren fonamental desenvolupar tres eixos estratègics: sostenibilitat ambiental, equipaments i infraestructures agroramaderes i ús sociocultural del Parc. En aquest sentit, volen recuperar la Torre Marimon de Caldes de Montbui –on anteriorment s'havia proposat traslladar EL PARC ZOOLÒGIC [89:2003]– com a centre de recerca, pretenen proposar un segell de qualitat per a l'agricultura del Vallès i formar un consell regulador amb seu social al Parc Rural de GALLECS [167]

Activitats divulgatives

Les entitats promotores del Parc Agrícola del Vallès van realitzar durant el 2005 diverses xerrades informatives als municipis afectats per explicar en què consisteix la proposta. Així mateix va mantenir reunions amb el secretari per a la Planificació Territorial de la Generalitat, Oriol Nel·lo i Colom, i el diputat d'Espais Naturals de la Diputació, Josep Mayoral Antigas. El document Bases per a la protecció del PAV fou tramès a tots els ajuntaments de la plana del Vallès.

PPG

Més informació:

www.valles.org
www.adene.org

PARC CIENTÍFIC I TECNOLÒGIC AGROALIMENTARI DE GARDENY (LLEIDA) 109



El puig de Gardeny té prevista una transformació d'usos per tal d'adaptar-lo a les noves exigències urbanístiques, estratègiques i tecnològiques de Lleida. Entre totes les actuacions previstes, es projecta un parc científic i tecnològic que ha de ser un referent en la investigació i el desenvolupament tecnològic del sector agroalimentari en l'àmbit estatal. L'any 2005, el consorci del parc, format per l'Ajuntament de Lleida i la Universitat de Lleida, signa els primers convenis amb empreses, presenta diferents projectes de centres d'investigació i rep les primeres subvencions del Ministeri d'Educació i Ciència.

Gardeny és un altiplà de 44 ha situat estratègicament a l'oest de la ciutat de Lleida. Aquest indret va acollir fins al 1996 unes instal·lacions militars de més de 82.000 m². També es caracteritza pel conjunt medieval del castell dels templers i l'església de Santa Maria.

La revisió del Pla general de Lleida, aprovada el maig de 1999, preveia la transformació d'usos del puig a causa del tancament de les casernes militars. Les actuacions del Pla se centraven en el desenvolupament de diferents plans parcials que permetessin recuperar un gran parc urbà per a la ciutat, rehabilitar el castell dels templers i crear àrees de noves tecnologies, vivers d'empreses i instituts d'investigació i innovació, vinculats a la Universitat i al sector agroalimentari.

Tanmateix, es va crear un consorci format per l'Ajuntament de Lleida i la Universitat de Lleida (UdL) que havia de gestionar el Parc Científic i Tecnològic Agroalimentari de Gardeny (PCiTAL). L'objectiu prioritari d'aquest consorci era estimular l'activitat econòmica i, especialment, el sector agroalimentari, mitjançant la transferència tecnològica cap a les empreses del sector. El Parc havia d'actuar com a motor d'atracció per a empreses d'arreu de l'Estat i de les regions de l'arc mediterrani occidental.

S'incorporen les primeres empreses i centres d'investigació

El febrer de 2005, l'Ajuntament de Lleida, la UdL i l'empresa d'alta tecnologia Soluziona van signar un conveni marc de col·laboració en el qual s'acordava que aquesta empresa, filial d'Unión Fenosa, crearia un centre de desenvolupament de tecnologia. El projecte se centrava en el camp de la investigació agroalimentària, amb especial atenció en els aspectes dedicats a la innovació dels sistemes de reg. Es preveia que l'empresa crearia més de cent llocs de treball, dues terceres parts dels quals serien contractes en pràctiques per a joves investigadors de la UdL.

A més d'aquest centre, l'empresa Soluziona, juntament amb la Confederació d'Organitzacions de Fleques (Ceopan), estudiava la possibilitat d'implementar l'Institut Tecnològic del Pa. Aquest institut oferiria formació, assessoria tecnològica i laboratoris d'investigació d'empreses del sector dels forns de pa. El centre, que oferiria els seus serveis per a tot l'Estat, tindria com a funció millorar la competitivitat de totes les empreses del sector dels forns de pa a través de la innovació, la investigació i el desenvolupament tecnològic.

D'altra banda, el maig de 2005, el consorci format per l'Ajuntament i la UdL va anunciar que presentaria el projecte d'un centre de Biòmica al Ministeri d'Educació i Ciència. Aquest centre estaria especialitzat en la recerca genètica, de les proteïnes i del metabolisme d'espècies vegetals i animals, i de les característiques dels aliments, i permetria, analitzar i millorar aspectes com la qualitat i la sanitat dels aliments i ser centre de referència estatal per a altres parcs científics. També es van presentar dues propostes addicionals: un centre per potenciar les ciències de la salut (al costat de l'Hospital Universitari Arnau de Vilanova) i un altre dedicat a l'estudi de la flora i la vegetació (a l'Escola Tècnica Superior d'Enginyeria Agrària).

El Parc s'integra a l'IASP

El 21 de setembre, el Parc Científic i Tecnològic Agroalimentari de Gardeny es va integrar en la prestigiosa Associació Internacional de Parcs Científics (IASP). Aquesta entitat, fundada l'any 1984 amb l'objectiu de vetllar pel desenvolupament dels parcs científics i tecnològics d'arreu del món, va certificar l'admissió del parc lleidatà durant l'assemblea general oficiada a Pequin, en el transcurs de la qual va admetre una quarantena de nous membres d'arreu del món. La candidatura lleidatana va comptar amb el suport i el vistiplau de l'Asociación de Parques Tecnológicos Españoles (APTE).

Primeres subvencions de l'Estat

El 18 d'octubre el Ministeri d'Educació i Ciència va publicar un decret per a la subvenció de parcs científics que atorgava 3.072.497 € al Parc Científic i Tecnològic Agroalimentari de Gardeny. La partida es repartia en 338.000 euros per al viver d'empreses, 2.661.000 € per al centre d'investigació i 73.497 € per a despeses de personal.

D'altra banda, el 22 de desembre, l'alcalde de Lleida, Àngel Ros (PSC), va confirmar que s'avançaria a febrer de 2006 la convocatòria d'ajudes per al projecte Arboretum, un jardí botànic que es localitzaria a Ciutat Jardí, amb un pressupost de 2,5 MEUR. De la mateixa manera, Joan Viñas, rector de la UdL, va anunciar l'acord amb el Departament d'Universitats Recerca i Societat de la Informació (DURSI) per aportar 2.680.000 € al Parc.

A final d'any es preveia iniciar la construcció del Parc Científic i Tecnologic Agroalimentari de Gardeny el 2006 perquè comencés a ser operatiu el 2007. L'Ajuntament estimava una inversio mínima de 15.000 € per urbanitzar els 75.000 m² corresponents a l'àrea del complex tecnològic.

JJFR

Mes informació:

http://pglleida.paeria.es
http://www.parctelleida.es
http://consorci.paeria.es

110 PARC DE COLLSEROLA



El Departament de Medi Ambient i Habitatge proposa declarar Collserola com a parc natural. Es tracta d'una mesura de protecció addicional, ja que aquest espai natural disposa des de 1987 del Pla especial d'ordenació i de preservació del medi natural del Parc de Collserola. Tanmateix, no es preveu la inclusió del parc a la xarxa Natura 2000, fet que provoca les protestes d'entitats cíviques i ecologistes. D'altra banda, el Consorci del Parc de Collserola impulsa una campanya per regular-ne l'ús públic i endega un projecte de recuperació i restauració del pantà de Vallvidrera.

La serra de Collserola, amb una superfície de 8.470 ha, se situa entre els rius Besòs i Llobregat, i la depressió del Vallès i el pla de Barcelona. Collserola conté una àmplia mostra d'ambients naturals mediterranis, on predomina el mosaic de boscos de pi blanc amb espais oberts de màquia, matolls i camps de conreu.

La seva protecció es va iniciar amb el Pla comarcal de 1953 i, sobretot, amb el Pla general metropolità (PGM) de 1976, que va qualificar Collserola com a parc forestal. L'any 1987, la Generalitat de Catalunya va aprovar el Pla especial d'ordenació i de preservació del medi natural del Parc de Collserola (PEPCO), un document urbanístic que regula els usos i les activitats de les zones forestals de Collserola i apunta recomanacions paisatgístiques per a la resta de sòls presents en l'àmbit del Parc, seguint les determinacions del PGM. Finalment, l'any 1992 es va incloure en el Pla d'espais d'interès natural (PEIN).

Una vintena d'entitats cíviques van formar, l'any 2001, la Plataforma Cívica per la Defensa de Collserola (PCDC), ja que consideraven insuficient el marc de protecció existent. La primera actuació de la plataforma va ser signar el Manifest per a un nou marc de protecció de Collserola, amb l'objectiu de pressionar el Govern autonòmic perquè declarés Collserola parc natural.

Medi Ambient proposa la declaració de Collserola com a parc natural

El 18 de febrer, el conseller de Medi Ambient i Habitatge, Salvador Milà (Iniciativa per Catalunya–Verds, ICV), va presentar un estudi realitzat per la Universitat Autònoma de Barcelona (UAB) sobre mesures addicionals de protecció del Parc de Collserola, on es proposava declarar-lo parc natural. La declaració de parc natural es faria un cop ampliada la superfície protegida en el PEIN, que passaria de 7.600 a 8.800 ha, i suposaria el replantejament de la construcció de grans infraestructures previstes al PGM com el vial de cornisa, el túnel central i el TÚNEL D'HORTA [2004:18]. L'estudi provenia d'una petició del Parlament de Catalunya de l'any



Es proposa declarar el Parc del Collserola com a parc natural, però no es preveu la inclusió a la Xarxa Natura 2000. Foto: Marta Casas.

2002 i identificava problemàtiques relacionades amb la protecció dels sistemes naturals de la serra, la regulació de l'oferta de lleure i l'impuls d'activitats per a la custòdia ambiental. Per solucionar aquestes limitacions, el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) va presentar vint-i-una propostes, entre les quals hi havia la declaració de Parc Natural de Collserola que, segons el director general de Medi Natural, Ramon Luque, es preveia en un termini de sis mesos.

Salvador Milà va anunciar també que la declaració de Collserola com a parc natural formava part de l'estratègia del DMAH per ampliar la protecció dels espais naturals de Catalunya. Entre les accions empreses destacaven: la declaració de nous parcs naturals, com és el cas de la serra de Collserola i dels ESPAIS D'INTERÈS NATURAL DEL DELTA DEL LLOBREGAT [58]; la modificació dels llocs d'interès comunitari (LIC) per classificarlos com a zones d'especial protecció per a les aus (ZEPA), i l'aprovació de la LLEI DE CONSERVACIÓ DE LA BIODIVERSITAT I DEL PATRIMONI NATURAL [91].

A mitjan mes de maig, l'entitat ecologista Lliga per la Defensa del Patrimoni Natural (Depana) va advertir que, tot i la voluntat de declarar Collserola com a parc natural, el DMAH no pretenia incorporar-la a la XARXA NATURA 2000 [199], i va endegar una campanya per defensar-ne la inclusió presentant al·legacions al projecte. La inclusió del Parc de Collserola a la Xarxa Natura 2000 suposaria augmentar-ne el seu nivell de protecció, el qual estaria determinat per les disposicions de la Directiva hàbitats (Directiva 92/43/CEE) de la Unió Europea. La PCDC va proposar l'establiment d'una moratòria per aturar els projectes urbanístics, entre els quals la construcció de mil dos-cents habitatges a la VALL DE SANT JUST [138] i la construcció de seixanta-quatre cases al turó de CAN BUSQUETS [133], fins que no es tramitessin les figures de protecció anunciades per la Generalitat. La PCDC va demanar, també, que el PLA D'INFRAESTRUCTURES DEL TRANSPORT DE CATALUNYA 2006-2026 [121] desafectés els vials de Cornisa, els túnels d'Horta i Sant Medir,i la ronda sud entre Cerdanyola i Sant Cugat. La plataforma va organitzar el 14 d'abril a l'Ateneu Barcelonès una jornada de debat sobre el futur Parc de Collserola.

Sant Cugat aposta per l'increment del grau de protecció de Collserola

L'Ajuntament de Sant Cugat i el Consorci del Parc de Collserola (CPC) van signar, a final de maig, un conveni de col·laboració per impulsar actuacions conjuntes, i es va comprometre a aportar al consorci 533.000 euros en el període de tres anys. Tanmateix, tots els grups municipals de l'Ajuntament de Sant Cugat van acordar, arran d'una moció presentada per ICV, crear un grup de treball independent de la Comissió Informativa de l'àrea d'Urbanisme per buscar un posicionament unànime que permetés incrementar el grau de protecció de la serra de Collserola.

El CPC executa el Projecte bici i impulsa la restauració del pantà de Vallvidrera

Per apaivagar l'impacte que l'elevada freqüentació d'usuaris de la bicicleta –entre 4.000 i 5.000, segons dades de les associacions ciclistes– ocasionava a la flora i la fauna de la serra, el CPC, juntament amb la Federació Catalana de Ciclisme, va endegar la tardor de 2004 el Projecte bici, en col·laboració amb diferents entitats, responsables municipals i usuaris del Parc. La finalitat del projecte era trobar un espai de diàleg en què, de manera conjunta, es definís una xarxa d'itineraris en bicicleta pel Parc i, en un marc més ampli, s'ordenés l'ús de la bicicleta al Parc de Collserola. El projecte incloïa una campanya de sensibilització dirigida als usuaris de la bicicleta de muntanya. Aquesta campanya es va iniciar el mes d'abril i es va tancar el novembre, quan vint-i-una entitats i ajuntaments van signar a la seu del CPC el document que recollia tota la informació i el van lliurar al director del parc, Marià Martí.

D'altra banda, el CPC va endegar el mes d'agost els treballs de restauració del pantà de Vallvidrera, inaugurat l'any 1864 per garantir el proveïment d'aigua al municipi de Sarrià. La primera actuació realitzada va ser el buidatge del pantà per eliminar els exemplars que hi havia de gambúsia, una espècie de peix introduïda que perjudicava les espècies autòctones d'amfibis que hi havia al Parc. La restauració del pantà preveia, a més del buidatge, la impermeabilització del vas amb cautxú butílic, la construcció de la xarxa de drenatge, refer el fons i, finalment, condicionar la vegetació dels contorns. D'altra banda, durant l'any 2006 es pretenia iniciar la conversió del paratge en un centre d'observació per a escolars, amb la construcció de tres passarel·les elevades amb mirador i una quarta de flotant sobre el pantà, a més de la restauració de l'antiga caseta del guarda, la instal·lació d'un centre d'informació i, finalment, la millora dels accessos a la zona.

L'Ajuntament de Barcelona assumeix la presidència del CPC

El 14 de desembre, l'alcalde de Barcelona, Joan Clos (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), va assumir la presidència del CPC, del qual formava part conjuntament amb la Diputació de Barcelona i la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona. Aprofitant la presidència, l'Ajuntament va anunciar la intenció d'impulsar un pla integral de millores a Collserola durant l'any 2006: la restauració de masies històriques per acollir projectes socials, la recuperació d'activitats agrícoles tradicionals a la zona i la promoció pedagògica i ambiental del Parc.

A final d'any, el DMAH encara no havia declarat Collserola parc natural, ni l'havia inclòs en la seva proposta per a la Xarxa Natura 2000.

JRL, XBR i XSR

Més informació

http://www.parccollserola.net/
http://www.collserola.org/
http://www.collserola.org/manifest_collserola2005.html

111 PARC DELS TRES TURONS



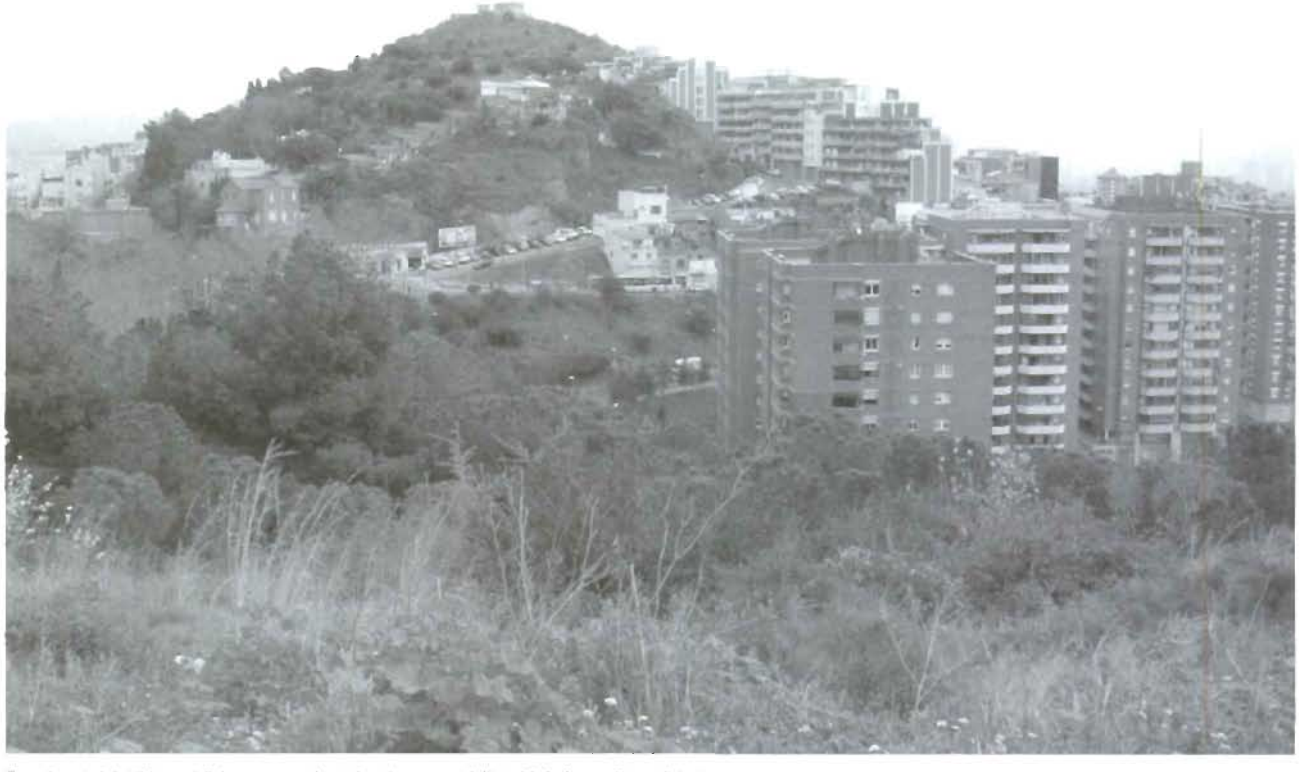
L'Ajuntament de Barcelona projecta crear un gran parc urbà dins la ciutat, el Parc dels Tres Turons. La delimitació i qualificació d'aquest espai com a zona verda ja es recollia el 1976 en el Pla general metropolità (PGM), vigent actualment, però la respectiva concreció i execució encara avui no s'ha dut a terme. La comissió tècnica formada pels afectats, associacions i entitats veïnals contraris a la proposta del consistori redacten una proposta alternativa que combina la presència d'habitatges i de zona verda.

El futur Parc dels Tres Turons, format pels actuals parc Güell, el turó del Carmel, la Creueta del Coll, el turó de la Rovira i el parc del Guinardó, representa una extensió de 125 ha dins la ciutat de Barcelona, entre els districtes de Gràcia i d'Horta-Guinardó.

De la superfície total de l'àmbit, 105 ha estan qualificades com a zona verda i les restants corresponen a altres sistemes. Un 28% de la superfície total és sòl privat, mentre que el 72% és sòl públic. Pel que fa a la parcel·lació i edificació, hi ha 564 parcel·les privades (edificades o no) i 769 habitatges d'ús residencial afectats per la proposta del Parc, 173 dels quals es localitzen dins el nucli central. En destaca l'heterogeneïtat dels habitatges quant a tipologia i situació jurídica.

El Pla comarcal de 1953 preveia el Parc dels Tres Turons com una unitat geogràfica específica destinada a parc urbà, i posteriorment el Pla general metropolità (PGM) de 1976, vigent en l'actualitat, confirmava la conveniència de qualificar l'àmbit com a zona verda i qualificava els sòls com a zona verda existent, zona verda de nova creació i zona de renovació urbana en transformació de l'ús existent a zona verda (claus 6a, 6b i 17/6, respectivament). Al llarg d'aquests anys una part del parc i dels habitatges s'han anat degradant com a conseqüència de la suspensió de les expropiacions i de la creació del Parc.

El 2001, l'Ajuntament de Barcelona va encarregar una anàlisi i diagnosi socioambiental a l'Estudi Ramon Folch (ERF), i l'abril de 2003, el Departament de Planejament de Transformació del consistori va realitzar un document de treball anomenat Línies d'intervenció en els tres turons, a fi d'avançar el procés de participació veïnal i de concretar definitivament els documents de planeja-



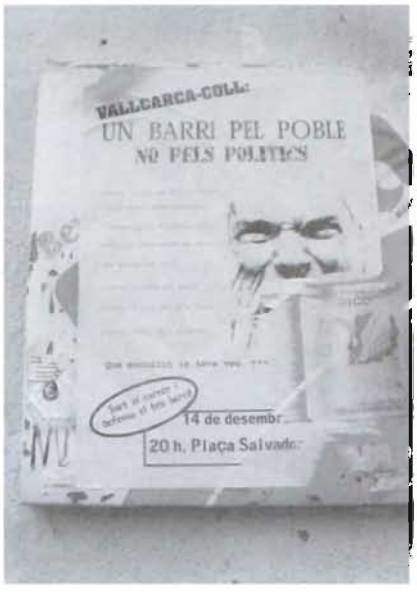
El nucli central de 90 ha es definia com a parc forestal totalment vegetal. Foto: Maria Bonet - Nestor Cabañas.

ment pertinents. En aquest document s'exposaven aspectes de l'estat de l'àrea, els criteris per a la proposta d'actuació i les condicions per al desenvolupament. Aquell mateix any, davant l'oposició dels afectats per l'execució del Parc, es va crear una comissió tècnica formada per l'Ajuntament de Barcelona (sector d'urbanisme i districtes d'Horta-Guinardó i Gràcia), entitats i associacions representatives dels barris i fòrums, afectats i interessats dels dos districtes esmentats.

El consistori i la comissió tècnica redacten les seves propostes

L'Ajuntament proposava redefinir l'àrea del futur Parc per poder crear al perímetre un nou teixit amb espais lliures, equipaments i habitatges, que resolgués la permanència de les persones dins l'àmbit del Parc mateix. Així, es preveia crear una zona central verda, la delimitació d'un perímetre que actuaria com a franja de transició i l'arranjament de vials. El nucli central del parc, de 90 ha, es definia com a parc forestal, totalment vegetal, i respectaria els equipaments existents i els edificis catalogats. A l'àrea perimetral, de 25 ha, es preveia destinar una superfície de 100.000 m² de sostre edificable per reallotjar els habitants afectats del nucli central i també, segons el gerent d'Urbanisme de l'Ajuntament de Barcelona, Ramon Massaguer, per a habitatge social, equipaments i jardins previstos en el Pla d'habitatge de Barcelona 2004-2010. Amb la modificació de l'actual viari i la definició d'un perímetre d'accessibilitat es pretenia millorar l'existent, actualment limitat.

La proposta de la comissió tècnica, realitzada amb la col·laboració dels arquitectes Manuel_Brullet i Narcís Tusell, era contrària a la del consistori. Partint del projecte de l'ERF, es proposava la consolidació d'un parc mixt, és a dir, la convivència de la zona verda i dels habitatges, equipaments i instal·lacions. Per això, es demanava la legalització dels habitatges construïts abans



L'exposició pública marca l'inici d'una controvèrsia i oposició veïnal fortes. Foto: Maria Bonet - Nestor Cabañas.

de 1976 i la seva requalificació, actualment en situació de transformació a verd i de zona verda existent, per tal de preservar-los i adequar-los al planejament. També es demanava que s'especifiqués l'índex d'edificabilitat que calia mantenir. La comissió trobava excessius els metres quadrats de sostre edificable programat per localitzar els, finalment, 173 habitatges afectats del nucli central, hi veia operacions de caire privat i especulatiu, i alhora va denunciar que el projecte de l'Ajuntament suposava la pèrdua de 25 de les 115 ha actuals de zona verda. Finalment, es preveia recuperar punts d'interès històric, com les restes arqueològiques d'un poblat ibèric o algunes bateries antiaèries de la Guerra Civil, reforestar el parc i crear un cos d'agents que vetllés per la seva conservació.

Controvèrsia i procés participatiu

Durant els mesos de setembre i octubre de 2005 es va realitzar l'exposició itinerant *Tres Turons: La Balconada de Barcelona* a diferents punts dels barris afectats per tal d'informar de la proposta, i, després de la insistència veïnal, s'exposà també el projecte de la comissió tècnica. L'exposició pública va marcar l'inici d'una controvèrsia i oposició veïnal fortes.

El 18 d'octubre es va resoldre iniciar el tràmit per la modificació del PGM, necessari per a la transformació del Parc, i les mesures de participació ciutadana. Els residents i veïns van presentar mil suggeriments i idees i es van queixar que la proposta exposada per l'Ajuntament no preveia les seves aportacions. El mes de novembre, com a conseqüència de la complexitat del procés participatiu, es va acordar dividir l'àmbit d'estudi en set zones de treball i així facilitar, per una banda, el diàleg entre l'Ajuntament i les nombroses entitats veïnals implicades[1] i, per l'altra, anar modificant el PGM per zones.

El desembre de 2005, el projecte del Parc dels Tres Turons es trobava en fase d'elaboració del planejament, es dibuixava la ubicació dels nous habitatges, es desafectaven els que eren situats al perímetre (596 habitatges), excepte en els punts d'accés al Parc, i l'Ajuntament parlava de legalitzar els habitatges anteriors a l'any 1953. El consistori preveia l'aprovació inicial de la modificació del PGM en aquest àmbit a mitjan any següent, un cop haguessin aparegut els resultats dels grups de treball.

MBE

Més informació:

http://www.bcn.es/urbanisme/3turons/
http://www.tresturons.net
Departament de Planejament de Transformacions, 2003, *Línies d'intervenció en els tres turons*, Ajuntament de Barcelona

1 Entitats veïnals implicades: Can Baró, el Carmel, Coll-Vallcarca, la Font d'en Fargas, Maragall, Turull i la Taxonera, i també la Comissió d'Afectats Tres Turons, la Plataforma Cívica Font d'en Fargas i el Fòrum d'Urbanisme d'Horta.

112 PARC NACIONAL D'AIGÜESTORTES I ESTANY DE SANT MAURICI



El Parc Nacional d'Aigüestortes i Estany de Sant Maurici, un dels entorns naturals protegits més representatius del territori català, celebra durant tot l'any 2005 els actes de commemoració del seu cinquantè aniversari. En aquest marc, es defineix la proposta d'ampliació del parc i es fan sentir les reclamacions per a un finançament millor.

El Parc Natural d'Aigüestortes té una superfície de 40.582 ha repartides entre les quatre comarques de l'Alta Ribagorça, el Pallars Sobirà, el Pallars Jussà i la Vall d'Aran i va ser declarat parc nacional mitjançant el Decret de 21 d'octubre de 1955.

Any d'actes i declaracions per a un finançament millor

El conseller del Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH), Salvador Milà i Solsona, i la ministra de Medi Ambient (MMA), Cristina Narbona Ruiz, junt amb el president de la Generalitat, Pasqual Maragall i Mira, van presidir, a la vall de Boí, el 28 d'agost, l'inici de les més de cent activitats programades per celebrar el cinquantè aniversari de la declaració de la zona com a parc nacional. La ministra expressava en aquell acte el seu desig que l'ampliació pogués ser una realitat a la primavera de 2006, al mateix temps que reconeixia la feina realitzada fins al moment pels responsables de la gestió del Parc. La ministra va esmentar la nova Llei de parcs naturals que ha de regular el traspàs a les comunitats autònomes i establir la fixació dels criteris bàsics i comuns que han de regir aquests espais. Joaquim Llach i Mascaró, president del Parc, anunciava la voluntat de desbloquejar també, en un futur imminent, el nou conveni entre el Ministeri i el DMAH que hauria de permetre millorar el finançament d'Aigüestortes.

Ramon Luque Porrino, director general de Medi Natural del DMAH, plantejava després de la reunió del Patronat del Parc del 20 d'abril, que Aigüestortes, segon parc nacional en superfície dels Pirineus, després del d'Ordesa a Aragó, es trobava a la cua de les inversions que el Govern de l'Estat destinava als parcs nacionals. Segons Luque, el Parc rebia entre un 30 i un 40% del que li correspondria percebre en comparació amb altres parcs, fet que havia dut el Govern de la Generalitat a fer un sobreesforç en matèria d'inversions durant anys. Informava, Luque, que Aigüestortes era el quart parc que rebia més ajuda, encara que a molta distància del de Sierra Nevada i del dels Picos de Europa, que percebien entre els dos gairebé el 56% dels fons.



La superfície ampliada final suposa un increment de prop del 25% de la superfície total. Foto: Alex Tarroja

La quarta ampliació del Parc

En un altre ple del Patronat del Parc, celebrat a Boí l'1 de març, Joaquim Llach, Ramon Luque i el director general per la Biodiversitat del Ministeri de Medi Ambient, José Luís Herranz Sáez, anunciaren a la resta de membres el nou plantejament de l'Administració de cara a l'ampliació del parc, que es podria resumir com "l'ampliació de l'ampliació proposada pels ajuntaments", en paraules de Luque. S'anunciava, així, que la superfície ampliada final seria probablement molt superior a la sol·licitada pels municipis, concretament de 2.854 ha més dins el Parc i d'unes 5.686 ha en la zona perifèrica, fet que suposava un increment de prop del 25% respecte de la superfície total.

S'informava també, després del ple del Patronat, sobre les partides del pressupost de 2005 que pujava a 3,6 MEUR, dels quals el Govern de l'Estat n'aportava 1,1 i la Generalitat 2,5, fet que representava un increment del 17% respecte del pressupost de l'any 2004. Luque i Herranz van coincidir a assenyalar que amb la renovació del conveni entre el Govern de l'Estat i la Generalitat, previst per al 2007, s'esperava incrementar la dotació anual per a Aigüestortes.

Pendents que s'aprovi l'ampliació i que se'n concedeixi la gestió al Govern de Catalunya

Aigüestortes va ser el primer parc nacional que va passar, l'any 1980, a ser gestionat per una comunitat autònoma, fet que l'Administració central va recórrer al Tribunal Constitucional (TC). Una sentència recent del TC, que s'hauria de fer pública l'1 de gener de 2006, concedia la gestió dels tretze parcs nacionals a les seves comunitats autònomes, encara que conservant-ne la titularitat estatal.

Destacava també entre les notícies referides al Parc Nacional d'Aigüestortes la proposta d'incloure aquest espai en la llista Ramsar de zones humides, pel gran nombre d'estanys de què disposa. En l'actualitat, les zones humides catalanes presents a llista són el delta de l'Ebre, els aiguamolls de l'Empordà i l'estany de Banyoles.

MPB

Més informació:

http://mediambient.gencat.net/cat/el_medi/parcs_de_catalunya/aiguestortes/
http://www.mma.es/parques/lared/aigues/index.htm
http://www.medi-ambient.net/pn/espais/cfitx11.htm
http://www.giroguies.com/catatort.htm
http://www.elmundodelospirineos.com/revista.cfm?numero=015
http://www.libreriadesnivel.com/fichamapa.php?id=1325
http://www.senderisme.com/articles/lavall-dassua.htm
http://www.euro-senders.com/refugis/web_cat/Fitxes_refugis/Llong.htm

113 PARC NATURAL DELS AIGUAMOLLS DE PALS, EL MASSÍS DEL MONTGRÍ I LES ILLES MEDES



El Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) presenta el projecte de delimitació del Parc Natural dels Aiguamolls de Pals, el Massís del Montgrí i les Illes Medes, amb una extensió de 7.378 ha situades al nord-est del Baix Empordà. És preveu l'aprovació de la Llei de creació del Parc Natural al llarg de la primavera de 2006.

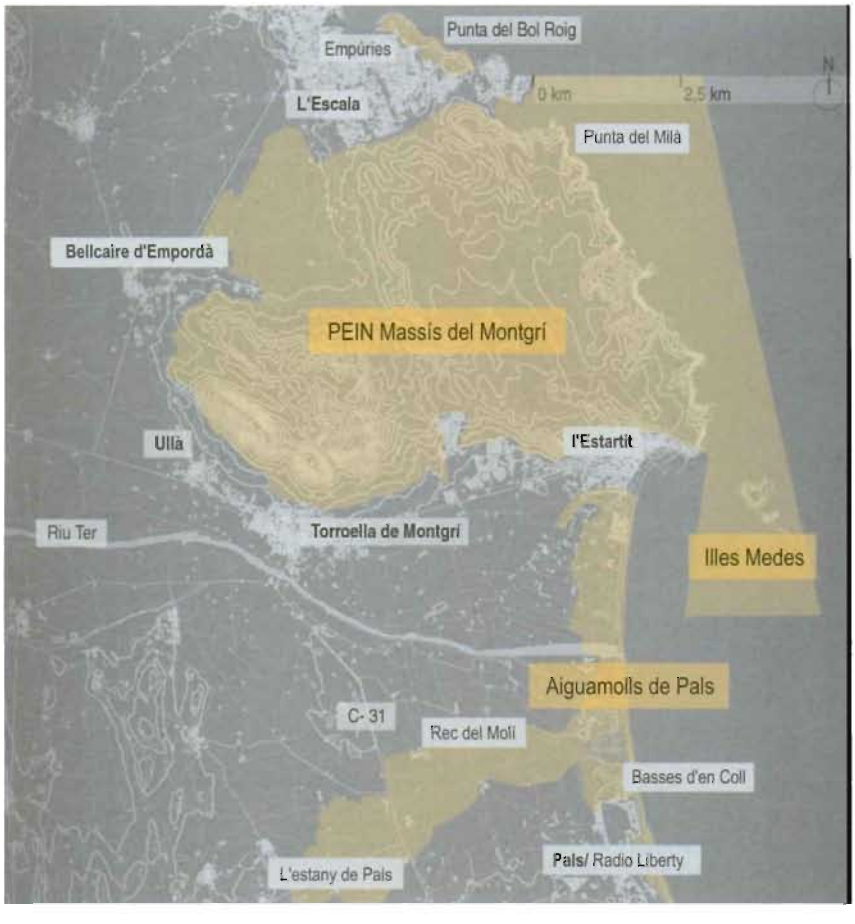
Antecedents | 2004:128

L'àrea costanera situada al nord-est del Baix Empordà és un dels sectors del litoral català amb més diversitat natural i es localitza en un entorn sotmès a una forta pressió urbanística vinculada al turisme. El Pla d'espais d'interès natural (PEIN), aprovat el 1992, protegia 5.000 ha al massís del Montgrí, 40 ha a les illes Medes (que també eren reserva marina) i 205 ha als aiguamolls del Baix Ter i de Pals, i englobava els municipis de Torroella de Montgrí, Pals i Ullà.

El març de 2004 el conseller de Medi Ambient i Habitatge, Salvador Milà, va anunciar, en el marc del DEBAT COSTA BRAVA (2004: 68), que declararia el Parc Natural dels Aiguamolls de Pals, el Massís del Montgrí i les Illes Medes per tal de preservar-ne els valors naturals, històrics, culturals i paisatgístics i promoure el desenvolupament socioeconòmic sostenible de l'àrea.

Ajuntaments i entitats opinen sobre el Parc Natural

Mentre el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) redactava el projecte de delimitació del Parc Natural, els ajuntaments de Torroella de Montgrí i Pals van demanar el maig de 2005 que el futur Parc Natural no es limités únicament als espais catalogats en aquells moments al PEIN. L'alcalde de Torroella de Montgrí, Carles Negre, de Convergència i Unió (CiU), reclamava que es doblés la superfície protegida al PEIN al sector d'aiguamolls de la Pletera i que s'incloguessin nous espais com la pedrera Mas Blanc d'Ullà (amb l'objectiu que la seva inclusió al Parc permetés restaurar la zona) i les bases militars de Loran i Punta Milà (ambdues abandonades i propietat del Ministeri de Defensa). L'alcalde de Pals, Josep Comas, d'Unitat i Progrés Municipal (UPM), per la seva banda, proposava que el Parc inclogués les basses d'en Coll (que formaven part del PEIN) i la zona d'arrossars de l'antic estany de Pals, a més de la connexió entre aquests dos espais a través del rec del Molí. En canvi, el grup municipal de CiU de Pals, a l'oposició, es va manifestar contrari al Parc Natural, ja que, segons opinava, comportaria excessives restriccions per a l'agricultura.



Per la seva banda, l'entitat ecologista Gent del Ter també va fer una proposta de delimitació. Demanava que el Parc Natural inclogués la plana agrícola del Baix Ter, l'antic estany de Bellcaire, tota la zona marítima de la badia de Pals, les costes del Montgrí i de Begur i que es connectés amb el Parc Natural dels Aiguamolls de l'Empordà amb la inclusió dels vestigis greco-romans d'Empúries i fenicis de VILANERA (L'ESCALA) (2004: 22).

El Departament de Medi Ambient presenta el projecte de Parc Natural

El 24 de novembre el DMAH va presentar el projecte de delimitació del Parc Natural. L'extensió prevista era de 7.378 ha repartides en sis municipis del Baix Empordà (Torroella de Montgrí, 4.223 ha, Pals, 544 ha, Bellcaire d'Empordà, 337 ha, Palau-sator, 103 ha, Ullà, 102 ha i Fontanilles, 55 ha), un de l'Alt Empordà (l'Escala, 53 ha) i una zona marítima de 1.962 ha.

Es proposava incloure el massís del Montgrí (sense la pedrera d'Ullà), les illes Medes (que serien reserva natural integral), el front litoral de l'Escala, l'antic estany de Bellcaire, els aiguamolls i dunes del Ter Vell i de Pals, els arrossars i els antics estanys de Pals i Boada i la seva connexió amb les bas-



Es proposa incloure el massís del Montgrí (sense la pedrera d'Ullà). Foto: Àlex Tarroja

ses d'en Coll a través del rec del Moli, l'antiga ESTACIÓ RADIOFÒNICA AMERICANA RADIO LIBERTY [63] situada a la platja de Pals (que s'havia de desmantellar i només s'hi havia deixat una de les antenes i alguna altra construcció per als serveis del Parc) i l'àmbit marí de les illes Medes i el Montgrí. També s'estudiava la possibilitat que la Generalitat comprés i integrés al Parc les antigues instal·lacions militars de la Punta Milà i la base Loran (Torroella de Montgrí), i també la de Bol Roig (l'Escala).

La seu administrava del Parc Natural se situaria a l'antiga depuradora de l'Estartit i s'inclourien altres equipaments com el moll central del port de l'Estartit, per a l'administració i gestió de l'àmbit marí, o alguns immobles recuperats de Radio Liberty, on s'instal·laria un centre d'educació ambiental.

Un cop aprovat el projecte, s'iniciava el tràmit d'exposició pública que havia de durar dos mesos i mig. Un cop resoltes les al·legacions els passos següents haurien de ser l'aprovació de l'avantprojecte de llei per part del Govern de la Generalitat i finalment l'aprovació, al Parlament, de la llei de declaració del Parc Natural, que es preveia realitzar entre abril i maig de 2006.

MJP

Més informació:

www.torroella.org

114 PARC ZOOLÒGIC MARÍ DE BARCELONA



Una vegada s'ha aprovat la ubicació del nou zoològic marí de Barcelona per part del Ministeri de Medi Ambient, el projecte genera controvèrsia a la ciutat. L'oposició al govern municipal critica la gran despesa que suposa per a la ciutat, i els treballadors de l'actual zoo dubten de la seva viabilitat econòmica i es preocupen pel futur dels animals. L'organització ecologista Greenpeace denuncia que s'ocupa il·legalment el litoral a la vegada que se n'accentua la degradació. Finalment, a mitjan 2005, es defineix el projecte i se'n liciten les obres.

Antecedents | 2004:130

El futur Parc zoològic marí de Barcelona s'ubicarà entre la desembocadura del riu Besòs i les instal·lacions del FÒRUM DE LES CULTURES [183]. Aquest projecte es va iniciar amb la intenció de crear un PARC ZOOLÒGIC PER MAMÍFERS AL VALLÈS [2004:129] i un parc per a espècies marines a Barcelona, de manera que es recuperava l'espai de les instal·lacions del Parc de la Ciutadella. Durant anys, el projecte situat a la costa barcelonina va estar aturat pel govern del Partit Popular (PP), ja que considerava que l'impacte ambiental sobre el litoral era excessiu. El desembre de 2004 i durant el govern del Partit Socialista Obrer Espanyol (PSOE), la ministra de Medi Ambient, Cristina Narbona, va donar llum verd al projecte però en va reduir notablement l'extensió de les instal·lacions.

Les reaccions

El projecte inicial preveia la creació d'una plataforma de 13 ha que guanyava terreny al mar, però finalment es va acordar amb el Govern fer-la de 7,7 ha per minimitzar l'impacte ambiental. A la vegada, es va aprovar una partida pressupostària per a la construcció de dotze espigons submarins per estabilitzar les platges de Barcelona i crear-ne dues de noves. Pel que fa a les espècies terrestres del zoo, es va decidir que continuessin al Parc de la Ciutadella en unes instal·lacions renovades però reduint-ne l'extensió actual. Inicialment l'alcalde de la ciutat, Joan Clos, del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), va anunciar que caldria fer una inversió de 120 MEUR, 20 dels quals destinats a la plataforma i 100 per al zoològic. Posteriorment, el pla financer de Barcelona Serveis Municipals va preveure que el cost seria de 150 MEUR. El finançament procediria principalment de fons municipals, tot i que es volien buscar inversors privats i es va plantejar cedir la gestió a una fundació público-privada.

El president del grup municipal a l'oposició, Xavier Trias, de Convergència i Unió (CiU), va mostrar el seu rebuig a una inversió pública tan elevada. Aquest considerava que la ciutat tenia prioritats més importants i proposava que fossin les empreses privades les responsables de finançar el zoo. A la vegada, l'organització ecologista Greenpeace va denunciar que totes aquestes actuacions degradarien el litoral i suposarien un greu precedent de privatització de l'espai públic, a la vegada que



El projecte tenia previst crear un zoo pensat en la conservació, l'educació ambiental i la reintroducció d'espècies. Foto: Boneta-Herrero.

recordava que la normativa especifica indica que "únicament es podrà permetre l'ocupació del domini públic maritimoterrestre –cent metres enllà de la costa– per a les activitats o instal·lacions que per la seva naturalesa no puguin tenir una altra ubicació". Els treballadors de l'actual zoo també van qüestionar la viabilitat de la nova instal·lació i van criticar que només hi hauria un 20% de la col·lecció d'animals actual.

Definició del projecte

El projecte definitiu tenia previst crear un zoo pensat per a la conservació, l'educació ambiental i la reintroducció d'espècies, estructurat en quatre grans zones temàtiques. La més gran havia de ser d'aigües oceàniques i les altres haurien d'estar dedicades als deltes americà, africà i mediterrani, on hi hauria d'haver un gran aviari. També es volien reproduir aiguamolls i llacunes davant del mar. Hi hauria unes noranta espècies procedents bàsicament del zoo de la Ciutadella, entre mamífers (20), aus (40), rèptils (23) i amfibis (7), i serveis i equipaments com àrees d'observació, visió subaquàtica de tots els ecosistemes, clínica veterinària, centres d'educació i d'investigació o bars. Totes aquestes instal·lacions estaven pensades per ser sostenibles, de manera que part de l'energia s'hauria d'obtenir mitjançant plaques fotovoltaiques i s'hauria d'aprofitar l'aigua de la depuradora del Besòs. El primer tinent d'alcalde, Xavier Casas, també va destacar que la construcció del zoo permetria alhora urbanitzar el parc de la Nova Mar Bella, de 7 ha, i completar el passeig marítim entre la Barceloneta i el Besòs.

Finalment, el mes d'abril de 2005, l'Ajuntament de Barcelona va rebre la notificació final del Ministeri de Medi Ambient (MMA) que els cedia 230.000 m² del litoral amb una concessió de trenta anys. Tot seguit el govern municipal va comunicar que es licitarien les obres immediatament i que es trigarien cinquanta mesos a finalitzar-les.

JCV

Més informació:

http://w3.bcn.es/fitxers/premsa/nouzoo-dossier02052005.411.pdf
http://www.consorci-besos.com/

115 PASSEIG MARÍTIM DE LA PLATJA LLARGA (TARRAGONA)



El Ministeri de Medi Ambient té prevista la construcció del passeig marítim de la Platja Llarga amb un pressupost de 6,6 MEUR. El desembre de 2005, un grup de ciutadans de Tarragona, entitats ecologistes i associacions veïnals constitueixen la plataforma Salvem la Platja Llarga, que s'oposa a la construcció del passeig per protegir la naturalesa de l'espai. La plataforma vol dialogar amb els grups de l'oposició de l'Ajuntament i aconseguir una moratòria, tot i que la tramitació urbanística del projecte està molt avançada i se'n preveu començar les obres el 2006, un cop s'hagin expropiat els terrenys afectats.

La Platja Llarga té una longitud de 2.750 m, es troba al nord del nucli urbà de Tarragona, entre cala Romana i el bosc de la Marquesa, molt a prop de l'Espai d'Interès Natural (EIN) de Tamarit – Punta de la Mora. És una de les darreres platges naturals on encara es pot evocar el paisatge original del litoral tarragoní, i on s'aprecien, malgrat que d'una manera residual, petits fragments dels antics ecosistemes costaners sobre relleu pla que ancestralment poblaven les platges del Camp de Tarragona. Tot i estar prop de la ciutat i de tenir a prop un càmping i algunes construccions, té un alt valor pel seu salvatgisme i bellesa natural.

L'abril de 2003, el Ministeri de Medi Ambient va elaborar el projecte del passeig marítim de la Platja Llarga amb l'objectiu de dotar aquest espai d'accessibilitat per als vianants i d'un aparcament per a tres-cents cinquanta cotxes. Aquesta actuació tenia prevista una inversió de 6,6 MEUR. El vial, pensat per a vianants i bicicletes, tindria palmeres a banda i banda i zones de pins, a més de nous punts de llum. La iniciativa també preveia la regeneració i conservació de les dunes. El passeig, d'uns sis metres d'amplada, alternaria la passarel·la de fusta i el camí de sauló i terra trencada.

El novembre de 2005, un grup de ciutadans de Tarragona i veïns de platja Llarga, en veure el projecte amb partida pressupostària anunciat en un diari local, van posar en marxa una campanya de recollida de signatures i enviament de cartes per evitar la construcció del passeig marítim. Segons els promotors de la campanya, el passeig permetria l'accés motoritzat a la zona i augmentaria la pressió humana sobre l'espai protegit de la Punta de la Móra.

Un mes després es va constituir la plataforma Salvem la Platja Llarga amb la participació d'afectats i entitats ecologistes com el Grup d'Estudi i Protecció dels Ecosistemes del Camp (GEPEC), Alternativa Baix Gaià, Salvem la Platja Llarga i també l'associació veïnal Amics de la Platja Llarga. La plataforma tenia la finalitat d'aturar la construcció del passeig projectat, de preservar els espais naturals a la rereplatja, encara desocupats, i de reclamar una ordenació d'acord amb els valors paisatgístics i ecosistèmics de la zona.

A final d'any es preveia que s'iniciessin les obres al llarg de l'any 2006, un cop s'acabés el tràmit de les expropiacions. Les obres tenien un termini d'execució de dos anys.

Lola Paniagua, una de les promotores de la plataforma, va admetre que la tramitació urbanística del projecte estava molt avançada i que els esforços de la plataforma s'orientaven a aconseguir una moratòria. En aquest sentit, la primera acció havia de ser entrevistar-se amb diversos regidors de l'oposició municipal, formada pel Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), Esquerra republicana de Catalunya (ERC) i Iniciativa per Catalunya – els Verds (ICV), ja que l'equip de Govern, format per Convergència i Unió (CiU) i el Partit Popular (PP), recolzava l'actuació del Ministeri de Medi Ambient.

Jordi Sendra, regidor d'Urbanisme (CiU), mantenia que el passeig seria respectuós amb l'entorn natural. Josep Félix Ballesteros, portaveu del PSC, declarava no rebutjar el projecte, encara que considerava primordial el dialeg amb els veïns i atendre alguns dels seus suggeriments. L'edil Rosa Rossell (ERC) va jutjar positivament el projecte i va lamentar que els veïns haguessin actuat molt tard. D'altra banda, Lluís Balart (ICV) va manifestar estar en contra del pla i en va reclamar la retirada perquè implicaria una pressió humana negativa sobre aquest tram costaner.

JJFR

Mes informació:

http://www.moviments.net/platjallarga/



Entitats ecologistes s'oposen a la construcció del passeig per protegir la naturalesa de l'espai. Foto: Àlex Tarroja

PEATGES A LA XARXA VIÀRIA 116



Durant el 2005 continua obert el debat sobre els peatges a la xarxa viària catalana. Hi ha noves mobilitzacions ciutadanes per la supressió total o parcial dels peatges, s'aprova la modificació de la Llei de carreteres de 1993 que permetrà finançar les obres a través dels "peatges a l'ombra" i la Unió Europea regula els peatges a les seves carreteres, unificant criteris per al càlcul de les taxes. A final d'any s'acorden nous plans per millorar les infraestructures catalanes i es fomenta la creació d'un fons per al rescat selectiu de peatges.

Antecedents | 2004:132

Catalunya continua essent la comunitat amb més quilòmetres d'autopistes de pagament, fet que manté la gran resposta social en contra dels peatges. Tot i que el Parlament ha reclamat diverses vegades la creació d'un fons estatal per rescatar alguns peatges, la resposta no ha estat afirmativa, però, per contra, s'han realitzat altres actuacions, com allargar les concessions a canvi d'inversions extra per part de les empreses que exploten les autopistes, el descompte en alguns peatges per als usuaris habituals o bé per a aquells qui circulin en hores vall i l'aplicació del "peatge a l'ombra".

Finançament de les infraestructures amb els "peatges a l'ombra".

El grup parlamentari del Partit Popular (PP) al Senat iniciava l'any amb la petició al Govern central d'establir negociacions amb les empreses concessionàries d'autopistes de peatge per rebaixar de manera parcial i progressiva les tarifes i de no construir noves autopistes de pagament allà on encara no hi hagués una via alternativa de gran capacitat, lliure de peatge.

Per altra banda, el 8 de març el Consell Executiu de la Generalitat aprovava la modificació de la Llei de carreteres de 1993 per adaptar-la a la normativa estatal de 2003, que regulava el contracte de concessió d'obres públiques. D'aquesta manera s'obria la porta a la possibilitat de finançar les obres a través dels "peatges a l'ombra". Aquest sistema consisteix a fer que la iniciativa privada financii una part de l'obra pública a canvi del pagament d'un cànon per part de l'Administració en funció del trànsit que registri la via durant el període de concessió de la infraestructura. Amb aquesta modificació es podria finançar el Pla d'autovies promogut per l'executiu autonòmic, que suposaria una inversió de 1.227 MEUR, dels quals 515 MEUR serien per construir quatre vies ràpides –Vic-Ripoll; Maçanet-Platja d'Aro; Vilanova i la Geltrú-Manresa i Reus-Alcover, i una tercera part per al desdoblament de l'eix Transversal.

A final de maig, la modificació de la Llei arribava al Parlament, que l'aprovava amb l'única abstenció de Convergència i Unió (CiU), que criticava que la Llei no inclogués el compromís de suprimir els peatges a les autopistes de Catalunya.

Amb l'adaptació de la Llei, la Generalitat pretenia aconseguir, segons va explicar el conseller Joaquim Nadal (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), "una tramitació més àgil dels projectes de construcció de carreteres", a més a més d'articular la intervenció d'agents privats en el finançament, construcció i explotació de les infraestructures viàries mitjançant contractes de concessió d'obra pública per un període determinat. La previsió, tal com expressava Joaquim Nadal, era de construir en els pròxims dos anys 500 km d'autovies lliures de peatges i que, d'aquests, "300 els faria la Generalitat" amb el nou sistema aprovat.

Les mobilitzacions ciutadanes als peatges catalans no s'aturen

El 28 de desembre del 2004, el Grup de Treball per a la Reordenació de Peatges de Catalunya (GTRP) acordava un nou sistema de descompte comercial amb l'objectiu d'abaratir els peatges i afavorir una ocupació horària més racional de les autopistes en períodes d'alta ocupació. Com a resultat d'aquest acord s'establia un descompte del 40% en les operacions de sortida i retorn de Setmana Santa a aquells que circulessin per la C-16, la C-32 i la C-33 en hores vall als peatges de Vilassar, Mollet del Vallès, Vallcarca i les Fonts. Aquest descompte també es realitzaria en alguns peatges per a l'operació sortida i retorn del cap de setmana de Sant Joan i els diumenges de juliol.

Al llarg de l'any, arreu de Catalunya hi va haver mobilitzacions ciutadanes per tal de demanar l'alliberament de certs peatges, com el de la Llagosta i Mollet del Vallès a la C-33 i el d'Aleixa i Premià de Mar a la C-32. En altres peatges, se'n reivindicava la gratuïtat per als residents, com fou el cas del túnel del Cadí i dels túnels de Vallvidrera, o bé per als conductors habituals, com en el cas de Martorell.

Harmonització dels peatges a les carreteres de la UE-25

A final d'abril, els ministres de Transports de la Unió Europea (UE) arribaven a un acord, pendent de negociació al Parlament Europeu, per regular els peatges a les carreteres de la Unió Europea per a camions amb un pes màxim autoritzat de més de 3,5 tones. Aquest acord deixava total llibertat als estats membres per introduir les taxes que volguessin, però establia una metodologia de càlcul compartida basada en els costos de construcció i manteniment, el recàrrec que es podria afegir en els trams muntanyosos (entre un 15% i un 25% del preu habitual) i el descompte màxim que podria oferir-se als conductors habituals (fins a un 13%).

Els criteris de la nova norma eren més rigorosos que els anteriors. No impediria pujades en els peatges, però la tarifa seria més transparent i la Comunitat Europea (CE) podria actuar contra els abusos.

Pla per la millora de les infraestructures catalanes

A final de juny, el Congrés aprovava per unanimitat el pla pactat pel Partido Socialista Obrero Español (PSOE) i Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) per millorar les infraestructures catalanes, i que preveia un conveni de carreteres entre l'Estat i la Generalitat en el qual un dels objectius era garantir l'execució d'autovies lliures de peatge a l'eix Mediterrani, la vall de l'Ebre i el Prepirineu. En el text original ERC incloïa com a alternativa el "rescat" dels peatges de l'A-2, la C-31 i la C-32, demanda que els socialistes no van acceptar.

A començament de novembre, el Govern de l'Estat aprovava, sense el vot del PSOE, una esmena de CiU als pressupostos del Ministeri de Foment per rescatar el peatge de Mollet i anunciava que destinaria 12 MEUR a rescatar-lo, per tant la C-33 passa-

ria a ser totalment gratuïta per als usuaris habituals. Manel Nadal, secretari de Mobilitat del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), afirmava que aquesta partida de 12 MEUR pactada tan sols representava una tercera part del que representaria poder alliberar el peatge.

Més enllà d'aquests 12 MEUR aconseguits, els grups d'ERC i el PSOE acordaven la creació d'un fons per al rescat selectiu de peatges que suposava la possibilitat d'eliminar barreres o d'aconseguir importants descomptes. A partir d'aleshores entre el Govern de l'Estat, la Generalitat i les concessionàries haurien de desenvolupar normativament aquest fons.

S'acabava l'any amb l'anunci de l'augment d'entre un 3,3% i un 3,5% dels preus dels peatges de les autopistes catalanes durant l'any 2006.

ABR

Més informació:

www.lavanguardia.es
www.avui.es

PEDRERA DE LA VALLENÇANA. RESTAURACIÓ AMB RESIDUS 117



L'Agència de Residus de Catalunya aprova un projecte pilot per reomplir amb material de rebuig dels ecoparcs la pedrera de la Vallençana (Montcada i Reixac), que havia estat clausurada a final de 2004. La Plataforma Cívica per la Reducció dels Residus, en representació de la Federació d'Ecologistes de Catalunya, i els partits a l'oposició del govern municipal mostren la seva oposició i denuncien que sota el projecte s'amaga la voluntat de la Generalitat d'ubicar a Badalona un nou abocador. D'altra banda, el Tribunal Superior de Justícia de Catalunya sentencia que la pedrera Berta (el Papiol) només es pot reomplir amb material inert procedent de runes i enderrocs i, en cap cas, de bales de material de rebuig procedent dels ecoparcs, tal com havia proposat l'Entitat Metropolitana de Medi Ambient.

El 31 de desembre de 2004 es va clausurar la pedrera de la Vallençana, ubicada a la carretera que connecta Badalona amb Montcada i Reixac. L'empresa Pydsa tenia la concessió de l'explotació, gràcies a la qual havia extret més de quatre milions i mig de metres cúbics de terra, pedres i sorra des de l'any 1949. El tancament de la pedrera permetria la rehabilitació de la muntanya i la seva integració en l'espai natural de la Serra de Marina.

La tinent d'alcalde i regidora de Medi Ambient de l'Ajuntament de Badalona, Muntsa Niso (Iniciativa per Catalunya-Verds, ICV), va anunciar que Pydsa disposava de set mesos per retirar tot el material i les infraestructures que quedaven a la pedrera. Durant aquell temps, el consistori municipal treballaria en la redacció del projecte definitiu de restauració per recobrar el perfil de la muntanya, reforestar l'espai i recuperar la fauna, en un període de cinc anys. El projecte també preveia crear una zona d'esbarjo i repòs i rehabilitar els camins que connectessin amb els que ja hi havia a tota la serralada. En el projecte de restauració, hi participarien l'Ajuntament de Badalona i l'Entitat Metropolitana de Medi Ambient (EMMA). Gràcies als impostos cobrats pels abocaments i a una aportació de l'empresa explotadora, les administracions comptaven amb 1,8 MEUR per portar a terme el projecte.

El tancament de la pedrera es va produir mig any abans del previst, després d'un acord a què havien arribat les parts anys abans. Des de la signatura de l'acord, l'any 2001, el 30% del volum perforat s'havia reomplert amb terres i runes, tot i que, segons el portaveu d'Els Verds de Badalona, Francesc Alfambra, aquesta operació no s'estava fent de manera correcta, per la qual cosa no era difícil trobar-hi pintures i resines que podien contaminar l'aqüífer de la Vallençana.

L'Agència de Residus de Catalunya aprova un projecte pilot per reomplir amb residus no reutilitzables dels ecoparcs la pedrera de la Vallençana

Tot i que el projecte municipal inicial de restauració de la pedrera de la Vallençana preveia recuperar la zona reomplint el forat amb terres i runes procedents d'obres, el Consell de Direcció de l'Agència de Residus de Catalunya (ARC) va aprovar a final de maig, amb el vot en contra de la representant ecologista, Mercè Girona, un conveni per fer la prova pilot que determinés si la pedrera de la Vallençana es podia reomplir amb els materials de rebuig dels ecoparcs. El conveni va ser signat per Salvador Milà, conseller de Medi Ambient i Habitatge i president de l'ARC, José Cuervo, president de l'EMMA, Maite Arqué, alcaldessa de Badalona, i Ramon Tella, conseller delegat de l'empresa Gestora Metropolitana de Runes.

Manuel Hernández, gerent de l'ARC, va explicar que, al llarg d'un any, es pretenia omplir el forat de la muntanya badalonina amb 84.000 tones de rebuig procedents de la PLANTA DE TRACTAMENT DE RESIDUS ECOPARC 2 (MONTCADA I REIXAC) [137] i de l'Ecoparc de la Mediterrània (Sant Adrià de Besòs). D'aquestes instal·lacions surten grans paquets amb la matèria de rebuig premsada i envasada. Es tracta de residus que no s'han pogut reciclar ni tractar, i que als ecoparcs se sotmeten a un tractament per reduir la fermentació de la matèria orgànica que puguin contenir. L'ARC confiava a utilitzar aquests espais per dipositar els materials de rebuig dels ecoparcs per poder clausurar, així, definitivament l'abocador del Garraf. De fet, ja feia mesos que el dipòsit controlat de la Vall d'en Joan, al massís del Garraf, era objecte d'una prova pilot similar.

La prova pilot havia de servir per estudiar el comportament dels paquets i per comprovar que el sistema previst no comportava problemes de lixiviació ni de gasos. El projecte incloïa els estudis previs, la preparació i el segellament del terreny, i també el transport de les bales. Els responsables preveien aïllar una part de la pedrera, dipositar els paquets de residus i, posteriorment, acabar de tapar el forat d'aquesta muntanya com es faria en un procés habitual de restauració



El tancament de la pedrera permetria la rehabilitació de la muntanya i la seva integració en l'espai natural de la serra de marina. Foto: Marta Casas.

Gestora Metropolitana de Runes, responsable de la restauració de la pedrera amb terres i runes, seria l'empresa encarregada de realitzar la prova pilot, mentre que la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC) s'encarregaria dels estudis. L'EMMA i la Generalitat finançarien a parts iguals l'operació, valorada en quasi 3 MEUR, mentre que l'Ajuntament de Badalona, com a compensació per l'ús d'aquestes instal·lacions, rebria 1,5 euros per cada tona de rebuig que es dipositès. D'aquesta manera, el consistori badaloní rebria en un any 126.000 euros.

Ecologistes i partits a l'oposició en contra del projecte

Les entitats ecologistes i els partits a l'oposició del govern municipal (Partit Popular, PP, i Convergència i Unió, CiU) van denunciar que sota el projecte pilot s'amagava la voluntat de la Generalitat d'ubicar a Badalona un nou abocador per als quatre milions de tones de residus que sortirien dels ecoparcs. Mercè Girona, representant al Consell de Direcció de l'ARC i portaveu de la Plataforma Cívica per la Reducció dels Residus (PCRR), en representació de la Federació d'Ecologistes de Catalunya, va assenyalar que aquell sistema no incentivava la reducció dels residus generats, i continuava sense promoure la recollida selectiva.

Per la seva part, CiU va demanar una reunió urgent del Fòrum de Medi Ambient perquè la regidora de Medi Ambient de Badalona, Muntsa Niso, expliqués detalladament el projecte. El president del grup municipal de CiU, Ferran Falcó, va declarar que el govern municipal havia ocultat el projecte fins al moment mateix de la signatura i va instar el moviment ecologista de la comarca a mobilitzar-se en contra del projecte. Segons Falcó, el fet que el tema no s'hagués tractat abans manifestava un menyspreu al Fòrum de Medi Ambient i als partits de l'oposició. Miguel Jurado, vicepresident de la Federació d'Associacions de Veïns de Badalona (FAVB), va recolzar les demandes de Falcó.

Finalment, el 28 de novembre, les màquines van començar a desar i encaixar les primeres bales de residus d'un total aproximat de 16.000 que omplirien la pedrera de la Vallençana. Tal com estava previst, l'UPC faria el seguiment de la prova pilot i determinaria, en un any, si es podia fer extensible l'operació a la resta de l'antiga planta d'extracció. En cas que la provafos un èxit, el govern va anunciar que no descartava estendre l'experiència a trenta-tres pedreres més del cinturó barceloní en el marc del P[illegible] [illegible] [illegible] [illegible]. D'aquesta manera, es podrien restaurar les pedreres i hi hauria prou superfície per dipositar els residus dels ecoparcs i així es podria clausurar definitivament l'abocador del Garraf.

A final d'any, les entitats ecologistes i els partits a l'oposició (els Verds de Badalona i el grup municipal de CiU) s'hi van oposar perquè no es podia assegurar que les bales no segreguessin gasos contaminants i lixiviacions a llarg termini. Ferran Falcó va anunciar que el seu partit estava estudiant la possibilitat de plantejar un contenciós administratiu en contra del projecte.

La pedrera Berta

El 7 de juny, el Tribunal Superior de Justícia de Catalunya (TSJC) va donar la raó a l'Ajuntament del Papiol (Baix Llobregat) i va sentenciar que la pedrera Berta, situada al P[illegible] [illegible] [illegible], i activa des de 1922, només es podria reomplir amb material inert procedent de runes i enderrocs i, en cap cas, amb bales de material de rebuig procedent dels ecoparcs, tal com havia proposat l'Entitat Metropolitana de Medi Ambient (EMMA). Segons la sentència judicial, que va ser divulgada per la PCRR, era incompatible un projecte de restauració d'un espai degradat per una activitat extractiva amb un projecte de dipòsit controlat, és a dir, de residus municipals. Segons la PCRR, l'única solució perquè les pedreres poguessin rebre aquesta mena de residus consistiria a modificar-ne la classificació i que passessin de ser infraestructures de classe I, que només admeten runa de la construcció, a ser instal·lacions de classe II, que acullen residus municipals. Tant la pedrera de la Vallençana com la pedrera Berta són de classe I.

L'EMMA va proposar al Govern l'any 2001 la modificació de l'article 39 de la Normativa del Pla especial de protecció de Collserola, que permetria instal·lar un abocador de residus municipals dins de l'Espai d'Interès Natural (EIN) de Collserola. Aquesta proposta va provocar el rebuig de l'Ajuntament perquè considerava que podria provocar la contaminació dels aqüífers del municipi. Per tal d'impedir-ho, va interposar un recurs contenciós administratiu. Tot i la sentència del TSJC a favor de l'Ajuntament, l'EMMA continuava indicant que els materials de rebuig que s'extreuen dels ecoparcs són inerts i no comporten cap perill de contaminació, per la qual cosa es poden fer servir per a la restauració paisatgística. Per demostrar-ho, es remetien a les proves pilots que s'estaven fent a la pedrera Vallençana i al dipòsit controlat del Garraf.

El mes d'octubre, el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) va aprovar la Declaració d'impacte ambiental del projecte definitiu de restauració de la pedrera Berta. En aquest projecte, presentat per l'empresa Jaume Franquesa SA, concessionària de l'explotació, es preveia l'entrada de 110.000 tones mensuals de residus inerts, durant vint-i-cinc anys, produïts en obres de demolició, remodelació i construcció, bàsicament formigó i runes, de les quals només el 30% s'utilitzarien com a rebliment del dipòsit. La resta de materials (ceràmics, graves i àrids) es podrien revalorar allà mateix.

JRL, XSR i XBR

Més informació

http://www.montcada.org/
http://www.elpapiol.es/

PLA D'ACCIÓ PER A LA GESTIÓ DELS RESIDUS MUNICIPALS 118



El mes de febrer, el Departament de Medi Ambient i Habitatge treu a informació pública un projecte de llei que crea dos nous cànons per a les incineradores de residus i les runes de la construcció, i causa el malestar entre el sector ecologista que considera que fomenten la incineració. D'altra banda, l'Agència de Residus de Catalunya i la Diputació de Barcelona endeguen campanyes de sensibilització ciutadana per fomentar la recollida selectiva de la fracció orgànica. Finalment, el mes d'octubre, el Departament de Medi Ambient i Habitatge presenta el Pla d'acció per a la gestió dels residus municipals 2005-2012.

Antecedents 2004:179

Durant l'any 2004, les principals associacions ecologistes i plataformes cíviques implicades en el tema dels residus, liderades per la Plataforma Cívica per la Reducció dels Residus (PCRR), van impulsar la Declaració de Molins de Rei per introduir canvis en la política de gestió dels residus a Catalunya i impulsar models de gestió integrada. El 17 de desembre de 2004, les plataformes signants es van manifestar davant la seu del Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) per mostrar la seva decepció amb el partit que governava el DMAH, Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV), que es defensava de les acusacions al·legant les dificultats per posar en pràctica polítiques que solucionessin els conflictes relacionats amb els residus.

Nou plataformes signen un manifest per demanar més valentia en la política de gestió de residus

El mes de gener de 2005, nou plataformes cíviques vinculades amb els residus (PCRR, Plataforma Alternativa Abocador Cruïlles, Plataforma Antiincineradora de la Vall del Ges, Plataforma per la Defensa del Patrimoni de la Ribera d'Ebre, Plataforma d'Alternativa al Centre de Tractament de la Conca de Barberà, Plataforma Vallès Net, Plataforma Salvem el Vallès, Coordinadora Alcanar, Plataforma Antiincineradora de Grefacsa de Térmens) van signar un manifest que denunciava la falta d'objectius de prevenció i recuperació de residus, la inexistència de debat amb informació clara sobre la fiscalitat dels residus, el manteniment de la política del foment de la incineració, l'escassa participació ciutadana i la falta de resolució de conflictes territorials relacionats amb la gestió dels residus. La majoria d'aquestes entitats havien impulsat la Declaració de Molins de Rei l'any anterior.

Medi Ambient i Habitatge crea dos nous cànons per als incineradors de residus i les runes de la construcció

El DMAH va treure a informació pública el mes de febrer l'Avantprojecte de llei de finançament de les infraestructures de tractament de residus, que creava dos nous cànons ecològics: un per als residus municipals que s'incineressin i un altre per a la runa de construcció que anés a parar als dipòsits controlats. La proposta presentada establia que el cànon sobre la incineració fos de 5 euros per tona de residus cremats i mantenia en 10 euros per tona el cànon d'abocament, mesura fiscal en vigor des de l'any 2004. El Projecte de llei també deixava oberta la possibilitat que els diners que es recaptessin amb aquests tributs –Fons de Gestió de Residus– s'utilitzessin per millorar les plantes d'incineració existents, possibilitat no prevista en la normativa anterior. Pel que fa a la deposició de residus de la construcció, la proposta pretenia finançar les instal·lacions de tractament d'aquest tipus de runa i incentivar-ne la minimització i reutilització.

La proposta de llei va causar decepció entre els membres de la PCRR, que consideraven que els dos cànons estaven desequilibrats, i fomentaven la incineració. Per tractar el tema i demanar que la diferència entre els dos cànons no fos tant gran (5 euros per tona a incinerar i 10 euros per tona a abocar), diversos representants de la PCRR es van reunir el 30 de març amb Salvador Milà (ICV), conseller de Medi Ambient i Habitatge. Segons Milà, la diferència es justificava per la jerarquia que establia la Unió Europea a l'hora de premiar la gestió de la brossa, que anteposava la incineració a l'abocament.

L'Agència de Residus de Catalunya i la Diputació de Barcelona endeguen campanyes de sensibilització per fomentar la recollida selectiva de residus orgànics

La secretària general del DMAH, Genoveva Català, i el director de l'Agència de Residus de Catalunya (ARC), Manel Hernández, van presentar el 2 de maig una campanya de sensibilització a tot Catalunya per fomentar la recollida selectiva de la fracció orgànica. Amb aquesta campanya es pretenia augmentar la matèria orgànica recollida, per tal d'aconseguir la recuperació d'un 55% de la matèria orgànica generada l'any 2010. Segons dades de l'ARC, l'any 2004 es varen recollir 209.000 tones de brossa orgànica, quantitat que representava únicament un 12% de la fracció orgànica generada a Catalunya. D'altra banda, l'ARC va destinar l'any 2005 una partida de 9 MEUR per als ajuntaments que s'impliquessin en la recollida selectiva, davant dels 5,3 MEUR de l'any anterior. L'objectiu del Govern era aconseguir que el 50% dels municipis de Catalunya, uns 470, realitzessin la recollida selectiva de la fracció orgànica a final de l'any 2005.

La Diputació de Barcelona, per la seva banda, ja havia presentat a Súria (Bages), el mes de febrer, una campanya de sensibilització per fomentar la recollida selectiva de residus orgànics en dinou municipis de la província de Barcelona.

El Departament de Medi Ambient i Habitatge presenta el Pla d'acció per a la gestió de residus municipals 2005-2012

A mitjan octubre, Salvador Milà i Manel Hernández van presentar el Pla d'acció per a la gestió de residus municipals 2005-2012, que impulsava la cooperació entre les administracions, proposava un pla d'inversions i finançament de 1.203 MEUR, i creava una distribució territorial en set grans àrees amb l'objectiu que cadascuna fos autosuficient en el tractament dels residus. D'altra banda, i d'acord amb la normativa europea, el nou pla tendiria a suprimir els abocadors tradicionals de residus per substituir-los per dipòsits controlats on es destinarien els residus compactats, després d'haver-ne extret la major part de les matèries orgàniques i líquides.

La principal novetat del pla d'acció respecte al Programa de residus municipals i comercials 2001-2006 (Progremic) vigent era que ajornava sis anys (fins al 2012) els objectius que ja s'havien d'haver completat

l'any 2006. Concretament, el Progremic preveia la recollida selectiva del 75% del pes de residus municipals, mentre que el 2005 només es va aconseguir recollir-ne selectivament el 25%.

Entre altres mesures concretes, el Pla d'acció proposava: recollir els diaris vells porta a porta en domicilis i comerços; col·locar nous contenidors o màquines especials per als envasos de plàstic de dos litres, i implantar un sistema de dipòsit, devolució i tornada dels envasos de plàstic de més de dos litres. D'altra banda, preveia la construcció de cinquanta-tres instal·lacions de tractament dels residus (dipòsits controlats, incineradores, ecoparcs, entre altres) abans de 2012, que se sumarien a les cinquanta-cinc ja existents l'any 2005. L'ACR ja havia endegat el procés de construcció d'alguna d'aquestes instal·lacions: el mes de maig, va convocar conjuntament amb l'Entitat Metropolitana de Medi Ambient, un concurs públic per construir el quart ecoparc de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, que se sumarà als ja existents a Montcada i Reixac (PLANTA DE TRACTAMENT DE RESIDUS ECOPARC 2 [157]), Zona Franca i Besòs.

A final d'any, la PCRR va anunciar la seva preocupació per la política de gestió dels residus municipals que el Govern de la Generalitat de Catalunya estava impulsant a través del Pla d'acció, i la va denunciar a través de la Declaració de la Vall del Ges, on es feien les consideracions següents: aplicar mesures de minimització en la generació dels residus i impulsar mecanismes que garantiren una recuperació efectiva de materials; aplicar criteris de descentralització, proximitat i suficiència; prioritzar els interessos socials i ambientals; garantir els canals de distribució de la informació; facilitar la participació ciutadana, i desenvolupar campanyes de sensibilització i educació ambiental. Mentrestant, l'Avantprojecte de llei de finançament de les infraestructures de tractament de residus restava pendent d'aprovació en forma de llei.

JRL, XSR i XBR

Més informació

http://mediambient.gencat.net/
http://www.valldelges.net/



La morfologia urbana del districte de Gràcia, juntament amb la funció de centre d'oci, ha provocat que s'hi pateixin greus problemes de soroll i mobilitat. Aquests problemes s'han intentat solucionar amb la creació de plans d'usos i de mobilitat que han endurit la normativa per concedir llicències vinculades a la restauració i l'oci i han creat àrees de circulació exclusives per a veïns i empresaris de la zona. Per aplicar el Pla d'usos, els veïns no han posat cap impediment, però, l'aplicació del Pla de mobilitat ,ha estat necessari negociar-la, fet que n'ha suposat un endarreriment en l' execució.

El Districte de Gràcia de Barcelona està format pels barris de Gràcia, el Coll, Vallcarca, la Salut, Penitents i Camp d'en Grassot. El barri de Gràcia, s'estén per 2,1 km² i ocupa la meitat del districte. Aquest barri mostra una morfologia urbana totalment diferent de la que presenten els barris del seu voltant, amb carrers estrets i una alta densitat de població. Això, juntament amb la seva herència històrica i el gran poder d'atracció com a centre d'oci, fa que sigui un barri amb una marcada personalitat, però a la vegada amb importants problemes de mobilitat i soroll per als veïns.

Neixen els plans de mobilitat i usos de Gràcia

Per tal de solucionar part d'aquests problemes, el 1994 es va crear el Pla d'usos de Gràcia, i el 2005 el Pla de mobilitat del districte. El Pla d'usos va néixer amb la intenció de minimitzar la pressió dels negocis de restauració i oci del centre del barri de Gràcia, que provocaven molèsties als veïns, i així poder diversificar l'ús dels locals. Això va fer que el problema s'estengués cap a altres zones, de manera que en les revisions posteriors del Pla, fetes els anys 2001 i 2005, es va regular el conjunt del districte.

La normativa definia quin tipus d'activitat es podia establir en funció de l'amplada del carrer i la densitat d'establiments existents, a la vegada que enduria els requisits que calia complir. El Pla també regulava les activitats públiques organitzades per entitats cíviques, culturals i esportives per evitar l'obertura de bars encoberts per les pròpies entitats. Tot això impedia que al centre del barri de Gràcia es poguessin obtenir noves llicències per obrir negocis de restauració i així es frenava l'expansió del problema.

A la problemàtica derivada de l'activitat econòmica calia afegir els problemes de mobilitat que es generaven. El Pla de mobilitat proposava que el trànsit quedés concentrat als principals eixos de comunicació, de manera que l'any 2007 el 75% de la superfície dels carrers fos per als vianants. Per tal d'aconseguir això, el regidor del Districte, Ricard Martínez, d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), va proposar la creació de vint-i-vuit grans illes per a vianants, anomenades *superilles*, on el trànsit interior estaria limitat als veïns i a la càrrega i descàrrega mitjançant unes pilones retràctils. Aquest Pla també volia regular la velocitat dels vehicles, que seria de 50 km/h si el carrer formava part de la xarxa principal, de 30 km/h si era de la xarxa de distribució, o de 10 km/h si era de la xarxa local. Les millores també consideraven l'ampliació del carril bici en 15 km i l'augment del nombre d'aparcaments públics, ja que amb l'entrada en funcionament de les superilles desapareixien una gran quantitat de places d'aparcament al carrer.

A l'estiu havien d'entrar en funcionament les dues primeres superilles. La primera estava delimitada pels carrers Torrent de l'Olla, Biada, Providència, Torrent de les Flors i Travessera de Gràcia, i la segona, per Travessera de Gràcia, Gran de Gràcia, Còrsega i Torrent de l'Olla.

Es presenta el Pla de mobilitat als veïns i arriben els primers desacords

El mes de juny, el districte va organitzar una exposició per tal de mostrar la proposta als veïns i recollir els suggeriments que aquests fessin. El regidor del districte defensava el Pla dient que suposaria un "reequilibri de l'espai públic en benefici dels vianants". Tot i això, diversos propietaris de comerços i tallers es van mostrar contraris a les mesures previstes al Pla, ja que limitaven l'accés motoritzat de distribuïdors i clients. Fruit d'aquest desacord, les superilles no van entrar en funcionament i per la tardor van néixer dues plataformes, Gràcia per les Persones i Gràcia sense Barreres, a favor i en contra del tancament, respectivament.

El mes de setembre encara no s'havia arribat a cap acord ferm. Tot i això es va començar a implantar el Pla canviant de sentit alguns carrers per tal de dissuadir els conductors de travessar el barri pel mig i fomentar-ne la circulació pel perímetre.

Finalment, el mes de desembre, l'Ajuntament i els veïns van arribar a un acord i es va decidir que a final de febrer de 2006 es començarien les obres que havien de permetre entrar en funcionament la primera superilla, anomenada C2. Aquesta ocupava bona part de la part central del barri de Gràcia i obria les portes a l'aplicació del Pla de mobilitat.

JCV

Més informació:

http://w3.bcn.es/fitxers/gracia/pmweb.752.pdf
http://w3.bcn.es/fitxers/gracia/pamgracia.040.pdf
http://pilones.blogspot.com/

120 PLA D'ENERGIA DE CATALUNYA 2006-2015



Tal com preveia el Pacte del Tinell, a mitjan març el Departament de Treball i Indústria, a través de l'Institut Català de l'Energia, presenta el primer esborrany del Pla de l'energia de Catalunya 2006-2015. ERC i ICV, partits del Govern de la Generalitat, es mostren descontents amb el document i es decideix sotmetre'l a informació pública per guanyar temps i poder rebre'n els suggeriments de ciutadans i entitats. Les organitzacions ecologistes en demanen la retirada i una profunda revisió i, al mateix temps, el Departament de Medi i Habitatge i ERC negocien la inclusió de previsions més ambicioses i la retirada de la interconnexió elèctrica amb França. Aquest darrer aspecte s'acaba mantenint, però d'una manera imprecisa. El Pla s'aprova a començament d'octubre i es preveu desplegar-lo a partir de 2006 a través d'un pla d'acció.

El març de 2002 el Departament d'Indústria, Comerç i Turisme de la Generalitat, aleshores governada per Convergència i Unió (CiU), va presentar el Pla de l'energia a Catalunya en l'horitzó de l'any 2010. No gaire temps després, el desembre de 2003, el Pacte del Tinell que van signar el Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i Iniciativa per Catalunya - els Verds (ICV) per formar el nou Govern de la Generalitat instava a elaborar, en el termini d'un any, un nou pla de l'energia de Catalunya (PEC). Aquest pla havia d'incloure les accions necessàries per maximitzar l'estalvi energètic, optimitzar l'eficiència energètica i descentralitzar la producció d'energia d'acord amb les possibilitats i disponibilitats de recursos renovables de cada territori.

Un altre acord relacionat amb l'energia inclòs al Pacte del Tinell i que es podia vincular al PEC era la redacció d'un programa de desenvolupament de les energies renovables per tal d'assolir-ne una producció del 12% l'any 2010. Aquest programa havia d'implicar, entre altres aspectes, un nou mapa d'energia eòlica per assolir 3.000 MW eòlics instal·lats l'any 2010, la instal·lació de plaques solars en prop de vuit mil terrats, un programa de tancament de les centrals nuclears i un programa d'establiment de les centrals tèrmiques de cicle combinat estrictament necessàries i que no es construirien fins que no s'aprovés el programa. Sobre les polèmiques línies d'alta tensió, el Pacte del Tinell fixava que calia establir mecanismes que n'evitessin la construcció fins que s'hagués finalitzat el nou PEC, excepte aquelles valorades com a imprescindibles per a la implantació de transport ferroviari.

Es presenta el primer esborrany del Pla d'energia de Catalunya i es decideix sotmetre'l a informació pública

En començar el mes de març, el cap de l'Àrea d'Estalvi i Eficiència Energètica de l'Institut Català de l'Energia (ICAEN), Salvador Salat, va anunciar que el Govern català volia aprovar el PEC a final d'any. El Departament de Treball i Indústria (DTI), del qual depèn l'ICAEN, era el responsable d'elaborar el Pla. Salat també va explicar que s'estava negociant amb les entitats financeres perquè obrissin línies de finançament per a projectes d'instal·lació de noves tecnologies que afavorissin l'estalvi energètic.

A mitjan de març, l'ICAEN va donar a conèixer el primer esborrany del PEC 2006-2015. El document es plantejava com a objectiu per al 2015 que un 7,9% de l'energia primària consumida (considerada aquella que encara no ha estat sotmesa a cap procés de conversió) procedís de fonts d'energia renovable. Altres propòsits eren tenir per al 2010 una potència de 3.000 MW eòlics i que cada any millorés la intensitat energètica en un 1,5%. L'esborrany del PEC mantenia la previsió de construir la Línia elèctrica de 400 kV de Sentmenat-Bescano-Baixas [88] per acabar amb les apagades a les comarques de Girona i per garantir un funcionament òptim del Ferrocarril d'Alta Velocitat [66]. D'acord amb l'escenari base, el document preveia un increment del consum elèctric del 3,6%, que es podria reduir a un 2,8% si s'apliqués un pla d'eficiència energètica. Sobre el tancament de les centrals nuclears, l'esborrany no assumia cap compromís ferm.

Les reaccions a aquest esborrany no van trigar. El diputat d'ERC, Xavier Vendrell, va avançar que el Govern no podria aprovar aquell PEC perquè feia intuir un model de producció d'energia centralitzat, nuclearitzat i amb grans línies de transport de l'energia, de manera que anava en contra dels acords del Pacte del Tinell. ICV també es va pronunciar clarament en contra de la línia elèctrica de Sentmenat-Bescano-Baixas, per la qual cosa semblava també difícil que es posés a favor de l'esborrany del PEC.

A final de maig, el Govern va decidir endarrerir l'aprovació del PEC i sotmetre'l a informació pública fins al 31 de juliol, per la qual cosa els ciutadans i entitats que ho desitgessin podien aportar-hi els seus suggeriments. Darrere aquesta decisió, el Govern també volia donar-se temps per solucionar les discrepàncies internes sobre el Pla, sobretot pel que fa al tancament de les centrals nuclears i a la línia elèctrica de Sentmenat-Bescano-Baixas. De fet, el conseller primer, Josep Bargalló, va declarar que el document que se sotmetia a exposició pública encara no estava assumit pel Govern. Poc després, el president de la Generalitat, Pasqual Maragall, va afirmar que la decisió no es devia a disputes entre els membres del tripartit, sinó a la complexitat del tema que es tractava. Per la seva part, el diputat de CiU, Oriol Pujol, va afirmar que era una "autèntica vergonya" que el govern endarrerís fins al setembre l'aprovació del PEC perquè suposava aturar els programes d'eficiència i d'estalvi energètic i els ajuts a la investigació i el desenvolupament d'energies alternatives.

A començament de juliol, Josep Bargalló va demanar que el debat sobre l'energia no es limités a la línia de molt alta tensió i a la interconnexió amb l'Estat francès, un aspecte que no era competència de la Generalitat, sinó al tipus d'energia produïda, on es generava i com es consumia.

Malgrat la decisió de sotmetre a informació pública el PEC, el conseller de Treball i Indústria, Josep Maria Rañé, va reconèixer que el Pla ja havia comptat amb una àmplia participació de la societat civil, atès que havia passat per un procés de consulta a vuitanta entitats empresarials, sindicals, ecologistes, col·legis professionals i companyies subministradores. Per això Rañé va dir que era difícil trobar errors en el PEC, tot i que si es demostraven es comprometia a introduir-hi canvis. Per contra, el conseller de Medi Ambient i Habitatge, Salvador Milà, sí que veia necessari introduir-hi modificacions, sobretot una aposta més ferma i ge-

neralitzada per les energies renovables per tal que el percentatge de l'energia primària procedent d'aquestes fonts arribés al 12% el 2015.

Altres propostes incloses en el PEC sotmès a informació pública eren reduir el consum final d'energia el 2015 en un 10%, construir entre cinc i vuit plantes de cicle combinat de 400 MW fins al 2015, multiplicar per trentacinc les instal·lacions solars fotovoltaiques, per tretze la superfície captadora d'energia solar tèrmica i per deu l'aprofitament del biogàs. El director general d'Energia, Josep Isern, va presentar a les Terres de l'Ebre i al Camp de Tarragona les principals directrius del PEC, segons les quals es respectaria la vida útil de les centrals nuclears fins al 2028 i no s'instal·laria cap nova central de cicle combinat a la demarcació de Tarragona (tret de la prevista a Vandellòs), tot i que va reconèixer que l'autorització d'aquestes centrals era competència de l'Estat.

Reaccions contràries al Pla de l'energia de Catalunya

Greenpeace, l'Associació Europea per a les Energies Renovables (Eurosolar) i Ecologistes en Acció van presentar a mitjan març el Manifest per una nova cultura de l'energia a Catalunya. Les entitats demanaven un debat sobre un nou model energètic basat en els serveis i no pas en l'oferta. Concretament, volien que el Govern assumís el compromís de reduir un 1% la demanda energètica dels ciutadans i un 3% la dels grans productors i van sol·licitar que s'aturessin els projectes per construir centrals elèctriques fins a haver enllestit el PEC. Així mateix, van exigir un compromís per escrit que impliqués el tancament progressiu fins al 2015 de les tres centrals nuclears catalanes en funcionament. Ecologistes en Acció, a més a més, va demanar la participació de la societat civil en la redacció del PEC per obtenir unes propostes consensuades i més fàcils de portar a la pràctica.

A final de juny, la Coordinadora de Plataformes per la Defensa del Patrimoni Natural i Cultural, que aplega diverses entitats de la demarcació de Tarragona i també del sud de Lleida, va criticar durament el PEC 2006-2015 perquè seguia les línies de l'anterior Govern i concentrava la producció de l'energia lluny dels principals centres consumidors, incomplint així el Pacte del Tinell. Segons va explicar Sergi Saladié, portaveu de la Plataforma per la Defensa del Territori de Vandellòs, el PEC projectava noves centrals productores al sud, mentre que a l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) les noves centrals només serien per substituir les obsoletes, contribuint així a incrementar encara més al desequilibri territorial existent entre les zones que importen energia i les zones que n'exporten.

El catedràtic d'Història i Institucions Econòmiques de la Universitat de Barcelona (UB), Enric Tello, va advertir que el PEC incomplia amb escreix els nivells màxims d'[illegible] [55] permesos pel Protocol de Kyoto (amb escenaris que farien augmentar les emissions entre un 94% i un 127%) i que això implicaria a Catalunya una despesa d'entre 300 i 400 MEUR anuals (suposant que el cost de les emissions es pagués a 15 €/t). I anant més enllà, el catedràtic va afirmar que el PEC era la suma d'un parell d'escenaris de futur purament teòrics, i una llista d'infraestructures ja decidides abans de redactar-lo.

D'altra banda, Greenpeace i una trentena d'entitats més van promoure durant tres setmanes de juliol una campanya a través d'Internet per la qual qualsevol persona tenia la possibilitat d'enviar un text als membres del Govern per demanar la retirada de l'esborrany del PEC que estava a exposició pública.

Greenpeace, Ecologistes en Acció i Eurosolar van demanar a final de juliol la retirada del PEC 2006-1015 perquè estava desfasat, era poc ambiciós, incomplia el Pacte del Tinell i era il·legal. Sobre aquest últim aspecte, els grups ecologistes van advertir que el PEC incomplia el Protocol de Kyoto (en preveure una producció de gasos d'efecte hivernacle molt superior a la fixada per la norma) i la directiva comunitària que obligava els països membres a aconseguir el 2010 que un 12% de l'energia primària consumida procedís de fonts renovables. Altres organitzacions com DEPANA (Lliga per a la Defensa del Patrimoni Natural), el GEPEC (Grup d'Estudi i Protecció dels Ecosistemes del Camp), la Confederació d'Associacions de Veïns de Catalunya (CONFAVC) i l'Associació per a la Promoció del Transport Públic van presentar les respectives al·legacions on també demanaven la retirada i una revisió profunda del PEC. Com a propostes alternatives al PEC, els ecologistes van suggerir aplicar trams progressius en les tarifes elèctriques per evitar l'excés d'ús –com ja es feia amb l'aigua–, gravar amb un impost la producció d'energies no renovables, impulsar mesures obligatòries per a l'eficiència energètica als habitatges i desenvolupar un model que acostés la producció d'energia al territori on es consumeix a través, per exemple, de petites centrals de cicle combinat amb cogeneració.

A final de juliol, ICV, partit membre del Govern, va presentar les seves al·legacions, segons les quals rebutjava el PEC perquè incomplia flagrantment la llei. Segons el portaveu d'ICV, Joan Boada, el PEC era inadmissible perquè incomplia el Protocol de Kyoto i no feia cap proposta de tancament de les centrals nuclears. D'altra banda, Boada va afirmar que el PEC no apostava per un nou model energètic vigent basat en energies renovables (no assolia l'objectiu fixat per la Unió Europea pel qual el 12% de la producció hauria de procedir d'aquestes fonts) i en el foment de l'estalvi i l'eficiència energètica.

Per la seva part, la Confederació Empresarial de la Província de Tarragona (CEPTA) va defensar a començament d'agost la instal·lació de més centrals nuclears per poder fer front a les previsions de consum energètic, ja que entenia que l'energia renovable i el gas natural no eren suficients. La patronal veia bé que s'incentivés l'eficiència i l'estalvi energètic, però va criticar que la imposició normativa apugés tant els preus i fomentés per tant la desinversió.

S'intensifiquen les negociacions entre ERC i ICV, per una part, i el PSC, per l'altra, per aprovar el Pla d'energia de Catalunya

El sotsdirector general de Promoció i Operacions de l'ICAEN, Ignasi Nieto, va informar a principi d'agost que el PEC havia rebut cent quaranta-una al·legacions. La meitat eren propostes de millora o demandes d'incorporació de suggeriments o innovació, més d'un terç feien referència a les línies elèctriques en general, una vintena eren contràries a la línia de 400 kV entre Catalunya i França, i vint-i-tres demanaven la retirada del Pla.

Aquestes xifres van provocar la indignació de les entitats ecologistes. Segons Greenpeace, a través de la seva pàgina web s'havien enviat més de tres mil al·legacions de particulars, amb un mateix format, i no cent quaranta, com va manifestar l'ICAEN. La Federació d'Entitats Ecologistes de Catalunya, per la seva part, va comptabilitzar unes quatre-centes cinquanta al·legacions presentades. Els Verds - Esquerra Ecologista, organització que forma part de la federació ICV, va demanar al conseller Rañé que donés explicacions sobre aquesta diferència de xifres. Ignasi Nieto va declarar que les tres mil cartes enviades per Greenpeace no es podien considerar al·legacions, ja que es tractava de missives que havien generat persones només entrant a la pàgina web de l'entitat i fent un clic.

Paral·lelament, el Consell de Ministres va aprovar a final d'agost el Pla d'energies renovables 2005-2010 amb l'objectiu que el 12%

de l'energia consumida a l'Estat espanyol procedís de fonts d'energies renovables. Per aconseguir-ho, el Pla preveia una inversió de 23.600 MEUR, de la qual un 3% correspondria a l'Administració de l'Estat i la resta al sector privat. Poc després, Ignasi Nieto va considerar pràcticament impossible que Catalunya pogués assolir el 12% previst per Pla estatal d'energies renovables, ja que el consum energètic català procedent de fonts renovables encara era molt baix, un 2,7%.

Entre els aspectes polítics del PEC que restaven pendents de negociar entre el conseller Rañé (PSC) i els responsables d'ERC i ICV, hi havia sobretot el tancament de les centrals nuclears i la interconnexió elèctrica amb l'Estat francès. A més a més, el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH), en mans d'ICV, havia proposat incloure en el PEC un pla de xoc per fomentar l'estalvi i aturar l'augment indeturable del consum energètic, i la creació d'una Agència de l'Energia de Catalunya (compromís fixat al Pacte del Tinell) amb capacitat d'aplicar una fiscalitat pròpia. El DMAH també defensava la creació del Centre de Recerca d'Energies Renovables [45] ubicat a Vandellòs i un augment substancial en els objectius de producció de les fonts d'energia renovable (en especial la solar i els biocombustibles). Respecte al programa de tancament de les centrals nuclears, el DMAH negociava la possibilitat de reduir de quaranta a trenta els anys de vida previstos per a les centrals, d'invertir els beneficis d'aquests deu anys de marge en el foment de les energies renovables o de crear un nou impost sobre l'energia nuclear i l'emmagatzematge de residus nuclears que alimentaria un fons destinat a estudiar i fomentar les energies renovables.

A partir dels suggeriments rebuts durant el procés d'informació pública i de les propostes del DMAH, les successives versions del PEC van incorporar novetats. Entre aquestes destacaven potenciar les energies renovables fins a l'11% de l'energia primària consumida, augmentar la producció d'energia eòlica fins a 3.300 MW, incrementar la solar fotovoltaica fins als 100 MW, augmentar la superfície de plaques solars fins a 1,25 milions de m^2, construir una central solar termoelèctrica de 50 MW que se situaria a Lleida, tancar de manera progressiva les tres centrals nuclears (Ascó I al 2024, Ascó II al 2026 i Vandellòs II al 2028), malgrat que aquesta és una competència del Govern de l'Estat, crear l'Agència Catalana de l'Energia, i destinar una partida per a recerca i desenvolupament (que podria concretar-se en la creació d'un centre d'investigació a Lleida). Les negociacions entre el DIT i el DMAH, però, no aconseguien resoldre la qüestió de la interconnexió amb França.

A final de setembre, les organitzacions ecologistes Greenpeace, Eurosolar i Ecologistes en Acció van demanar que el tràmit parlamentari del PEC comptés amb la participació de representants de la societat civil. El debat parlamentari no es va produir, però responsables del DMAH i el DTI es van reunir el 5 d'octubre amb les organitzacions ecologistes. Per als ecologistes, el PEC no suposava cap canvi de model, ja que els criteris es continuaven basant en la demanda. A més, el 8 d'octubre va tenir lloc a Torredembarra un darrer debat sobre el PEC entre representants dels diferents grups parlamentaris i els grups ecologistes.

S'aprova el Pla d'energia de Catalunya

L'11 d'octubre el Govern de la Generalitat va aprovar el PEC 2006-2015. Les inversions previstes eren de 9.945 MEUR, dels que 1.464 serien públics, corresponents a projectes d'energies renovables, d'eficiència energètica, soterrament i trasllat de línies elèctriques i electrificació rural i gasificació de nous municipis. L'Agència Catalana de l'Energia seria l'organisme que coordinaria les accions del Govern derivades del PEC.

El PEC aprovat proposava un estalvi d'energia final del 10,6% respecte del consum de l'escenari de tendència de futur, passant d'un consum previst de 20 milions de tones de petroli (Mtep) a 17 Mtep el 2015. Sobre energies renovables, el PEC tenia com a objectiu que el percentatge de participació d'aquestes energies en el balanç d'energia primària passés del 2,9% l'any 2003 al 9,5% al 2015, una xifra que arribaria a l'11% si no es tingués en compte la part de l'energia primària que posteriorment no té una utilització energètica. La potència que es preveia instal·lar de les principals energies renovables era 3.500 MW d'eòlica, 100 MW de solar fotovoltaica, 50 MW solar termoelèctrica, 1.250.000 m^2 de solar tèrmica, 2.247,8 MW d'hidroelèctrica i 121,5 MW de biogàs. A més a més, el PEC preveia la necessitat de construir entre cinc i vuit nous grups de cicle combinat alimentats amb gas natural en l'horitzó del 2015.

Pel que fa a les centrals nuclears catalanes, el PEC proposava una estratègia gradual de tancament que començaria l'any 2022 i acabaria l'any 2026, que aprofitaria la disminució progressiva del pes de la producció nuclear i que requeriria un pacte amb el Govern de l'Estat. I sobre la línia d'interconnexió elèctrica amb França, el PEC considerava que era una "possible opció" que demanaria una avaluació acurada per garantir l'impacte ambiental mínim, sense descartar cap possible traçat, incloent-hi la possibilitat de soterraments.

De cara al 2006, estava previst presentar i aprovar el Pla d'acció 2006-2010 del Pla d'energia de Catalunya 2006-2015, el qual definiria les accions concretes a desenvolupar en el període 2006-2010 per complir els objectius i les línies marcades al PEC. D'altra banda, es va preveure que el PEC seria revisat cada tres anys per incorporar nous objectius i millores.

XBR, XSR i JRL

Més informació

www.gencat.cat/treballiindustria/ambits/energia_mines/energia/pla_energia/
www.gencat.cat/treballiindustria/ambits/energia_mines/energia/pla_energia/informes/

PLA D'INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT DE CATALUNYA, 2006-2026 121



L'any 2005 diferents agents econòmics i socials mostren la seva preocupació per la baixa capacitat inversora de les administracions central i autonòmica en matèria d'infraestructures. També manifesten el seu malestar per la lentitud i els dubtes en la resolució dels diferents projectes i pel perjudici que això suposa en la competitivitat del país. El Departament de Política Territorial i Obres Públiques rebat aquestes acusacions amb l'activació de nombroses licitacions a partir del segon semestre de l'any i amb la presentació del Pla d'infraestuctures del transport de Catalunya, que dissenya les principals actuacions viàries i ferroviàries fins a l'any 2026.

Antecedents | 2003:74

El debat de les infraestructures a Catalunya: dèficits, poca inversió i posicions enfrontades

A principi de l'any 2005 diferents institucions van obrir un debat públic en el qual van posar de manifest la necessitat d'incrementar el ritme i la inversió en infraestructures per tal de mantenir la competitivitat econòmica de Catalunya. Aquesta necessitat, juntament amb la llista d'infraestructures, l'execució de les quals es considerava una necessitat immediata, es van expressar en diferents informes i dades elaborats des de diferents corporacions.

La Cambra de Comerç de Barcelona (CCB) i Foment del Treball van elaborar i presentar públicament dos informes en els quals van denunciar els retards que acumulaven les inversions dels governs català i central i que, segons creien, estaven afectant la competitivitat de l'economia catalana. Els dos informes van ser coincidents a l'hora d'enumerar les infraestructures, la no-execució de les quals era clamorosa: el retard de l'arribada del FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT A BARCELONA [71], que no preveien possible fins al 2008; la indecisió en la construcció de la LÍNIA D'ALTA TENSIÓ DE BESCANÓ [88]; el retard de tres anys en la construcció de la LÍNIA 9 DEL METRO [97]; l'ampliació i millora de la XARXA DE RODALIES [75], el retard de la qual era atribuït en part a l'execució de les obres de la línia d'alta velocitat per entrar a l'estació de Sants; la construcció del popularment anomenat Quart cinturó entre Abrera i Mataró [18]; i la incapacitat per resoldre els accessos viaris i ferroviaris a les dues àrees portuàries més importants de Catalunya, EL PORT DE BARCELONA [159] I EL DE TARRAGONA [161]. A més, Foment hi va afegir el retard en el desdoblament de l'EIX TRANSVERSAL (C-25) [27], de l'eix del Llobregat (C-16) o de l'autovia Tarragona-Osca, entre altres.

Ambdues institucions van criticar el que etiquetaven com la cultura del "no a tot". Tant Miquel Valls Baseda, president de la Cambra, com Joan Rossell Lastortras, president de Foment, van coincidir a valorar negativament les actituds dels partits d'esquerra i dels ecologistes, ja que, per a ells, l'oposició pràcticament sistemàtica a qualsevol nou projecte que afectés el territori n'entorpia encara més l'execució, això si no es descartava per tal d'evitar confrontacions polítiques i socials.

Una altra lectura de la paràlisi de l'obra pública la va fer el diari *La Vanguardia* quan va analitzar els models de desenvolupament que convivien en el si del Govern tripartit i que eren força diferents segons cada formació política. Per a *La Vanguardia*, el Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), tot i tenir una visió més activa del desenvolupament econòmic i de l'obra pública, s'havia trobat amb situacions tan complexes com l'esfondrament del TÚNEL DEL CARMEL [99], fet que l'havia portar a revisar exhaustivament els nous projectes del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) i part dels anteriors. A més, les diferents visions entre els socis del Govern no es van poder solucionar en el projecte final del TÚNEL DE BRACONS [29] ni pel que feia a l'enllaç elèctric amb França, la qual cosa va posar en evidència la dificultat d'adoptar una acció de govern unitària, que interferia en les actuacions i preses de posició dels departaments de la Generalitat responsables de temes compartits, com Medi Ambient i Habitatge, governat per Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV), i Política Territorial i Obres Públiques o Agricultura, Ramaderia i Pesca, ambdós sota les directrius pel PSC.

També va sorgir una crítica de la Cambra de Contractistes d'Obres de Catalunya que va acusar els dos governs responsables de la inversió en infraestructures d'haver reduït el ritme de licitacions de l'obra pública. Posteriorment, les crítiques ja es van centrar en el Govern de l'Estat que, de manera reiterada al llarg dels dos darrers anys, havia licitat al voltant del 13% de la inversió pressupostada anual quan el PIB català representava el 18% del total espanyol.

El ritme de licitacions va augmentar de tal manera que a final d'any la mateixa Cambra de Contractistes anunciava que s'havien assolit uns nivells d'inversió tan alts com els de 1999, amb un volum global de totes les administracions de més de 4.000 MEUR. El Govern català havia licitat per valor de prop de 2.000 MEUR; el Govern de l'Estat va licitar més de 1.000 MEUR mentre que les administracions locals van sumar prop de 1.300 MEUR.

Per la seva banda, el Govern català va anar avançant en l'elaboració i presentació del Programa d'autovies i del Pla d'infraestructures de transport de Catalunya (PITC) 2006-2026, al qual es van incorporar les actuacions del Programa d'autovies esmentat i les del PLA ESTRATÈGIC D'INFRAESTRUCTURES I TRANSPORT (PEIT) [129], del Ministeri de Foment (MIFO) per tal de coordinar els treballs de programació i execució de les dues administracions des d'una perspectiva global i quedar fixat el marc d'actuació per als propers vint anys.

El Programa d'autovies

La modificació de la Llei 7/1993, de carreteres, pel Parlament català el maig de 2005 va permetre establir els mecanismes de participació del sector privat en la construcció i explotació d'una carretera a través d'una concessió per a un període determinat. Aquesta modificació era el que popularment es coneixia com el "peatge a l'ombra" i hauria de facilitar que la inversió privada participés de la gestió i explotació de la nova infraestructura a canvi de finançar la construcció de la carretera. Aquest avançament del finançament es compensaria amb un cànon que l'Administració catalana abonaria a les empreses adjudicatàries durant el temps que durés la concessió i es calcularia a partir de la intensitat de circulació.

Aquesta nova forma de finançament de la xarxa viària es volia aplicar als desdoblaments de diverses vies de la xarxa catalana que es van agrupar en el Programa



Es preveu la construcció de 800 km de noves línies d'alta velocitat. Foto: Adif.

d'autovies que el DPTOP va presentar públicament el maig de 2005. La previsió era que el Programa es desenvolupés en dues fases. En la primera fase s'haurien d'executar els eixos Maçanet-Platja d'Aro (C-35); Reus-Alcover (C-14); Vic-Ripoll (C-17) [2004:32] i Vilanova-Manresa que sumarien un total de 133 km i una inversió de 518 MEUR. Aquestes obres haurien de permetre la millora de les vies existents i reduir la sinistralitat que registraven ja que l'objectiu era que totes les carreteres acabessin tenint doble calçada i dos carrils per sentit. En la segona etapa es licitarien l'EIX DEL LLOBREGAT (C-16) [2004:30] entre Berga i Bagà; l'eix de l'Ebre (C-12) entre Amposta i Lleida i l'eix Barcelonès-Vallès, pel TUNEL DE LA CONREERIA (B-500) [26].

En la presentació d'aquest Programa, el DPTOP va dir que quedava per estudiar amb l'Administració de l'Estat el finançament pel desdoblament de l'eix Transversal (C-25) [27] entre Cervera i Girona.

La intenció del Govern era licitar les obres al llarg d'un any per tal que entressin en servei a partir de 2008.

Totes aquestes actuacions van quedar recollides i pressupostades en el conveni signat amb el Ministeri de Foment l'octubre de 2005.

El Pla d'infraestructures de transport de Catalunya 2006-2026

L'any 2005, el DPTOP va presentar el PITC per al període 2006-2026. Com a figura de planejament, el PITC era un pla territorial sectorial, les característiques del qual eren definides a la Llei 23/1983, de política territorial i, de forma més específica, a la LLEI 9/2003, DE MOBILITAT [2003:74].

La planificació de les infraestructures efectuada pels successius governs de Convergència i Unió (CiU) al capdavant del DPTOP s'havia desenvolupat per plans específics: el Pla de carreteres es va aprovar el 1985, es va revisar el 1995 i tenia una vigència que durava fins a final de 2005, mentre que els plans d'infraestructures ferroviàries i logístiques redactats el 2003 no es van arribar a aprovar com a conseqüència del canvi polític de la Generalitat, que va passar a ser governada en coalició tripartida pel Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV) i Esquerra Republicana de Catalunya (ERC). La redacció del PITC per part del nou Govern suposava integrar les futures actuacions d'infraestructures viàries i ferroviàries en un únic document de planificació.

El PITC estava format per una memòria on es detallaven els aspectes següents: els objectius; la metodologia; les anàlisis del trànsit de mercaderies i viatgers; les propostes per a la xarxa ferroviària i viària; les prioritats; el pressupost estimat de cada projecte i el finançament global que haurien d'assumir les dues administracions actuants; l'avaluació ambiental estratègica, i la tramitació.

Les actuacions previstes en aquest Pla volien donar resposta a les necessitats de transport previsibles que tindrien els prop de vuit milions de persones que s'estimava que viurien a Catalunya l'any 2026. Aquesta població es concentraria, a més de a la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB), a les ciutats intermèdies del territori, que actuarien com a nodes d'articulació al llarg de dos corredors de desenvolupament econòmic: el litoral i el transversal. Si bé el corredor litoral s'havia anat consolidant al llarg dels darrers anys del segle XX i bàsicament s'estenia en paral·lel a la costa i al recorregut de l'autopista AP-7, el corredor transversal s'esperava que s'articulés i creixés al llarg d'aquests primers anys de segle XXI fins a assolir el milió i mig d'habitants als diferents municipis del seu recorregut, que es trobaven repartits d'una manera discontínua al llarg de l'eix de la C-25, entre Girona i Cervera, per enllaçar amb l'A2, des d'Igualada cap a Lleida.

Els objectius que s'havien d'assolir en matèria de transports de mercaderies i viatgers es van adequar al Llibre blanc dels transports de la Comissió Europea i als del PEIT del Ministeri de Foment. El transport de mercaderies s'hauria d'incrementar progressivament per tal d'aconseguir que el 2026 el tren n'hagués capturat el 10% del volum. La demanda futura de desplaçaments de passatgers hauria de ser coberta pel transport públic, en especial pel ferrocarril, i així frenar la mobilitat interurbana efectuada en vehicle privat. Del volum total de mobilitat que s'esperava que generés l'augment de població a Catalunya es voldria que la que emprés el ve-

hicle privat no creixés més del 60% mentre que la usuària de transport públic hauria de créixer un 120%.

Per tal de poder absorbir els increments de volum esperats per ambdós modes de transport, el PITC estimava la necessitat d'ampliar la capacitat de determinats corredors ferroviaris o d'obrir-ne de nous i d'augmentar selectivament la capacitat d'algunes vies de la xarxa viària per assegurar la fluïdesa de la circulació rodada.

Les inversions necessàries per afrontar les actuacions previstes en el PITC sumaven un total de prop més de 37.000 MEUR; el 68% de les inversions s'haurien de destinar a les actuacions de la xarxa ferroviària i el transport públic, mentre que el 32% restant cobriria la despesa de les actuacions sobre la xarxa de carreteres. Aquest volum inversor l'havien d'aportar les administracions competents: l'Estat, a través del Ministeri de Foment (47% de la inversió total) i la Generalitat (35% del pressupostat). Del total de la inversió, els 6.500 MEUR destinats a l'EIX TRANSVERSAL FERROVIARI [81] no tenien assignat agent inversor.

Les actuacions a la xarxa ferroviària

El resum sobre les actuacions a la xarxa ferroviària presentava el balanç següent per a l'horitzó 2026: la construcció de 800 km de noves línies d'alta velocitat; 300 km de noves línies convencionals i millores a 576 km de les línies existents. Per trencar la radialitat del traçat ferroviari, el Govern preveia la construcció de tres corredors transversals amb diferent incidència territorial: la nova línia 9 de la ciutat de Barcelona; LA NOVA LÍNIA FERROVIÀRIA ORBITAL [80], que hauria d'unir les ciutats de la segona corona metropolitana des de Vilanova i la Geltrú a Mataró, i l'Eix transversal ferroviari, des de Lleida fins a Girona.

El transport de mercaderies per tren es facilitaria amb l'aprofitament i l'adequació de la línia d'alta velocitat des de Barcelona fins a la frontera francesa, l'eix transversal ferroviari que, des de Castellbisbal, enllaçaria amb el port de Barcelona i amb la nova línia que arribaria des del port de Tarragona i l'aprofitament de la línia ferria actual Barcelona-València, que quedaria alliberada del trànsit de trens de passatgers de velocitat alta amb la construcció d'un nou corredor ferroviari entre ambdues ciutats.

Si bé el transport ferroviari era l'aposta del PITC, el finançament només estava assegurat per al tren d'alta velocitat. A final de 2005, la xarxa ferroviària va quedar sense conveni d'execució ni calendari concret, malgrat els esforços negociadors fets pel conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal i Farreras, amb el Govern central, que va continuar treballant per signar el conveni de finançament per al 2006.

Les actuacions a la xarxa viària

L'aplicació del PITC sobre la xarxa viària catalana a l'horitzó 2026 suposaria la construcció de 1.500 km de noves autovies i el condicionament i millora de 1.300 km de les carreteres de la xarxa bàsica. Del pressupost destinat a la xarxa viària, la major part de les inversions es destinaven al desdoblament d'algunes vies per convertir-les en autovies.

La inversió de les actuacions del PITC va quedar garantida amb la signatura del conveni entre el DPTOP i el Ministeri de Foment (MIFO). El conveni es va signar l'octubre de 2005, tenia una vigència de set anys i hi van quedar fixades les prioritats i els mecanismes de coordinació de les actuacions de millora a les carreteres catalanes, amb un calendari de grans etapes i el pressupost estimat de cada projecte. L'import de les actuacions, més de 7.000 MEUR, seria assumit a parts pràcticament iguals per les dues administracions signants i cobriria la meitat de les actuacions detallades al PITC.

El MIFO es comprometia a iniciar obres o licitar seixanta actuacions de la seva competència, entre les quals destacaven l'autovia A-14, de Lleida a Alcarràs [11]; l'A-2 entre Tordera [12] i la frontera francesa; l'A-22 entre Lleida i Osca; l'A-26 entre Figueres i Besalú [13]; l'A-27 entre Tarragona i Lleida [15]; l'A-7 des de la frontera de Catalunya amb el País Valencià [15] i la B-40 entre Abrera i Terrassa [18].

El DPTOP va prioritzar seixanta-sis actuacions de la seva competència, sobre les quals es va comprometre a iniciar-ne o a licitar-ne les obres al llarg dels propers set anys. Una part del pressupost, 200 MEUR, es destinarien a actuacions de millora i condicionament, mentre que més de 2.700 MEUR servirien per completar les actuacions del programa d'autovies o el desdoblament de l'EIX TRANSVERSAL [27], que assumia íntegrament la Generalitat.

El PITC va incorporar quaranta-un indicadors per avaluar les repercussions ambientals i socials de les actuacions previstes. L'aposta teòrica pel ferrocarril i la millora de la intermodalitat hauria de significar la reducció del consum de combustible en un 4,7%; la disminució de les emissions de CO_2; la millora dels temps de connexió amb la capital de Catalunya, i la disminució del temps de connexió entre les capitals comarcals, la qual cosa implicaria un estalvi global de temps de 273 milions d'hores anuals i ajudaria a reduir la sinistralitat

Al llarg del primer semestre de 2006, el DPTOP va analitzar i avaluar les al·legacions rebudes durant els períodes d'informació institucional i pública, que es van tancar el 20 d'abril d'aquell any. El secretari del DPTOP per a la Mobilitat, Manel Nadal i Farreras (PSC), confiava que el Govern podria aprovar el nou text del PITC el juliol del mateix any.

ESR

Més informació:

www.gencat.net/ptop

122 PLA DIRECTOR DE LES ACTIVITATS INDUSTRIALS I TURÍSTIQUES DEL CAMP DE TARRAGONA



El Pla director de les activitats industrials i turístiques del Camp de Tarragona, aprovat el juliol de 2003, no permetrà el desenvolupament de cap activitat residencial o turística en la franja de 500 m que delimiti amb la indústria química. Aquesta resolució és la resposta a diversos contenciosos interposats per diferents entitats, entre les quals figura l'Ajuntament de Tarragona. El sector empresarial del turisme i l'hostaleria, per contra, veuen com es retalla un pla que havia estat consensuat per ambdós sectors econòmics.

Antecedents | 2003:92









Durant el mes de juliol de 2003 el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) de la Generalitat va aprovar EL PLA DIRECTOR DE LA INDÚSTRIA I EL TURISME DEL CAMP TARRAGONA [2003:92]. El Pla, que delimitava els terrenys que haurien d'ocupar les indústries químiques, feia, al mateix temps, una proposta de remodelació de la xarxa viària i ferroviària per apartar de l'àrea turística el trànsit de les mercaderies perilloses. Aquest Pla comprenia els municipis de Reus, Constantí, el Morell, els Pallaresos, Perafort, la Pobla de Mafumet, Salou, Tarragona, Vilallonga del Camp i Vila-seca, amb una extensió total de 109,77 km², i es plantejava per a un horitzó de deu anys. El Pla director de la química i el turisme regula el creixement de l'activitat en el sector de la química i la seva coexistència amb el negoci turístic, els dos motors principals de l'economia al Camp.

El Pla director definia els assentaments sud i nord de la indústria química situats a la dreta del riu Francolí, el centre recreatiu i turístic Universal Mediterrània-Port Aventura i el PORT DE TARRAGONA [161], a més de totes les àrees complementàries i de transició entre els esmentats assentaments. Va rebre quaranta-tres al·legacions, vint-i-vuit de les quals provenien de l'Associació d'Empresaris de la Indústria Química de Tarragona (AEQT).

Recursos i modificacions al Pla director

A petició de l'AEQT i de les empreses Repsol, Bayer, Basf, i Aragonesas, el Govern de la Generalitat, format pel Partit Socialista de Catalunya, Esquerra Republicana, Iniciativa per Catalunya els Verds i Esquerra Unida i Alternativa (PSC, ERC, ICV i EUiA), va modificar nou articles del Pla director. El document incloïa una franja de 500 m, a partir del límit de les indústries, en la qual es preveien activitats industrials i turístiques sempre que no se superés la xifra de quinze habitatges per hectàrea. Amb les modificacions s'impedia finalment que es construissin habitatges, allotjaments o equipaments turístics en aquesta franja de seguretat. Segons el director general d'urbanisme Joan Llort ara els ajuntaments de cada municipi podrien decidir l'ús que creguessin oportú, sempre que la zona es destinés a serveis complementaris que no comportessin cap risc. A més el conseller de Política Territorial i Obres Públiques va demanar



A partir del límit de les indústries una franja de 500 m preveia activitats industrials i turístiques. Foto: Àlex Tarroja

que el sector abordés seriosament la construcció del mur verd que separa els barris de Ponent de Tarragona del polígon químic del sud. Així el delegat del Govern al Camp Xavier Sabaté apuntava que hi havia elements per poder afirmar que la indústria química estava disposada a executar l'obra.

D'aquesta manera des del Govern s'esperava que es retiraria el contenciós que havien interposat algunes empreses del sector químic, l'Ajuntament de Tarragona i la concessionària d'autopistes contra l'aprovació del Pla director. Així, el secretari per a la Planificació Territorial, Oriol Nel·lo, demanava explícitament la retirada d'aquests contenciosos tenint en compte que s'havia donat resposta positiva a la majoria de recursos.

Els municipis afectats pel Pla haurien de modificar el respectiu planejament per adaptar-lo als requisits del document urbanístic del Camp. És en aquest sentit que Joan Llort va dir que Vila-seca ja havia començat a fer les adaptacions requerides. De fet, per a aquest municipi la franja de seguretat es començaria a comptar a partir de les parcel·les reservades per a la indústria en els convenis signats entre el 1992 i el 1999 entre el consistori i les empreses. El Govern, en canvi, va desestimar la petició de l'Ajuntament de la Pobla de Mafumet que reclamava més sòl urbanitzable al Pla director perquè el seu municipi estava afectat pel polígon químic nord. Des de DPTOP es considerava que el document preveia sòl urbanitzable amb escreix.

Pel que feia als terrenys situats a ponent de la riera de la Boella, al costat de la Canonja, aquests no es mantindrien com a sòl no urbanitzable protegit sinó que seria sòl no urbanitzable sense especial protecció. Això permetria que en el futur els ajuntaments de Tarragona (a la Canonja), Reus i Vila-seca destinessin els espais a usos industrials no químics (indústria de serveis, logística o aparador). El Pla establia la previsió d'un 20% de zona verda que s'hauria d'emplaçar al llarg de la riera de la Boella com a protecció paisatgística i ambiental.

Per altra banda, l'executiu va admetre també la petició de la firma Productos Asfálticos per tal de poder mantenir l'activitat a les instal·lacions que tenia al polígon Entrevies de Tarragona, sempre que els terrenys que ocupava no fossin necessaris per a futures ampliacions de l'estació. La concessionària de l'autopista també havia demanat que no es preveiés una reserva entre l'autopista i l'autovia de Bellissens, però el Govern català va recordar que aquesta reserva ja estava prevista al Pla general de Reus i que no corresponia donar-hi resposta en el marc del Pla director.

El Govern també va acceptar l'ús del recinte de la Universitat Laboral com a oficina, que demanava l'Ajuntament de Tarragona. Finalment, s'esmenava també la delimitació com a sòl industrial d'una franja de terreny entre la depuradora i les instal·lacions de suport logístic del moll de pilons de Repsol. L'alcalde de Tarragona Joan Miquel Nadal va manifestar que s'estudiaria la possibilitat de retirar el contenciós. A la vegada es va pronunciar a favor del Pla, perquè considerava que era una gran eina de treball que s'havia consensuat i perfeccionat per assegurar el progrés econòmic de la indústria i el turisme de la zona.

Però tots aquets canvis van molestar el sector hoteler de Tarragona. La Federació Empresarial d'Hostaleria i Turisme (FEHT) i el seu president Carles Ferrer creien que es retallava un pla que havia estat consensuat per representants d'ambdós sectors, i consideraven que s'havia trencat el pacte. Per contra, les diputades d'ICV, Dolors Comas, i del PSC, Teresa Carrera, es van felicitar per la resolució final dels recursos presentats.

CDB

Més informació:

www.gencat.net
www.ajtarragona.es

123 PLA DIRECTOR D'EQUIPAMENTS PENITENCIARIS 2004-2010



L'any 2004, el Govern de Catalunya aprova el Pla director d'equipaments penitenciaris. Les actuacions a emprendre suposen el tancament de sis dels centres actuals per obsolescència, la construcció de quatre centres de compliment de penes, un centre de preventius, un de dones i la remodelació o conversió dels centres oberts. El desplegament del mapa penitenciari a l'horitzó 2010 suposarà que es creïn 6.500 noves places per a reclusos. L'any 2005, el Departament de Justícia de la Generalitat concreta l'emplaçament dels nous centres previstos al Pla director. L'acceptació d'un centre penitenciari no sempre és fàcil però les negociacions dels municipis amb la Generalitat per pactar compensacions han facilitat les ubicacions que permetran el desplegament del futur mapa penitenciari català.

L'11 de maig del 2004, el Govern de la Generalitat va aprovar el Pla director d'equipaments penitenciaris, 2004-2010. Segons el conseller de Justícia, Josep M. Vallès i Casadevall (Ciutadans pel Canvi, CpC), aquest Pla tenia com a objectiu avaluar les necessitats dels centres penitenciaris per tal de modernitzar aquest tipus d'instal·lació a Catalunya i així donar resposta tant al constant increment d'interns com a la necessària renovació d'equipaments obsolets o saturats.

Segons el conseller Vallès, amb l'execució dels centres previstos al Pla director d'equipaments penitenciaris, el Govern tripartit de la Generalitat de Catalunya volia introduir un canvi en la tipologia dels centres en planificar uns recintes més petits que homologarien la política penitenciària catalana amb la d'altres països europeus, a més de considerar aquest tipus d'equipament com un servei públic d'interès general.

Tipologies i requisits per als nous centres

En el Pla director es van definir les tipologies dels nous centres a partir de la classificació penal i penitenciària dels interns i també es van especificar els requisits bàsics del territori que els hauria d'acollir.

Els centres de compliment de penes haurien d'oscil·lar entre les cinc-centes i les set-centes cinquanta places com a màxim. Aquests serien els centres que requeririen unes condicions més estrictes de seguretat i, per tant, les ubicacions serien, preferentment, en entorns una mica allunyats de les àrees urbanes i amb poca població al voltant. Tanmateix, la facilitat d'accés i les bones comunicacions, especialment amb transport públic, haurien de ser elements a tenir en compte, com també l'existència d'un centre urbà proper que assegurés una adequada oferta dels serveis per al funcionament diari d'una presó.

Els centres per a col·lectius específics, com els joves i les dones, haurien d'oscil·lar entre les tres-centes i les quatre-centes cinquanta places com a màxim i requeririen unes condicions d'edificació específiques.

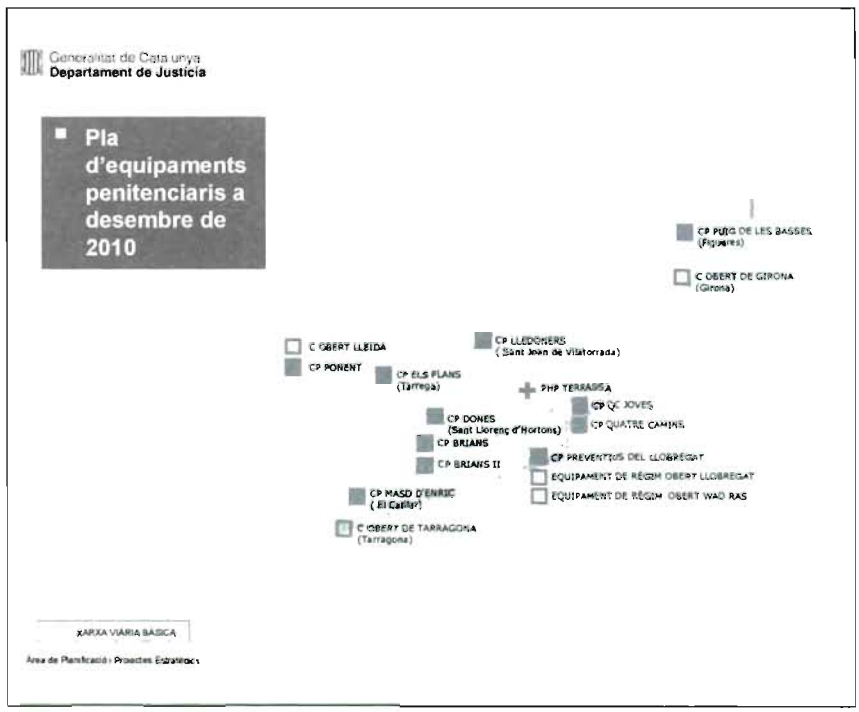
La ubicació dels centres oberts hauria de ser en nuclis urbans amb transport públic accessible per tal d'afavorir els processos de reinserció dels interns. Aquests centres acollirien entre dos-cents cinquanta i tres-cents cinquanta interns.

Els centres per a preventius i de trànsit s'haurien d'ubicar preferentment en zones urbanes i periurbanes per tal de garantir la proximitat a les seus dels jutjats. La grandària òptima estimada oscil·laria entre les sis-centes i les set-centes cinquanta places.

Necessitats futures. Previsions de nous centres i anunci de localitzacions

A partir de l'anàlisi de l'estat de les instal·lacions penitenciàries i de la població reclusa, el Pla va establir la necessitat de construir un nou centre de compliment de penes a les comarques de la Regió de Girona i Tarragona-Terres de l'Ebre, respectivament, mentre que a la Regió Metropolitana-Catalunya Central s'hauria d'ubicar la nova presó de dones, un nou centre per a preventius, a més de dos centres de compliments de penes per a homes i d'un equipament específic per a joves.

El mes de juny de l'any 2005 el conseller de Justícia va presentar l'acord d'execució del Pla director d'equipaments penitenciaris que concretava les ubicacions de les instal·lacions previstes. En relació amb els centres de compliment de penes, les noves construccions s'ubicarien a Figueres (Alt Empordà), el Catllar (Tarragonès) i TÀRREGA [48] (Urgell), mentre que el de dones s'edificaria a SANT LLORENÇ D'HORTONS [2004 59] (Alt Penedès). Aquest mapa es completaria amb els centres que ja estaven



El Pla d'equipaments penitenciaris suposarà que es creïn 6.500 noves places per a reclusos. Foto: Generalitat de Catalunya Departament de Justícia Secretaria de Serveis Penitenciaris

en construcció: el de joves, a Quatre Camins a la Roca del Vallès (Vallès Oriental) i l'ampliació de Brians a Sant Esteve de Sesrovires (Baix Llobregat). També s'hi va incloure el CENTRE DE COMPLIMENT DE PENES DELS LLEDONERS [2004:60], a Sant Joan de Vilatorrada (Bages), amb un projecte més avançat pel que fa a les altres actuacions previstes al Pla director.

Una part de l'espai ocupat pels equipaments penitenciaris de Girona, de Tarragona de Wad Ras, de Trinitat i de la Model de Barcelona es reservaria per als futurs centres de règim obert. El que ja funcionava a Lleida, es remodelaria.

En relació amb el CENTRE PENITENCIARI DE PREVENTIUS DE CATALUNYA [47], el Pla director en preveia la construcció a les "comarques de Barcelona". Tanmateix, en la presentació de l'acord d'execució del 2005, el conseller Vallès va anunciar l'interès del seu Departament perquè aquest nou centre es fes a la ciutat de Barcelona o a la conurbació més immediata.

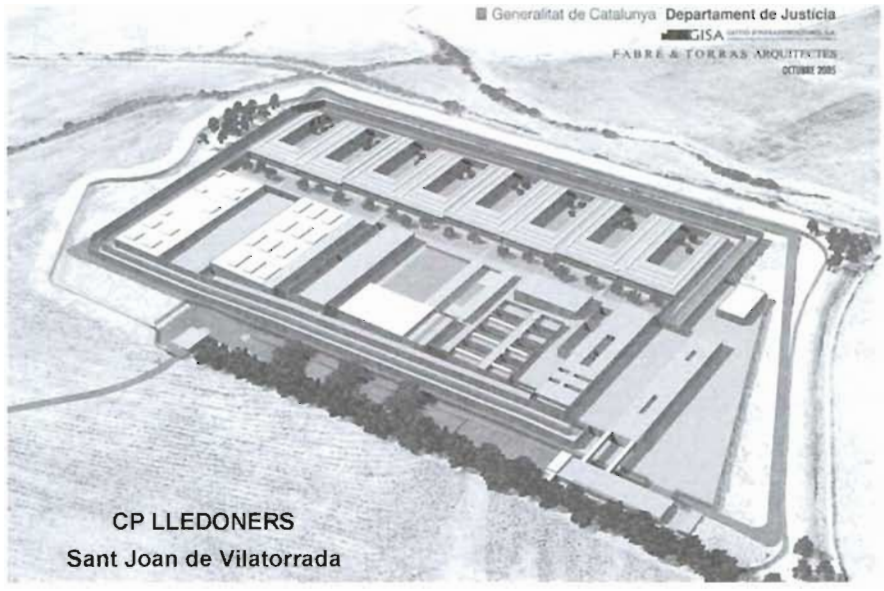
L'execució del conjunt de les actuacions es va estimar en 450 MEUR. Afegint els nous centres als ja consolidats (Brians, Quatre Camins i Ponent) l'any 2010, a Catalunya hi hauria un total d'unes onze mil places per a interns, més de la meitat de les quals serien de nova creació.

Les reaccions dels municipis afectats

El març de 2005 havia començat el procés de licitació per a la construcció i conservació del nou centre penitenciari de Joves de Quatre Camins amb el propòsit d'iniciar les obres dins el mateix any. Quant a l'ampliació de Brians, es va continuar amb la construcció del centre, les obres del qual s'havien iniciat a final de 2004.

Aquests dos projectes, començats durant el darrer mandat de Convergència i Unió (CiU) al Govern de la Generalitat de Catalunya, van quedar recollits al nou Pla director d'equipaments penitenciaris amb la previsió que fossin operatius el 2007. Els dos municipis es van acollir al Decret 335 de 20 de juliol de 2004, pel qual es regulaven les compensacions que haurien de rebre els municipis afectats per aquestes instal·lacions, tant les de nova creació com les ja existents.

Quant al centre dels Lledoners, el març de 2005 el conseller del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), Joaquim Nadal i Farreras, en va aprovar definitivament el pla especial urba-



En la imatge, projecte arquitectònic del centre de Sant Joan de Vilatorrada. Foto: Generalitat de Catalunya Departament de Justicia Secretaria de Serveis Penitenciaris.

nístic; també es va acabar la redacció del projecte constructiu, 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 i es preveia que entrés en funcionament el 2008.

El nou centre penitenciari de Puig de les Basses a Figueres comptava amb el suport de l'equip de govern del consistori municipal. De fet, l'alcalde Joan Armangué Ribas, del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), havia ofert els terrenys on s'ubicaria la futura presó de la Regió de Girona al Departament de Justícia. A més de les compensacions previstes pel Decret 335/2004, l'Ajuntament de Figueres va negociar la recuperació de l'edifici actual de la presó, catalogat com a modernista, que passaria a ser de titularitat municipal i que s'adequaria a usos cívics i lúdics. Els terrenys on s'ubicaria la nova instal·lació toquen el terme municipal de Llers que, al principi, va rebutjar l'equipament però que, finalment, el va acceptar perquè el Departament de Justícia va permetre que s'acollís a les compensacions del Decret de juliol de 2004, com si fos un municipi afectat.

El centre de compliment de penes de la Regió de Tarragona-Terres de l'Ebre, Mas Enric, al municipi del Catllar no comptava amb el suport de l'Ajuntament. Mas Enric és un bosc de 100 ha on hi havia hagut la instal·lació d'un campament militar. A més del rebuig de tot el consistori del Catllar, el Grup d'Estudi i Protecció dels Ecosistemes del Camp (GEPEC) també s'hi va oposar i es va mostrar partidari de preservar al màxim l'espai a fi d'integrar-lo en un futur cinturó verd al voltant de la ciutat de Tarragona. Davant la determinació del Departament de Justícia, l'alcalde del Catllar, Josep M. Gavaldà Colomina, de Convergència i Unió (CiU), es va mostrar decidit a negociar una millora en les compensacions que hauria de rebre el municipi mentre que el GEPEC va comunicar que vetllaria pel disseny del projecte per tal de fer compatible la preservació del bosc amb l'equipament que considerava d'interès social.

Tàrrega és el municipi on s'ubicarà un altre dels nous centres de compliment de penes, el de la Plana. En aquest cas, l'ajuntament, encapçalat per Joan Amezaga i Solé de l'Agrupació d'Independents Progressistes i Nacionalistes (AIPN), no tan sols va negociar la ubicació de la presó sinó que va manifestar públicament la bondat d'aquest equipament com a generador de seguretat, reclam de serveis i creador d'ocupació.

El 4 d'agost de 2005 es va publicar al *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya* (DOGC) l'anunci de la licitació per a l'adjudicació dels estudis relacionats amb la construcció d'aquests centres penitenciaris. El desembre de 2005 es van designar els diferents estudis d'arquitectura encarregats del disseny de cada un dels nous projectes, la data de lliurament dels quals seria el juny de 2006. Els nous equipaments tindrien una superfície construïda de 54.000 m² i s'ubicarien en una extensió de seguretat de 9 ha de terreny; la inversió estimada seria de 72 MEUR per projecte. A partir del segon semestre de 2006 es preveia que es procedís a l'adjudicació de les obres per tal de poder obrir els centres l'any 2009.

Pel que fa a la nova presó per a dones de Catalunya l'acord d'execució del pla director l'ubicava a Sant Llorenç d'Hortons. La superfície construïda seria de 40.000 m² en una àrea perimetral de 7,5 ha; la inversió estimada rondaria els 50 MEUR i es preveia que les obres comencessin el 2007. L'adjudicació de la redacció del projecte es va iniciar amb la licitació publicada en el DOGC del 4 d'agost i al desembre es va conèixer públicament l'estudi d'arquitectura encarregat de realitzar-lo.

Quant al centre de preventius, el 2005 va ser un any de negociacions intenses per tal d'arribar a un acord per definir-ne la ubicació. Finalment, el Departament de Justícia de la Generalitat i l'Ajuntament de Barcelona van consensuar la futura ubicació d'aquest nou centre al barri de la Zona Franca.

Altres reaccions

L'associació progressista Jutges per la Democràcia (JpD), l'exfiscal anticorrupció Carles Jiménez Villarejo i el sindicat Comissions Obreres (CCOO) van valorar positivament el Pla director presentat pel Departament de Justícia. En el cas de JpD van considerar oportú el projecte perquè, a parer seu, la situació a les presons catalanes era crítica. Jiménez Villarejo i CCOO van mostrar el seu acord a construir centres petits i repartits pel territori.

El Síndic de Greuges, Rafel Ribó Massó, també es va mostrar partidari de millorar la situació penitenciària a Catalunya arran d'una visita que va fer a la presó Model el juliol de 2005. El Síndic va mostrar la seva indignació perquè, per tal de donar cabuda a la població reclusa, la presó havia duplicat, o fins i tot més, la seva capacitat a base d'encabir presos a les cel·les. D'aquesta manera, una cel·la de 10 m² podia arribar a ser compartida per sis o més presos. Després de la visita, va anunciar que l'oficina del Síndic estava elaborant un informe per a final d'aquell any on es recollirien un seguit de propostes per millorar el sistema penitenciari català. Entre aquestes propostes va avançar la necessitat que Barcelona tingués un centre de preventius i va recordar que calia mantenir el diàleg i la negociació amb els diferents col·lectius implicats per tal d'evitar l'oposició sistemàtica a la construcció d'aquest tipus d'equipament.

Felip Puig i Godes, portaveu de Convergència i Unió (CiU) al Parlament, va manifestar que el futur mapa de presons suposaria un degoteig de centres pel territori català que alteraria l'estabilitat i la cohesió del país. Aquestes declaracions van ser contestades pel conseller primer de la Generalitat, Josep Bargalló Valls, que li va recomanar un canvi de valoració i li va retreure la poca feina que, segons ell, havien fet els governs de CiU en temes de planificació penitenciària.

Per tal d'ajustar els terminis d'execució de les obres dels centres penitenciaris amb l'horitzó del pla, el Departament de Justícia preveia que a Brians 2, de Sant Esteve de Sesrovires, les obres continuessin a bon ritme al llarg de 2006 per poder inaugurar el centre el 2007. Quant als Joves de Quatre Camins, de la Roca del Vallès i els Lledoners de Sant Joan de Vilatorrada, la construcció s'hauria d'iniciar el 2006 per tenir-los acabats el 2008. En relació amb els centres de compliment de penes de Dones de Sant Llorenç d'Hortons, el Catllar, Tàrrega i Figueres s'esperava la recepció dels projectes constructius i d'urbanització el juny de 2006 per iniciar les obres el 2007 i acabar-les el 2009. El centre de preventius restava subjecte a les negociacions entre diferents departaments de la Generalitat i l'Ajuntament de Barcelona. En aquestes negociacions s'havia de fixar, entre altres, l'emplaçament del centre obert de la ciutat, la destinació dels terrenys ocupats per la Model i l'encaix de la nova presó al barri de la Zona Franca.

ESR

Més informació:

www.gencat.net/justicia
www.gepec.org

PLA DIRECTOR SUPRAMUNICIPAL DE SOSTENIBILITAT DE L'ALT PENEDÈS 124



La Mancomunitat de Municipis de l'Alt Penedès va elaborar el Pla director supramunicipal del sòl no urbanitzable per tal de preservar els recursos naturals i els valors paisatgístics, arqueològics, històrics i culturals de la zona. Es tracta d'un estudi que planteja una planificació conjunta de tots els municipis que integren la Mancomunitat, per tal d'obtenir una visió general del territori. Aquests municipis hauran d'incorporar els continguts del Pla dins dels seus planejaments municipals, ja que aquest document no té caràcter normatiu.

La comarca de l'Alt Penedès està situada en la plana de la Depressió Prelitoral, limitada al nord per les serres d'Ancosa i Mediona i al sud pel massís del Garraf i la serralada d'Ordal. Els usos del sòl es distribueixen en tres franges. Les serralades del nord són majoritàriament forestals, mentre que a la plana es produeixen els cultius de secà que rivalitzen amb els usos residencials i industrials i a les serralades del sud, els usos tornen a ser forestals amb presència d'urbanitzacions aïllades.

Situada a l'extrem nord de la comarca, la Mancomunitat de Municipis de l'Alt Penedès (MAP) està formada pels municipis del Pla del Penedès, Gelida, Puigdàlber, Sant Llorenç d'Hortons, Sant Quintí de Mediona, Sant Pere de Riudebitlles, Sant Sadurní d'Anoia, Torrelavit i Subirats. Té una extensió de 17.394 ha i una població de 28.528 habitants segons el padró de 2005. Els sols agrícoles suposen el 47% de la superfície total de la MAP i el conreu predominant és la vinya, que ocupa el 78% dels sòls agrícoles de l'àmbit. El Penedès produeix el 98,9% del cava de Catalunya i el 98,4 % del cava espanyol.

La MAP va presentar, l'octubre de 2005, el Pla director supramunicipal de sostenibilitat de l'Alt Penedès. Aquest Pla, segons explica el president de la Mancomunitat i alcalde de Sant Sadurní d'Anoia, Joan Amat i Solé (Convergència i Unió, CiU), "ha de servir per marcar clarament les àrees que s'han de preservar i unificar les normatives de protecció dins del sòl no urbanitzable".

Antecedents del Pla

La situació de l'Alt Penedès dins del corredor Prelitoral i la seva proximitat a la conurbació de Barcelona han convertit aquesta comarca en un territori molt adequat per a la localització d'infraestructures de pas i polígons d'activitat econòmica. Aquests usos transformen el paisatge tradicional de la vinya. El Consell Comarcal i plataformes com Salvem el Penedès s'han oposat reiteradament a diverses actuacions a la comarca com el desdoblament de l'N-340,



L'objectiu és identificar els valors productius i ecològics del paisatge. Foto: Marta Casas.

l'autovia B-40, Quaret Centuro [2004-17] [18], els cementiris penedesencs de Sant Llorenç d'Hortons i la Granada [2004-59] [49] i la transformació de la vinya en usos industrials. Amb l'objectiu de garantir una gestió sostenible del territori i millorar la qualitat de vida es va desenvolupar el Pla director supramunicipal de sostenibilitat de l'Alt Penedès. En aquest sentit, aquest àmbit ja disposava d'altres plans amb visió supramunicipal, com ara el Pla director territorial de l'Alt Penedès [2004-135] [125] (en elaboració), la Carta del paisatge [2004-39] i el Pla estratègic de l'Alt Penedès.

Objectius i propostes del Pla

L'objectiu del Pla va ser identificar els valors productius, ecològics, ambientals, patrimonials i del paisatge del sòl no urbanitzable en l'àmbit de la MAP, amb la finalitat de protegir-los i incorporar les propostes dins els plans urbanístics dels municipis. El document es va estructurar en memòria, fitxes descriptives d'elements, proposta d'espais amb valor i proposta de normes urbanístiques.

Es van analitzar aspectes relacionats amb la geologia, hidrologia, riscos geològics, usos del sòl, vegetació, espai forestal, espai agrari, hàbitats, zones de significació faunística, connectivitat, patrimoni arquitectònic, arqueològic i paleontològic i paisatge.

Es van cartografiar i elaborar un conjunt de fitxes de les masies i nuclis, dels jaciments arqueològics, dels jaciments paleontològics i de les deu unitats de paisatge en què es divideix l'àmbit.

Per tal d'aconseguir una planificació sostenible del territori, es van identificar els espais que caldria protegir i conservar a llarg termini i es van elaborar els mapes següents: espais d'alt valor forestal, sistema de connectors, mapa de riscos, proposta d'ampliació de la Xarxa Natura 2000, espais d'interès agrari, aqüífers d'alt valor, àrees d'interès faunístic, xarxa de camins històrics i espais d'interès hidrogeològic. Un cop feta aquesta anàlisi es podran determinar les possibilitats de desenvolupament del sistema i identificar els espais que poden ser susceptibles d'admetre creixements urbans sense que això representi una pèrdua dels recursos i valors del territori.

A la proposta de normes, l'ordenació es va realitzar mitjançant la qualificació urbanística del sòl en àmbits, espais, xarxes i zones. Es van delimitar cinc àmbits que abasten tot el sòl no urbanitzable i que s'identifiquen com àmbit d'alt valor ambiental i patrimonial, àmbit d'interès estratègic, àmbit de prevenció de riscos, àmbit de prevenció d'interès supramunicipal i àmbit de prevenció d'interès municipal. Cada un d'aquests àmbits correspon a una de les categories del sòl no urbanitzable dels plans territorials parcials. Els àmbits es subdivideixen en espais i aquests en zones. A cada àmbit, espai i zona es proposen restriccions concretes per tal d'evitar la proliferació d'activitats que atemptin contra la natura, el paisatge o el patrimoni de l'indret. Dins de les xarxes s'inclouen la xarxa de camins històrics, ramaders, veïnals, turístics i estructuradors del territori, i també masies, fonts i patrimoni.

Activitats de difusió del Pla

Les institucions impulsores de Pla, Mancomunitat, Generalitat de Catalunya i Diputació de Barcelona, juntament amb l'equip redactor, es van proposar desenvolupar una estratègia de participació ciutadana que permetés donar a conèixer l'estudi i canalitzar les aportacions dels diferents agents socials. En aquest sentit es preveu portar a terme presentacions públiques del Pla als nou municipis, difondre'n l'estudi als domicilis mitjançant un butlletí i un CD, muntar una exposició itinerant pels nou municipis i publicar una pàgina web.

Amb la presentació del Pla el mes d'octubre, es va iniciar el procés de participació ciutadana, que es preveu que finalitzi a final de gener de 2006, data en la qual està prevista la presentació de les conclusions finals de l'estudi i les propostes ciutadanes. A partir d'aquest moment es trametrà a tots els ajuntaments perquè ho introdueixin als seus planejaments municipals.

Per tal de garantir el compliment dels criteris del Pla, la Mancomunitat té prevista la creació d'una entitat supramunicipal de seguiment, Custodia del territori, formada per ajuntaments, administracions supramunicipals, propietaris privats i ciutadans.

PPG

Més informació:

http://213.195.75.242/mmap/projecte.htm
http://213.195.75.242/mmap/cartografia.htm



S'inicia el procés de participació i discussió de propostes del Pla director territorial de l'Alt Penedès impulsat pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques, en col·laboració i coordinació amb el Consell Comarcal de l'Alt Penedès. Algunes entitats ecologistes critiquen la manca d'informació i transparència. A la darreria d'any es presenta a tots els ajuntaments un esborrany de l'avanç de pla perquè s'hi pugui fer esmenes. Per al 2006 s'esperava l'aprovació d'aquest document.

Antecedents | 2003: 91; 2004: 135

La comarca de l'Alt Penedès està situada a la plana del corredor prelitoral, entre les comarques del Garraf, el Baix Llobregat, l'Anoia i el Baix Penedès, en l'àmbit d'influència de la Regió Metropolitana de Barcelona. El vi i el cava són el principal motor econòmic d'una zona que suporta, des de fa uns anys, una creixent pressió urbanística, industrial i demogràfica que ha implicat una important transformació dels usos del sòl.

Les singularitats de la comarca, l'existència d'iniciatives com la CARTA DEL PAISATGE [2004: 39] entre altres estudis territorials, a més de la voluntat explícita del Consell Comarcal de l'Alt Penedès (CCAP), van conduir la Generalitat a endegar la redacció del Pla director territorial de l'Alt Penedès (PDTAP) l'any 2002 amb l'objectiu de definir unes directrius de creixement i d'usos i preservar la comarca fent compatible el conreu de la vinya amb les dinàmiques metropolitanes.

Durant el 2003 i 2004 se'n va redactar la diagnosi i es va crear la Comissió de Seguiment en el si del CCAP, dirigida pel seu gerent Jordi Cuyàs Soler. A començament de 2005 es va iniciar la redacció de l'avanç del pla, tutelat pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), amb la participació de bona part dels agents implicats. L'equip redactor[1] es va constituir a partir d'un conveni entre el DPTOP i la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC), sota la direcció de Juli Esteban i Noguera, director del Programa de Planejament Territorial i coordinat per Josep Maria Carrera coordinador del Pla territorial metropolità de Barcelona (PTMB), per tal de garantir la compatibilitat amb aquest.

Primera fase del Pla director: debats públics

A mitjan febrer el CCAP va convocar els veïns a participar en el procés de debat sobre els diferents temes clau de la comarca que tindria lloc durant els mesos següents. Les jornades es van organitzar en dues fases: una primera en la qual es van debatre temes sectorials d'interès per a la comarca, i una segona on es van exposar les conclusions i un primer esborrany de propostes als diferents municipis.

La primera de les sessions es va celebrar el 17 d'aquell mes amb una participació de cent vint assistents. Es van tractar qüestions polèmiques a la comarca com els CENTRES PENITENCIARIS DE SANT JOAN SAMORA (SANT LLORENÇ D'HORTONS) I DE LA GRANADA [49], les dificultats econòmiques del sector vitivinícola o la inversió públic-privada en projectes comarcals –com la remodelació del Museu del Vi de Vilafranca. El llavors president del CCAP, Lluís Valls Comas, del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), va explicar que "el major repte del Pla director és que la comarca sigui capaç de desenvolupar-lo dins del consens i sense ignorar l'autonomia dels municipis".

Durant la primavera, es van celebrar tres sessions més de debat: la celebrada el 28 d'abril, va estar orientada l'entorn de l'economia de la comarca, i es va centrar en la logística i l'organització del sistema productiu; el 12 de maig es va abordar el patrimoni cultural com a garantia d'identitat del territori i, finalment, la tercera sessió, del 26 de maig, va tractar les infraestructures de mobilitat de la comarca.

Abans de l'estiu, el llavors vicepresident del CCAP, Ramon Xena Pareta (ERC)[2], va convocar el consell d'alcaldes per presentar-los un esborrany dels primers resultats del Pla com a base per començar la segona fase del debat participatiu, que s'hauria de produir a partir de setembre.

Presentació als ajuntaments de la proposta de l'avantprojecte del Pla

L'avanç del PDTAP és un document de treball que se sotmet a la consideració dels ajuntaments, entitats i persones interessades del territori. Inclou una diagnosi de la situació del territori i un avanç de propostes sobre els espais oberts, els assentaments i les infraestructures de mobilitat.

El 26 de setembre es va exposar a Sant Sadurní d'Anoia el primer avantprojecte del Pla. Posteriorment s'exposà també a Vilafranca del Penedès, Gelida, Santa Margarida i els Monjos i Sant Martí Sarroca. A partir de llavors es va donar un termini de tres mesos perquè els ajuntaments, les entitats i els ciutadans poguessin aportar suggeriments a l'Avantprojecte de pla director.

Alguns agents socials critiquen la manca d'informació

La plataforma ecologista Salvem el Penedès, que va néixer com un grup d'oposició al projecte de pas de l'AUTOVIA B-40, QUART CINTURÓ [18] a la comarca i que ha actuat contra la base de manteniment del FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT (FAV) A VILAFRANCA [69], va criticar en repetides ocasions la manca d'informació sobre el contingut del Pla. El grup va alertar a començament d'any que estaven valorant de "manera seriosa abandonar el Consell Ecosocial". També l'associació Marca Penedès, que es va constituir el 2003 amb l'objectiu de protegir l'espai agrari del Penedès històric com a bé patrimonial i social, es va declarar insatisfeta amb el Pla, atès que consideraven que ni aquest ni la Carta del paisatge complien les seves expectatives. "Per ser útils, aquests documents haurien de cobrir el conjunt del territori, que és el de la DO, no només l'Alt Penedès", opinava Francesc Ventura, un dels portaveus del col·lectiu.

Propostes de l'avanç del Pla director de l'Alt Penedès

Les propostes d'actuació plantejades al PDTAP s'organitzen al voltant de tres àmbits: el Sistema d'infraestructures, el Sistema d'assentaments i el Sistema d'espais oberts. Per a cada un d'aquests temes es plantegen objectius i criteris que hauran de

ser previstos als plans d'ordenació urbanística municipal (POUM).

Entre les qüestions més rellevants proposades al Pla, cal destacar el desdoblament de la carretera N-340 des de Vilafranca fins a Martorell, amb un traçat paral·lel a la línia d'alta velocitat. En arribar a Martorell enllaçaria directament amb l'AP-2. També inclou la creació de la LÍNIA FERROVIÀRIA ORBITAL VILANOVA-MARTORELL [80] amb estacions a Vilanova i la Geltrú, Santa Margarida i els Monjos i Vilafranca del Penedès. Xena va apuntar que "l'aposta per un servei de transport públic eficient implica construir una línia amb freqüència de metro que no superi els deu minuts fins als Monjos". En aquest sentit, es preveu que Vilafranca tingui en el futur fins a tres estacions de ferrocarril, a més de les estacions de regionals i rodalies: una d'aquestes hauria de donar servei als polígons industrials.

També es proposen graduacions de creixement i estratègies específiques per a cadascun dels assentaments, agafant com a base l'anàlisi i la classificació dels mateixos. Pel que fa al sistema d'espais lliures, el PDTAP protegeix especialment una superfície aproximada de 55.600 ha, un 93% del total de la comarca. En general, els municipis amb més quantitat de superfície de protecció especial d'interès natural o ambiental són els situats a la perifèria de la comarca, on predominen els espais arboris i arbustius especialment dels municipis perifèrics.

Calendari d'aprovació

Ramon Xena va demanar a tots els ajuntaments la revisió del document durant el mes de novembre per fer l'aprovació de l'avanç, que faria efectiva la Comissió d'Ordenació Territorial Metropolitana a final de gener de 2006. Segons va explicar, a finals d'aquest mes, un cop publicat el text al *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya* (DOGC), estava previst obrir un darrer període per formular observacions i suggeriments, els quals havien de ser tinguts en compte per a l'elaboració del projecte de pla que serà objecte de tramitació.

A començament de gener de 2006 n'estaven previstes exposicions i sessions públiques de debat a Vilafranca del Penedès, Sant Sadurní d'Anoia, Santa Margarida i els Monjos, Gelida i Sant Martí Sarroca.

MXA

Més informació:

www.ccapenedes.com/presptd.htm
www.ccapenedes.com/
www.gencat.net/ptop/ptcat/alpen/basica/descarrega/Memoria/Memoria.pdf
www.marcapenedes.org

1 L'equip redactor està format per diversos professionals: De la UPC–CCRSarq: Isabel Castiñeira i Miquel Corominas, doctors arquitectes, Sara Mas, arquitecta i Pau Palomer, estudiant d'arquitectura. D'Estudi DTUM: Albert Cortina, advocat. D'EXMF: Xavier Mayor, Doctor en Biologia, Roser Pont i Júlia Barba ambientòlegs. De la UdG: Josep Gordi, geògraf. I Ricard Belmonte, biòleg, màster en Ecologia, Raimon Roda, enginyer agrònom.

2 Va ser nomenat president del Consell Comarcal el 21 de juliol de 2005 en substitució de Lluís Valls.

PLA DIRECTOR TERRITORIAL DE L'EMPORDÀ 126



El Departament de Política Territorial i Obres Públiques presenta l'Avantprojecte del pla director territorial de l'Empordà que orienta el creixement urbanístic a les principals àrees urbanes per limitar la dispersió de la urbanització i protegir els espais oberts. Una part dels alcaldes aplaudeix la iniciativa en considerar-la necessària, mentre que altres s'hi oposen argumentant que els ajuntaments havien estat exclosos de la participació. Salvem l'Empordà declara que el document no és prou concret i que no permetrà frenar el creixement urbanístic de les dues comarques.

Antecedents | 2003:95; 2004:136

El setembre de 2003 el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) i els consells comarcals de l'Alt i el Baix Empordà van signar un conveni per redactar el Pla director territorial de l'Empordà (PDTE), el document que havia de contenir les determinacions bàsiques pel que fa als espais oberts, les infraestructures i el desenvolupament urbà. La redacció d'aquest document era una de les reivindicacions de la plataforma Salvem l'Empordà, que es va constituir aquell mateix any i que protestava per l'existència de projectes –urbanitzacions en espais oberts, camps de golf, centrals eòliques o infraestructures viàries i ferroviàries– que considerava negatius. A final d'aquell mateix any es van iniciar els treballs previs a la redacció del Pla.

El 2004 el nou DPTOP va reiterar l'aposta per l'elaboració del PDTE. A més, el secretari per a la Planificació Territorial, Oriol Nel·lo, va assegurar que, a diferència del pla impulsat per l'anterior Govern, el nou tindria més capacitat resolutiva i que inclouria normes d'obligat compliment per part dels ajuntaments i la Generalitat. Durant aquell any van continuar els treballs de redacció i a partir del mes d'octubre es va iniciar el procés de participació ciutadana.

El DPTOP presenta l'Avantprojecte

El 4 de maig el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, va presentar l'Avantprojecte del PDTE a la Comissió de Seguiment del Pla integrada per representants dels consells comarcals de l'Alt i el Baix Empordà. A partir d'aquell moment s'obria un període de consulta pública que havia de durar quatre mesos, durant el qual el Pla seria tramès i presentat en sessions informatives a tots els ajuntaments empordanesos i podria ser consultat per entitats i particulars, amb l'objectiu que hi aportessin els suggeriments que creguessin convenients. Un cop resolts, el DPTOP aprovaria inicialment el document.

El Pla partia d'una diagnosi en la qual s'afirmava que l'Empordà comptava amb un ric patrimoni natural, paisatgístic i cultural i que tenia unes dinàmiques socials i econòmiques satisfactòries. No obstant això, s'hi detectaven problemes vinculats a la pressió urbanística i immobiliària com a conseqüència de la creació de segones residències i a una polarització econòmica que se centrava en els sectors de la construcció i el turisme. En resposta a la diagnosi, els objectius principals del PDTE eren reforçar les ciutats i els principals nuclis urbans com a centres residencials i de serveis, limitar la dispersió de la urbanització, fomentar la diversificació de les activitats econòmiques, millorar l'accessibilitat i la vertebració del territori i protegir el paisatge i els espais oberts com a patrimoni ambiental, cultural i econòmic.

El Pla se centrava en els anomenats tres sistemes bàsics de l'estructura i la funcionalitat del territori: assentaments urbans, espais oberts i infraestructures de mobilitat.

Assentaments urbans

L'objectiu del PDTE era ordenar el creixement urbanístic futur dels assentaments urbans de les dues comarques. El DPTOP calculava que durant els pròxims vint anys l'Alt i el Baix Empordà tindrien necessitat d'uns 24.000 habitatges nous (12.500 a l'Alt Empordà i 11.500 al Baix), mentre que la reserva de sòls urbanitzables en els planejaments municipals en permetia construir 73.000 (43.000 a l'Alt Empordà i 30.000 al Baix), és a dir, tres vegades més. Per això, en termes generals, l'Avantprojecte no proposava la creació d'àrees de sòl urbanitzable residencial no incloses en els planejaments urbanístics vigents.

El Pla, per contra, proposava orientar els desenvolupaments residencials cap a les ciutats amb més i millor capacitat d'acollida (major pes demogràfic i bones condicions de connectivitat) per tal d'afavorir l'aplicació de polítiques d'habitatge, promoure la compacitat dels assentaments, reduir la mobilitat obligada i facilitar el transport públic. S'establia que calia potenciar el creixement urbanístic a les àrees de Figueres-Vilafant, Palafrugell-Monteras i la Bisbal d'Empordà, si bé aquesta última només de manera opcional en funció de la voluntat dels municipis implicats. D'altra banda, per a un total d'onze àrees urbanes de la línia de costa (Sant Feliu de Guíxols, Platja d'Aro, Palamós, l'Estartit, l'Escala, Roses, Cadaqués, Port de la Selva, Llançà, Colera i Portbou) s'establien estratègies de reforma interior i millora urbana ja que no disposaven de gaire sòl apte per a l'extensió urbana. En vint-i-cinc nuclis de la franja prelitoral o interior (entre els quals Santa Cristina d'Aro, Calonge, Pals, Torroella de Montgrí, Verges, Sant Pere Pescador, Castelló d'Empúries o Peralada) s'optava per un creixement moderat. En trenta-sis nuclis, majoritàriament capçaleres de municipis, es proposava la consolidació i millora urbana i un creixement basat únicament en les necessitats internes. Finalment, a la resta de nuclis, majoritàriament de petita dimensió i amb valors de patrimoni urbanístic i paisatgístic, les estratègies s'havien de basar únicament en la consolidació i millora.

D'altra banda, el Pla limitava les opcions de noves trames urbanes de segona residència, impedia la implantació de nous teixits d'habitatge en localitzacions aïllades i proposava desclassificar alguns espais urbanitzables, com la urbanització de Santa Magdalena a Terrades o part del POLÍGON INDUSTRIAL DE ROSES [148]. També s'apostava per la diversificació de l'activitat econòmica a través d'activitats productives no centrades en el binomi turisme-producció immobiliària i per això s'assenyalaven noves opcions d'implantació d'àrees d'activitat econòmica supramunicipals.

Espais oberts

El Pla diferenciava tres tipus de protecció del sòl no urbanitzable segons el seu valor i

la funció territorial, establint per a cada un la normativa de protecció i les directrius de gestió.

El sòl de protecció especial agrupava els espais oberts amb un elevat valor ecològic, forestal, agrícola, cultural o paisatgístic que havien de mantenir la seva qualificació com a sòl no urbanitzable amb l'objectiu de preservar-ne i potenciar-ne els valors. Incloïa els espais protegits (parcs naturals, Pla d'espais d'interès natural –PEIN– i Xarxa Natura 2000), les connexions ecològiques i territorials entre aquests espais i també diverses àrees de valor agrícola a l'Alt Empordà (de Palau-saverdera a Capmany, d'Avinyonet de Puigventós a Lladó i de Viladamat a Vila-sacra) i a la plana central del Baix Empordà.

El sòl de protecció territorial incloïa els espais oberts no adequats per al desenvolupament urbà (per raons topogràfiques, de risc natural o de distància a les àrees urbanes) o amb valors prou importants per aconsellar no ocupar-los mentre hi hagués altres alternatives de sòl de menys valor. Aquests espais mantindrien el règim de sòl no urbanitzable si bé s'hi podien admetre determinades actuacions excepcionals d'interès estratègic i territorial que haurien de ser valorades pels consells comarcals i la Generalitat.

Finalment, el sòl de protecció preventiva corresponia a aquelles àrees de sòl no urbanitzable on les revisions dels plans urbanístics podrien delimitar nous sectors de sòl urbanitzable.

Infraestructures de mobilitat

L'Avantprojecte es marcava com a objectius preveure les infraestructures necessàries per a l'accessibilitat exterior i la connectivitat interior del territori, establir la correcta articulació entre les infraestructures de mobilitat i les àrees urbanes i propiciar la integració de les infraestructures en el paisatge.

El Pla subratllava la importància de l'eix viari nord-sud, on es concentren les grans infraestructures viàries i ferroviàries que travessen l'Alt Empordà, i feia una proposta d'ordenació que intentava recollir la voluntat del Consell Comarcal de l'Alt Empordà i la major part de municipis afectats. Així, es proposava un corredor únic a l'oest de Vilafant per a l'AP-7 (en aquells moments a l'est de Vilafant), l'A-2 [12] (situada a l'est de Figueres) i la futura AUTOVIA A-26 [13], amb l'objectiu de reduir la fragmentació entre els dos municipis. En canvi, la xarxa ferroviària s'ubicaria entre Vilafant i Figueres, tant pel que fa al tren convencional (que es desmantellaria al centre de Figueres) com al futur FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT (AVE) [74] amb un centre intermodal de passatgers situat a l'oest de Figueres. Aquest últim incloura una derivació, al sud de Figueres, cap al futur centre intermodal de mercaderies de Vilamalla.

També es proposava reforçar les dues vies principals que estructuren territorialment els sistemes urbans, SANTA CRISTINA D'ARO-MONT-RAS [28] i la C-31 la Bisbal d'Empordà-Figueres, aquesta última amb set variants i amb un possible traçat complementari de Vilamacolum a Peralada. No es preveia l'extensió de la xarxa ferroviària a la Costa Brava centre, una actuació reclamada per diversos agents socials, en considerar-la completament inviable.

Divisió d'opinions per part dels alcaldes

La presentació de l'Avantprojecte del PDTE va aixecar múltiples reaccions per part dels alcaldes de les dues comarques. A l'Alt Empordà la major part van aplaudir la iniciativa de la Generalitat. Així el president del Consell Comarcal i alcalde de la Jonquera, Jordi Cabezas, de Convergència i Unió (CiU) valorava positivament que s'hagués recollit la proposta del Consell Comarcal per fer un corredor únic per l'AP-7, l'N-II i l'A-26 a l'oest de Vilafant. L'alcalde de Figueres, Joan Armangué, del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), es mostrava molt satisfet, ja que creia que el Pla permetria reforçar la capitalitat de Figueres i posar fre al creixement urbanístic dispers. En canvi, l'alcalde de Llançà, Pere Vila, (CiU) s'hi oposava en considerar que anul·laria la capacitat de creixement del municipi.

Per la seva banda, al Baix Empordà la major part d'alcaldes es van mostrar contraris a l'Avantprojecte. El consell d'alcaldes va demanar (amb 20 vots a favor, 7 en contra i 2 abstencions) que se n'aturés la tramitació, ja que consideraven que s'havia exclòs els ajuntaments de la participació, especialment els més petits. Els alcaldes que van promoure la moció eren els impulsors de la Mancomunitat de Municipis del Baix Ter que agrupa els municipis situats al nord de la comarca amb capital a Torroella de Montgrí. La major part dels alcaldes que van donar suport a la moció eren de CiU, si bé també n'hi havia de partits d'esquerres, com el de Verges, Lluís Joanmiquel, d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), o el de la Tallada d'Empordà, Narcís Gibrat (PSC). Aquest darrer va proposar compensacions econòmiques per als municipis als quals es limitava el creixement i va afegir que, si no s'escoltava les reivindicacions d'aquests ajuntaments, caldria optar per la desobediència, actuant independentment del Pla director.

En canvi, el PDTE el van defensar el Consell Comarcal (gràcies al suport del PSC, ERC, Iniciativa per Catalunya-Verds –ICV– i Unitat i Progrés Municipal –UPM–) i alguns alcaldes com el de Palafrugell, Lluís Medir (ICV), o l'alcaldessa de Palamós, Teresa Ferrés (PSC).

Pel que fa als partits polítics, les tres formacions integrants del Govern de la Generalitat (PSC, ERC i ICV) van defensar el Pla director assegurant que es tractava d'un instrument necessari per ordenar el territori. En canvi CiU i el Partit Popular (PP) s'hi van manifestar en contra en considerar-lo excessivament intervencionista.

Salvem l'Empordà critica la manca de concreció

El mes de juliol Salvem l'Empordà va fer pública la seva valoració de l'Avantprojecte. La plataforma considerava positiu que s'apostés per un planejament supramunicipal però assegurava que la poca definició del Pla no permetia concretar un model territorial que permetés fer front a les problemàtiques territorials que l'Empordà tenia. També lamentaven que no inclogués temes que considerava essencials, com la gestió de l'aigua i dels residus, la política energètica, la realització de plans de mobilitat o les activitats extractives. Per això, durant els mesos d'estiu va realitzar una campanya d'activitats per mostrar la seva posició (penjada de pancartes, aixecament de les barreres d'un peatge de l'AP-7 per demanar la seva gratuïtat [116], visita guiada a les hortes de Vilabertran, etc.) i va presentar diversos suggeriments al DPTOP.

En l'aspecte dels assentaments urbans Salvem l'Empordà constatava que no es preveien les eines jurídiques per modificar els planejaments urbanístics municipals contradictoris amb el Pla, recordant que aquest establia un creixement de 24.000 habitatges però que els plans d'ordenació urbana municipals, vigents en aquell moment, en preveien fins a 73.000. La plataforma citava com a exemple els creixements previstos pels planejaments de Rupià, del 227%, Foixà del 181% o Colomers del 130%, mentre que segons el Pla director havien de créixer únicament segons les necessitats internes. Per això demanava que s'establís un termini per modificar els plans municipals i adequar-los al Pla director i que es desclassifiquessin diverses urbanitzacions projectades com la de Sant Mori (mil habitatges) o la de Pau (doscents habitatges).

Respecte dels espais oberts, advertien que no es garantien diverses connexions ecològiques, com per exemple entre el PARC

Natural del Cap de Creus [2003:87; 2004:125], el Parc Natural dels Aiguamolls de l'Empordà i el futur Parc Natural dels Aiguamolls de Pals, el Massís del Montgrí i les Illes Medes [113] [2004:128]. També reivindicaven la classificació com a sòl de protecció especial (i no només com a sòl de protecció preventiva) de diversos espais com les hortes de Vilabertran i Cabanes, les vinyes de Calonge i Vall-llobrega o l'entorn dels nuclis de Llofriu o la Bisbal d'Empordà.

En infraestructures, Salvem l'Empordà lamentava que el model projectat no suposava cap novetat respecte al que ja estava previst i alertava que plantejar l'estació intermodal de passatgers i el centre intermodal de mercaderies en pols oposats de Figueres implicaria una anella ferroviària de trenta quilòmetres al voltant d'aquesta ciutat.

Altres entitats també es van manifestar sobre el contingut de l'Avantprojecte i en van fer una valoració, en general, positiva. El Col·legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya (COAC) va qualificar el document de "complet" i "innovador" perquè entrava en el terreny del planejament supramunicipal, però demanava que no es quedés només en recomanacions per a l'elaboració de planejaments municipals sinó que definís obligacions urbanístiques. El coordinador nacional d'Unió de Pagesos (UP), Joan Caball, va aplaudir la iniciativa, ja que, segons creia, havia incorporat part del discurs del sindicat sobre la preservació de l'espai agrari. Per la seva banda, el secretari general del Gremi de Promotors i Constructors de Girona, Josep Donés, va assegurar que aquest gremi coincidia plenament amb la filosofia de l'Avantprojecte de potenciar les àrees urbanes i va demanar la modificació dels plans generals per incorporar-ne els criteris.

Finalment, Martí Sabrià, gerent de l'associació hotelera Costa Brava Centre, compartia l'objectiu del Pla de frenar les segones residències per tal de potenciar l'oferta hotelera i de desestacionalitzar el turisme.

Els plans directors urbanístics, complement del PDTE

El DPTOP va iniciar a partir del mes de maig els treballs per a l'elaboració de dos plans directors urbanístics, de manera complementària i articulada amb el Pla director territorial, per tal de concretar més l'ordenació d'alguns espais. El Pla director urbanístic de l'àrea urbana de Figueres tenia com a objectius ordenar les infraestructures i el creixement urbanístic futur d'aquest sector i el Pla director urbanístic de la Serra de Rodes (Garriguella, Palau-saverdera, Pau, Pedret i Marzà, Vilajuïga i Roses) se centrava en el sòl no urbanitzat i tenia com a objectiu protegir i ordenar urbanísticament aquesta zona que fa de connector ecològic entre el massís de l'Albera, el cap de Creus i els aiguamolls de l'Empordà. Es preveia que poguessin estar enllestits entre el 2006 i el 2007.

El 14 de setembre va acabar el període per aportar suggeriments i peticions a l'Avantprojecte del PDTE. En total, se'n van presentar vuitanta-set (la major part d'ajuntaments), alguns dels quals anaven encaminats a demanar més protecció i altres a reclamar que s'hi facilités el desenvolupament urbanístic o que es donés més autonomia als municipis per planificar el territori. El conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, va assegurar que es dialogaria i es negociaria a fons amb els agents que havien presentat suggeriments, encara que això suposés prorrogar l'aprovació del Pla diversos mesos. Amb tot, el DPTOP preveia resoldre les esmenes i aprovar inicialment el Pla director territorial de l'Empordà a principi de 2006 i de manera definitiva pocs mesos després.

MJP

Més informació:

www.gencat.net/ptop/ptcat/ptemp/index.htm
www.salvem-emporda.org

127 PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DE L'ACTUR SANTA MARIA DE GALLECS



El 29 d'abril de 2005, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, va signar l'aprovació definitiva del Pla director urbanístic de l'ACTUR Santa Maria de Gallecs. El Pla, que afecta sis municipis i té una superfície de 1.471 ha, qualifica com a sistema general d'espai lliure les 774 ha que resten sense urbanitzar. El 13 de desembre, el Departament de Medi Ambient i Habitatge inicia el procés administratiu per incloure el paratge de Gallecs al Pla d'espais d'interès natural (PEIN).

Antecedents | 2003:44; 2004:137

L'àmbit del Pla director urbanístic (PDU) de l'ACTUR Santa Maria de Gallecs té una superfície de 1.471 ha i queda situat al bell mig de la plana del Vallès, en un territori en què la important matriu agrícola es troba sotmesa a una forta pressió urbanística. L'àmbit del PDU comprèn part del terme de sis municipis: Mollet del Vallès –que és el municipi amb més superfície afectada, 603 ha–, Santa Perpètua de Mogoda, Palau-solità i Plegamans, Parets del Vallès, Lliçà de Vall i un enclavament del municipi de Montcada i Reixac.

Aquest àmbit d'intervenció es va originar el 1970, quan en el marc del *Programa de actuaciones urbanísticas urgentes* (ACTUR), el Ministeri de l'Habitatge va expropiar els terrenys per construir una "ciutat satèl·lit" de 130.000 habitants. Des d'aleshores, l'àrea de Gallecs ha estat motiu de conflictes; inicialment per l'oposició dels ajuntaments i d'algunes entitats cíviques al projecte de nova ciutat, i posteriorment per les queixes de diverses entitats que han reivindicat Gallecs com a espai d'interès natural en un context de forts creixements urbanístics, sobretot industrials.

DPTOP dóna l'aprovació definitiva al PDU de Gallecs

El 29 d'abril de 2005, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), Joaquim Nadal, va signar l'aprovació definitiva del PDU de l'ACTUR Santa Maria de Gallecs.

El PDU reconeixia els sectors ja executats (624 ha), definia quatre nous sectors urbanitzables (74 ha) i qualificava com a sistema general d'espai lliure les 774 ha restants. Per a aquest espai central, que forma el Parc de Gallecs, establia una normativa d'usos compatibles amb els valors paisatgístics. El PDU preveia la redacció i aprovació d'un pla especial per a la recuperació i millora del paisatge i la creació en el futur d'un consorci de gestió entre les administracions locals i la Generalitat. Tanmateix, el PDU preveia la inclusió del Parc de Gallecs en el Pla d'espais d'interès natural (PEIN). Respecte a les infraestructures previstes, el PDU proposava desplaçar cap al nord, fins a l'actual recorregut de la carretera de Sabadell a Granollers



El pla clou les possibilitats d'urbanitzar el paratge i preserva 774 ha per a usos agrícoles, forestals i de lleure en el cor de la plana del Vallès. Foto: Àlex Tarroja

(C-155), el tram de la carretera Interpolar Sud (Mollet-el Papiol) al pas pel Parc de Gallecs.

L'endemà de l'aprovació del PDU, el secretari per a la planificació territorial del DPTOP, Oriol Nel·lo, declarava que el "pla clou, per sempre més, les possibilitats d'urbanitzar aquell paratge i preserva, de manera definitiva, 774 ha per a usos agrícoles, forestals i de lleure en el cor de la plana del Vallès".

A mitjan juliol, l'Associació per la Defensa i l'Estudi de la Natura (ADENC), Cànem-Ecologistes en Acció, les associacions de veïns de Santa Rosa i Can Borrell de Mollet, les seccions locals d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) de Santa Perpètua Mogoda i de Palau-solità i Plegamans i Unió de Pagesos (UP) van presentar un recurs de reposició al PDU. Aquestes entitats consideraven que el PDU "no garanteix la total protecció de Gallecs" (declaracions recollides pel diari *El 9 Nou*). Les set entitats proposaven modificacions en tres dels nous sectors a desenvolupar i en el quart, l'Estany de Gallecs, demanaven que "s'acabi la urbanització continuada i il·legal".

A mitjan setembre, l'Ajuntament de Mollet del Vallès que, juntament amb el de Parets del Vallès, era el que més activament n'havia defensat la preservació, va tancar l'accés nord de la carretera de Gallecs (BV-5154) a l'encreuament amb la carretera C-155 per preservar l'espai.

El DMAH inicia el procés administratiu per ampliar el Parc de Gallecs i incloure'l al PEIN

El 13 d'octubre el director general del Medi Natural del Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH), Ramon Luque, i els alcaldes de Mollet del Vallès, Josep Monràs (Partit dels Socialistes de Catalunya-PSC), Parets del Vallès, Joan Seguer (PSC), i Palau-solità i Plegamans, Teresa Padrós (PSC), van presentar públicament la proposta de delimitació de l'Espai d'Interès Natural (EIN) de Gallecs. El projecte incloia la pràctica totalitat del Parc de Gallecs i hi afegia gairebé 300 ha al nord.



El paratge de Gallecs s'inclou al PEIN. Foto: Àlex Tarroja

Pocs dies després, l'ADENC i el Grup Ecologista Cànem-Ecologistes en Acció expressaven la seva satisfacció, però recordaven que Gallecs representava una peça més a protegir de tots els espais del Parc Agrícola del Vallès [108]

El mes de febrer el Consorci de l'Espai Rural de Gallecs havia signat un conveni amb el Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca (DARP) per fomentar l'experimentació agrària i la formació i l'assessorament de pagesos.

El 13 de desembre es va publicar al *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya* (DOGC) l'anunci d'informació pública de modificació del PEIN, pel qual s'incorporava el paratge de Gallecs. El 16 de gener de 2006 finalitzava el període d'al·legacions i s'esperava que durant els primers mesos de l'any la Direcció General de Medi Natural les recollís i les analitzés.

CDM

Més informació:

www.adenc.org
www.ecologistesenaccio.org/temes/espais/gallecs/gallecs.htm
www.espairuralgallecs.net
http://es.groups.yahoo.com/group/territori/
www.gencat.net/ptop
http://mediambient.gencat.net/cat/inici.jsp

128 PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DEL SISTEMA COSTANER



El Departament de Política Territorial i Obres Públiques aprova definitivament la primera i la segona part del Pla director urbanístic del sistema costaner, que tenia com a objectiu preservar els espais oberts del litoral situats a la franja de 500 m terra endins. La primera part permet protegir 23.500 ha del sistema costaner com a sòl no urbanitzable; la segona part (PDUSC-2), centrada en sòls urbanitzables delimitats sense pla parcial aprovat, comporta la protecció completa de vint-i-quatre sectors i 327 ha i la protecció parcial de vint sectors i 323 ha. Les dues aprovacions provoquen reaccions diverses per part dels ajuntaments, mentre que les entitats ecologistes el valoren positivament però el troben insuficient.

Antecedents | 2004:138

El Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va iniciar els tràmits per a la redacció del Pla director urbanístic del sistema costaner (PDUSC) l'any 2002, en un moment de creixent consens social sobre la necessitat d'intervenir en el creixement urbanístic al litoral català (vegeu DEBAT COSTA BRAVA [2003:38]). Tanmateix, el Pla no estigué enllestit abans de les eleccions autonòmiques de 2003 i fou el nou Govern de la Generalitat el qui el va finalitzar i el va tirar endavant.

El febrer de 2004 el DPTOP va presentar els objectius i propòsits del PDUSC i el mes de maig en va realitzar l'aprovació inicial. El Pla tenia l'objectiu de protegir els espais costaners lliures d'ocupació en una franja de 500 m terra endins, tot i que en alguns casos entrava en la segona línia de costa per assegurar la connexió d'espais naturals i preservar les planes agrícoles i els cursos fluvials. Per fer-ho possible establia la transformació dels sòls no urbanitzables sense protecció específica i els sòls urbanitzables no delimitats en sòls no urbanitzables del sistema costaner, figura que en faria incompatibles una futura transformació.

El maig de 2004 es va iniciar la redacció d'una segona part del Pla, en aquest cas referent al sòl urbanitzable delimitat situat a la franja de 500 m de la línia de costa que no disposava de planejament parcial aprovat (PDUSC-2). El novembre es van presentar els objectius i criteris d'aquest segon Pla que englobava cinquanta sectors (dels dos-cents onze estudiats inicialment) distribuïts entre vint-i-vuit municipis i que ocupaven 721 ha. Segons el DPTOP l'edificació d'aquests espais podia generar impactes importants i per això es pretenia establir la regulació normativa necessària per protegir-ne els valors ambientals i paisatgístics.

Aprovació definitiva de la primera part del PDUSC

Els primers mesos de 2005 el DPTOP es va centrar a resoldre les al·legacions a l'aprovació inicial de la primera part del PDUSC i el 25 de maig el conseller Joaquim Nadal en va signar l'aprovació definitiva. Mitjançant el Pla es protegien un total de 23.500 ha repartides en setanta-cinc municipis, de les quals 7.000 ja estaven protegides anteriorment en el Pla d'espais d'interès natural (PEIN) i les 16.500 restants es classificaven com a sòl no urbanitzable del sistema costaner. D'aquestes últimes, 11.690 gaudirien del nivell de protecció C1 (només s'hi admetien l'agricultura, la ramaderia i l'explotació forestal i els habitatges vinculats a aquests usos), 944 el C2 (s'hi permetien, a més de les activitats anteriors, els càmpings) i 3.863 el C3 (per a espais situats més enllà dels 500 m, als quals s'aplicava el règim de sòl no urbanitzable de la LLEI D'URBANISME [95]). A més es classificaven com a sòl costaner especial un total de 1.000 ha, les quals, malgrat que anteriorment també havien estat sòl no urbanitzable o sòl urbanitzable no programat, eren els ajuntaments els qui havien de decidir si les qualificaven com a sòl no urbanitzable costaner o si se'n permetia fer un cert aprofitament urbanístic. Aquest tractament especial es justificava pel fet de tractar-se de sectors sobre els quals els ajuntaments ja havien fet previsions futures de creixement en el seu planejament urbanístic o bé per la necessitat d'acabar la trama urbana i garantir una bona transició entre el medi urbà i el rural.

El nombre total d'al·legacions presentades durant el període d'aprovació inicial, ja sigui per particulars o per ajuntaments, fou de sis-centes setanta. El director general d'Urbanisme, Joan Llort, va afirmar que s'havien acceptat aquelles al·legacions que feien referència a aspectes de detall, però no les que contradeien els objectius i continguts essencials del Pla. Així, per exemple, es van rebutjar les al·legacions que qüestionaven les competències del DPTOP per formular el Pla director però es va acceptar canviar la qualificació d'alguns sòls, previstos inicialment com a sòl no urbanitzable del sistema costaner, a sòl costaner especial.

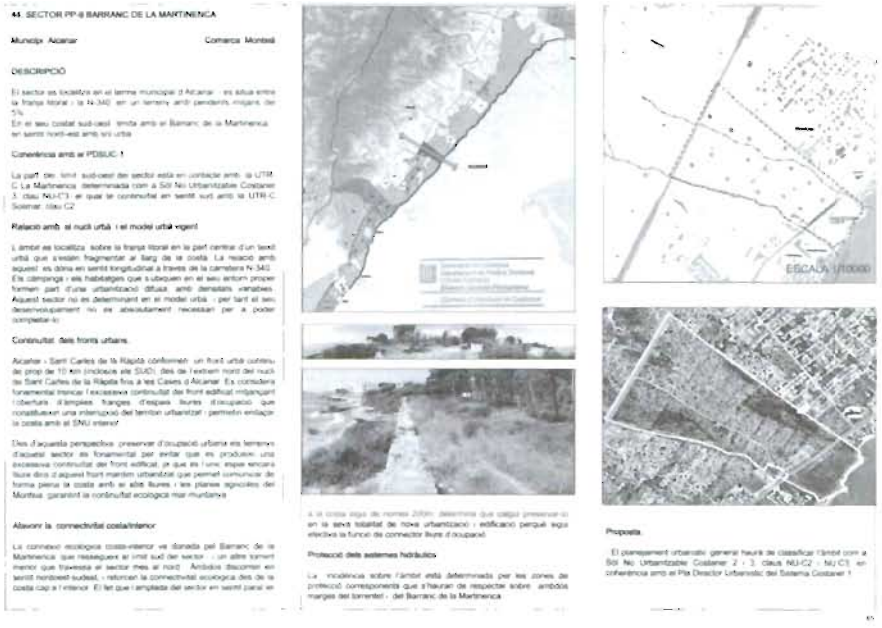
El mes d'agost el DPTOP va atorgar ajuts per un valor d'1,2 MEUR per a tretze projectes de millora paisatgística en sòl no urbanitzable del sistema costaner. Les subvencions, d'un límit de 180.000 euros, cobrien un màxim del 50% del cost de les actuacions, de tal manera que la inversió final, amb l'aportació dels municipis, era de 3,3 MEUR. Es tractava de la segona convocatòria d'aquests ajuts (la primera s'havia resolt el desembre de 2004 i havia permès subvencionar amb 790.000 euros onze municipis) i les actuacions anaven destinades a arranjar camins de ronda, millorar accessos a la platja i passeigs per a vianants o bicicletes i a adequar entorns paisatgístics i espais naturals. Els tres projectes subvencionats que tenien un pressupost més elevat eren l'adquisició d'una finca al paratge natural de punta Falconera, a Roses (Alt Empordà), la creació d'una ruta de via verda per bicicletes i vianants a Sant Pere Pescador (Alt Empordà) i la construcció de dos passos inferiors a la via del tren a Santa Susanna (Maresme).

Reaccions a l'aprovació definitiva

L'aprovació definitiva del PDUSC va rebre les crítiques d'alguns alcaldes de municipis costaners, especialment de les Terres de l'Ebre, que consideraven que els impedia la possibilitat de desenvolupar el potencial de creixement urbanístic. Així, per exemple, l'alcalde d'Amposta (el Montsià), Joan Maria Roig, de Convergència i Unió (CiU), assegurava que la limitació del creixement en el seu terme municipal tindria conseqüències negatives per al sector turístic, si bé matisava que no volia una costa massificada. De la mateixa manera, l'alcalde d'Alcanar (el Montsià), Ricard Bort, del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), es lamentava que el PDUSC els impedia desenvolupar un futur creixement urbanístic que unís el nucli d'Alcanar amb el nucli costaner de les Cases d'Alcanar. No obstant això, el secretari per a la Planificació Territorial del DPTOP, Oriol Nel·lo, assegurava que la major part d'alcaldes aplaudien la iniciativa de la Generalitat, ja que permetia preservar

el seu territori i els eliminava les pressions que tenien a l'hora de decidir sobre el futur de la costa.

Des de l'àmbit ecologista, l'Assemblea d'Entitats Ecologistes de Catalunya (AEEC) considerava positiu que es negués qualsevol expectativa urbanística en sòl no urbanitzable o urbanitzable no delimitat, si bé advertia que la mesura era insuficient per aturar el procés urbanitzador, ja que, segons creien, la superfície afectada era molt petita. Per la seva banda, la plataforma ecologista Pinya de Rosa lamentava que el Pla no preservés l'Espai Natural de Pinya de Rosa [56], situat a Blanes (la Selva), fet que atribuïa al no-desenvolupament de la Llei de preservació de l'espai que hauria d'haver realitzat la Generalitat.



Sectors que conformen l'àmbit territorial del PDUSC-2 Fitxes explicatives. Foto: Generalitat de Catalunya. Departament de Política Territorial i Obres Públiques.

Aprovació inicial i definitiva del PDUSC-2

El mes de juny es va aprovar inicialment el Pla director urbanístic dels àmbits dels sistema costaner integrats pels sectors de sòl urbanitzable delimitat sense pla parcial aprovat (PDUSC-2). Finalment s'hi incorporaven un total de quaranta-quatre sectors (sis menys dels previstos en el document d'objectius i criteris), situats en un total de vint-i-dos municipis i amb una superfície global de 650 ha. Per determinar aquestes àrees s'havien seguit diversos criteris, com ara evitar la continuïtat dels fronts urbans al llarg de la costa, assegurar la connexió entre la costa i l'interior a través de la preservació dels espais lliures, relacionar el sector amb l'actual nucli urbà o incomplir els terminis en el desenvolupament de la programació del planejament. Es preveia que una part d'aquests sectors es classifiqués com a sòl no urbanitzable del sistema costaner i una altra part mantingués el règim actual de sòl urbanitzable delimitat però establint determinacions en el planejament urbanístic i delimitant els espais a preservar.

Durant el període d'aprovació inicial, el DPTOP va acabar de concretar el nivell de protecció dels quaranta-quatre sectors i va estudiar els escrits i al·legacions presentats per un total de quinze ajuntaments i cinquanta-sis particulars.

Finalment, el 16 de desembre es va aprovar definitivament el PDUSC-2. Es protegien de manera integral vint-i-quatre sectors dels municipis de Llançà, Cadaqués, Sant Pere Pescador, Palafrugell, Canet de Mar, el Masnou, Mont-roig del Camp, l'Ametlla de Mar i Alcanar. Això suposava que 327 ha, anteriorment classificades com a sòl urbanitzable programat esdevenien sòl no urbanitzable del sistema costaner. A la resta dels vint sectors, que ocupaven 323 ha, el Pla establia una protecció parcial. Així, mantenien la classificació de sòl urbanitzable delimitat, si bé es delimitaven un total de 188 ha (prop del 60%) com a zones de protecció costanera o paisatgística, majoritàriament obtingudes com a sòl públic de cessió. D'aquesta manera, en total, només es permetien urbanitzar 135 de les 650 ha dels quaranta-quatre sectors.

Reaccions al PDUSC-2

L'aprovació del PDUSC-2 va generar reaccions diverses als municipis afectats. A Deltebre (Baix Ebre) la protecció parcial de les àrees d'expansió de la urbanització Riumar fou mal rebuda per l'alcalde, Jordi Casanova (PSC), que assegurava que tindria un greu perjudici per al municipi, ja que aquest tenia en les segones residències un dels principals actius econòmics. A l'Ametlla de Mar (Baix Ebre) l'alcalde, Andreu Martí (CiU), valorava positivament la protecció integral de la punta de l'Aliga i l'estany Nord però no la del sector de Nova Ametlla, on anteriorment s'hi podien construir dos-cents cinquanta habitatges al nord del nucli urbà, ja que el considerava l'àrea de "creixement natural" del municipi. A Mont-roig del Camp (Baix Camp), el municipi més afectat pel PDUSC-2 amb deu sectors protegits integralment, l'Ajuntament (ERC, CiU i el grup independent Verds i Més –ViM–) es mostrava favorable a aquesta decisió i va anunciar que, a partir de llavors, treballaria per millorar la situació de les urbanitzacions existents.

Al Vendrell (Baix Penedès) el PDUSC-2 va permetre replantejar el Pla Urbanístic de les Madrigueres [140] [2004 153], preservant-ne la part més gran del sector com a espai lliure i concentrant-hi l'edificació de mil quatre-cents habitatges a segona línia de mar, fet que fou ben rebut per l'Ajuntament (PSC i PP) i el Grup Ecologista del Vendrell i del Baix Penedès (GEVEN). A Pineda de Mar (el Maresme), l'Ajuntament (CiU, PSC i ERC) es mostrava satisfet que el Pla director permetés construir un eixample de mil vuit-cents habitatges entre el nucli antic i el barri del Poble Nou i que es protegís la riera de Pineda, tal com ja preveia el Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM).

Pel que fa a la Costa Brava, la major part d'alcaldes celebraven la protecció integral de diversos espais de l'Alt i el Baix Empordà. A Llançà (Alt Empordà) es protegia de manera definitiva la península de Cap Ras [2004 138] un dels últims espais sense construccions de la primera línia de mar d'aquest municipi, on des de 2001 es projectaven trenta-cinc habitatges i un hotel en una superfície de 6 ha. Aquesta notícia fou molt ben rebuda per la plataforma Salvem Cap Ras i Salvem l'Empordà, que s'hi havien oposat des del començament.

Precisament, Salvem l'Empordà va valorar positivament l'aprovació definitiva del PDUSC-2 per l'esforç que havia suposat en la preservació de la franja litoral. No obstant això, es mostrava preocupada per les dades que havia donat poques setmanes abans el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, segons el qual encara es podien urbanitzar al litoral català, en una franja d'1 km terra endins, 5.500 ha i cent quaranta mil habitatges. Per això va demanar que es fes compatible el desenvolupament urbanístic d'aquestes àrees amb el

respecte i protecció dels valors paisatgístics, naturals i patrimonials.

Durant el 2006 es preveia que els ajuntaments afectats adaptessin els seus plans municipals a les determinacions de la primera i la segona part del PDUSC. Per fer-ho disposaven d'un termini de sis mesos per aprovar inicialment les modificacions i un màxim de dos anys perquè s'aprovessin definitivament.

MJP

Més informació:

www.gencat.net/ptop/plans/pcostaner.htm
www.pangea.org/accc
www.salvem-emporda.org

Àmbits del PDUSC-2 que es classifiquen com a sòl no urbanitzable costaner

Comarca	Municipi	Sector
Alt Empordà	Llançà	Canyelles (Cap Ras)
	Cadaqués	Els Arrels 1
	Sant Pere Pescador	La Gaviota
		Las Palmeras
		Las Dunas
		La Ballena Alegre
Baix Empordà	Palafrugell	Puig Gruí I
		Puig Gruí II
Maresme	Canet de Mar	Camping Globo Rojo
	El Masnou	Voramar II (Pla parcial 7)
Baix Camp	Mont-Roig del Camp	Platja de la Pixerota I
		Platja de la Pixerota II
		Platja de la Pixerota III
		Platja de Rifà I
		Platja de Rifà II
		Platja de Rifà III
		Platja de Rifà IV
		Barranc de l'Estany Salat I
		Barranc de l'Estany Salat II
		Càmping Miramar
Baix Ebre	L'Ametlla de Mar	Nova Ametlla
		L'Estany Nord
		Punta de l'Àliga
Montsià	Alcanar	Barranc de la Martinenca

Àmbits del PDUSC-2 que mantenen la classificació de sòl urbanitzable delimitat

Comarca	Municipi	Sector
Alt Empordà	Portbou	Coma Morisca
	Cadaqués	Port Lligat (subsector 2)
		Quatre Camins nord
		Quatre Camins sud
		Racó d'es Calders
Baix Empordà	Begur	Sa Riera
	Calonge	El Collell Est
La Selva	Lloret de Mar	Cala Banys
Maresme	Pineda de Mar	Pineda Centre
	Sant Andreu de Llavaneres	Sant Pere Nord
	Cabrera de Mar	Costa
	Montgat	Pla de Montgat Sud
Garraf	Vilanova i la Geltrú	La Muntanyeta
Baix Penedès	El Vendrell	Les Madrigueres
Tarragonès	Tarragona	Mas Rabassa
		La Bota-Mas Clarà
Baix Ebre	L'Ampolla	Cala Maria
	Deltebre	Desenvolupament turístic Riumar I
		Desenvolupament turístic Riumar IV
Montsià	Alcanar	Les Delícies Sud

129 PLA ESTRATÈGIC D'INFRAESTRUCTURES I TRANSPORTS



L'any 2004, el Ministeri de Foment treu a informació pública el Pla estratègic d'infraestructures i transports. El primer semestre de 2005, Ministeri, representants de les comunitats autònomes, patronal, organitzacions sindicals i representants dels tres països veïns van mantenir reunions i van presentar al·legacions per tal de negociar les propostes del PEIT amb els seus requeriments. El juliol de 2005, el PEIT es va aprovar definitivament i els diferents partits polítics, algunes entitats catalanes i també el Departament de Política Territorial i Obres Públiques en van fer la seva valoració.

L'any 2005 el Ministeri de Foment (MIFO) va aprovar el Pla estratègic d'infraestructures i transports (PEIT) amb un horitzó d'aplicació fins al 2020. La primera versió d'aquest document va sortir a informació pública el desembre de 2004 i, durant sis mesos, es van poder presentar al·legacions al Ministeri de Foment per negociar canvis, introduir projectes o millorar propostes. El nou text del PEIT, resultat del primer document i de l'acceptació de part de les al·legacions presentades per comunitats autònomes i grups parlamentaris, va ser aprovat definitivament i presentat públicament pel president espanyol José Luis Rodriguez Zapatero el juliol de 2005.

La inversió estimada necessària per acomplir les diferents actuacions previstes en el PEIT se situava al voltant dels 250.000 MEUR en quinze anys, un 44% de la qual es destinaria al desplegament del ferrocarril. Per executar la inversió i els projectes en el termini de vigència del Pla es calculava com a necessària una inversió mitjana de 15.000 MEUR anuals, que representava l'1,5 del producte interior brut espanyol. El Govern espanyol també esperava crear 150.000 llocs de treball directes i que la construcció de noves infraestructures actués com a "locomotora" del creixement econòmic.

Quant al resum les actuacions previstes per sistemes de transport cal destacar que el ferrocarril va esdevenir la gran aposta del PEIT. L'objectiu fonamental era connectar amb alta velocitat totes les capitals de província de tal manera que, el 2020, la xarxa ferroviària d'alta velocitat espanyola sumés un total de 9.000 km. Tanmateix es distingien dos tipus de connexió: els recorreguts exclusius de passatgers, on els trens podrien circular pròpiament a velocitat alta (300KM/h) i que serien els trajectes de Madrid cap a Galícia, Barcelona, València i Andalusia i els recorreguts mixtos, per a passatgers i mercaderies, on els trens circularien a 200 km/h, i que bàsicament serien trajectes sobre traçats existents convenientment adaptats.

En relació amb la xarxa viària, el PEIT proposava augmentar la dotació estatal de carreteres d'alta capacitat (autopistes i autovies) fins als 15.000 km de tal manera que el 94% de la població estigués a menys de 30 km d'un d'aquests dos tipus de via. L'objectiu era crear una via lliure de peatge en aquells eixos on avui hi havia una autopista de pagament i, en cas que hi hagués una autovia saturada, proposar una alternativa de peatge.

Quant als aeroports, el PEIT es comprometia a duplicar la capacitat d'absorció de tràfic de passatgers per tal de poder assumir els més de 300 milions estimats per al 2020 mentre que els ports augmentarien la seva capacitat en un 75%.

Les principals actuacions del PEIT a Catalunya

Tot i que el PEIT era bàsicament un document marc que s'havia de concretar a partir de l'elaboració de diferents plans sectorials, en els mapes d'actuacions viàries i ferroviàries previstes per al 2020 es van reflectir algunes de les actuacions que el MIFO preveia per a Catalunya.

En relació amb la xarxa viària, el PEIT incloia els desdoblaments de la carretera N-II al seu pas per la comarca del Maresme; la construcció de l'autovia entre Tarragona, Montblanc i Lleida [2004:19;27], amb la possibilitat de perllongar el recorregut fins al Pirineu occidental català o la finalització del desdoblament de l'A-2 entre Maçanet i la frontera francesa i de l'A-7, antiga N-340, des del País Valencià fins a Barcelona [15;16;17] com a alternatives a les actuals vies de peatge. També va recollir els plantejaments del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) de la Generalitat en relació amb el Quart cinturó [2004:17] i altres obres previstes per la Generalitat com el desdoblament de l'Eix Transversal (C-25) [27]; de la C-16 [2004:30], que ja està completat, i el de la C-17, en el tram Vic-Ripoll [2004:32].

Quant a la xarxa ferroviària, el document proposava que la línia d'alta velocitat entre Lleida, Tarragona [67,68] i Barcelona [69;71] fos exclusiva per a viatgers, i assegurava la continuïtat d'un recorregut per a passatgers i mercaderies entre el País Valencià i França. Aquest recorregut estaria format pel tram de Barcelona a França, amb la línia d'alta velocitat [72,73,74], ample europeu i ús mixt. De Barcelona a Tarragona circularien en paral·lel el nou traçat per a mercaderies i passatgers entre Tarragona, Castellbisbal i Mollet del Valles i el traçat d'alta velocitat entre Tarragona (la Secuita) i Barcelona, exclusiu per a passatgers. Entre Tarragona i Castelló de la Plana, el PEIT va dibuixar un doble traçat d'ús mixt, per a mercaderies i passatgers, amb el compromís d'anar substituint progressivament l'ample ibèric per l'ample europeu [77].

Així mateix, el PEIT incorporava en estudi el corredor del Ferrocarril Transversal de Catalunya [81] entre Lleida i Girona i l'elaboració d'un pla de rodalies específic per a RENFE, com a propostes del DPTOP.

Les reaccions a la presentació del PEIT

La presentació del Pla estratègic d'infraestructures i transport del president del Govern espanyol va ser seguida per bona part dels presidents de les grans empreses constructores del país, de la patronal i dels sindicats. El dubte que sorgia de les constructores i la patronal era sobre el finançament dels projectes, ja que a parer seu era difícil construir infraestructures viàries sense plantejar-se l'augment dels impostos o sense augmentar la participació del sector privat, que adduïa la necessitat d'establir nous peatges per a recuperar la inversió.

Els diferents partits polítics catalans també van expressar els seus dubtes quant al tema del finançament. Esquerra Republicana de

Catalunya (ERC), Convergència i Unió (CiU), Iniciativa per Catalunya (ICV) i el Partit Popular (PP) van denunciar la manca de concreció pressupostària del PEIT. A més ICV, per boca del portaveu del grup parlamentari a Madrid, Joan Herrera Torres, va remarcar que era un pla poc nou, que donava continuïtat a la filosofia dels plans d'obres públiques del Govern del Partit Popular, que oblidava aspectes fonamentals per a la seva formació política com el reforç del tren convencional, l'aposta per la intermodalitat i el manteniment o l'increment del consum de ciment amb la continuïtat de construcció d'autopistes i autovies. ERC també va criticar que el PEIT avancés poc en la descentralització efectiva dels aeroports.

La Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona (CCB) es va mostrar crítica amb el PEIT. Al parer seu, el document no incloïa cap actuació a la xarxa viària que no estigués prevista per les administracions respectives. La Cambra, a través del seu president, Miquel Valls Baseda, proposava prioritzar la millora viària de tipus local i metropolità a la comarca del Maresme més que apostar pel desdoblament de l'A-2 i es queixava que el document no inclogués L'AUTOVIA B-40 [18], tot i que el Ministeri de Foment estava acabant de redactar el projecte constructiu del tram Abrera-Terrassa i l'estudi informatiu del tram Terrassa-Granollers/Sant Celoni. En relació amb la xarxa ferroviària, Valls va remarcar la necessitat de preveure una línia d'altes prestacions per a mercaderies a l'eix de l'Ebre i la marginació de la LÍNIA BARCELONA-PUIGCERDÀ [82], connexió que la Cambra considerava potencialment interessant a llarg termini. També demanaven que el PEIT hagués previst la possibilitat d'establir dues plataformes independents, una destinada al tràfic de passatgers en alta velocitat i l'altra per a tràfic mixt amb preferència per les mercaderies, al tram del corredor ferroviari entre Tarragona i València.

El Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va presentar un document d'al·legacions al primer projecte de PEIT que es va presentar a final del 2004 per tal que el Ministeri de Foment les valorés i, si era el cas, introduís les seves propostes en el document final. En relació amb els ports i aeroports, el DPTOP apostava per modificar el model de gestió per tal de permetre la participació més activa de les comunitats autònomes i, en el cas de Catalunya, remetia a la definició de competències que hauria de contenir el nou Estatut.

En el cas de la xarxa viària i ferroviària va posar de manifest la baixa precisió dels plànols i també la dificultat per identificar actuacions concretes, ja que en el PEIT tampoc no n'hi havia cap especificació detallada. A més de les actuacions incloses en el document de Foment, el DPTOP demanava que el futur Pla sectorial de carreteres, que s'hauria de redactar a partir del PEIT preveiés: la perllongació de la C-17, tram Ripoll-Puigcerdà-França; els accessos a Andorra, a través de l'eix Lleida-Ponts-la Seu d'Urgell; l'autovia del marge esquerre del riu Besòs, i l'autovia de l'Ebre o eix Occidental, entre Tortosa i Lleida.

En el cas de la xarxa ferroviària, a més de les actuacions previstes al PEIT, el Departament va demanar que el futur Pla sectorial de transport ferroviari preveiés l'anàlisi d'un nou eix exclusiu per a viatgers del tram Castelló del Plana-Tarragona per donar continuïtat a tot el corredor Mediterrani i que incorporés la futura LÍNIA ORBITAL VALLÈS-GIRONÈS-MARESME [80] que hauria d'unir les ciutats de la segona corona metropolitana.

A partir de l'aprovació del PEIT, el Ministeri de Foment havia de concretar les actuacions, els pressupostos i el calendari per a cada un dels sistemes de transports en els plans sectorials següents: de carreteres, de transport per carretera, de transport ferroviari, de transport marítim i ports, de transport aeri, de mercaderies i de viatgers..

ESR

Més informació:

www.fomento.es

130 PLA ESTRATÈGIC PER AL LITORAL DE LA REGIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA



A final d'any conclouen els treballs tècnics del Pla estratègic per al litoral (PEL) de la Regió Metropolitana de Barcelona amb l'aprovació de les Propostes Estratègiques per part del Consell General. El Pla, que neix amb la vocació de concretar propostes clares d'acció per al desenvolupament sostenible i la gestió integral d'aquest territori, ha estat impulsat pels vint-i-set ajuntaments litorals de la província de Barcelona, integrats en l'Associació Pla estratègic litoral, i ha comptat amb el suport de la Generalitat de Catalunya, la Diputació de Barcelona, la Mancomunitat de Municipis i l'Autoritat Portuària de Barcelona.

Els 118 km de costa situats entre Cubelles i Malgrat de Mar, entre la desembocadura del riu Foix i de la Tordera, ressegueixen una estreta franja de sòl entre el mar i la Serralada Litoral on les tensions pròpies del litoral mediterrani es manifesten amb especial intensitat. En aquest territori densament ocupat, hi viuen i treballen més de tres milions de persones, que comparteixen espai amb infrastructures viàries i ferroviàries, vint-i-quatre ports esportius, el PORT DE BARCELONA [139] i L'AEROPORT DEL PRAT [5], i diverses zones logístiques i industrials.

Amb l'objectiu de consensuar unes línies estratègiques que permetessin afrontar conjuntament i coordinadament les problemàtiques específiques que afectaven aquests municipis i que no eren empreses per altres instàncies administratives, els vint-i-set ajuntaments costaners de la província de Barcelona[1] i quaranta-sis institucions i entitats que treballen en l'àmbit del litoral metropolità, van constituir el febrer de 2004 l'Associació Pla estratègic litoral, amb l'objectiu d'impulsar la realització del Pla estratègic per al litoral de la Regió Metropolitana de Barcelona.

El mes de juliol es van posar en marxa els treballs tècnics de redacció del Pla, amb la previsió que fossin enllestits en un any. Els treballs es van adreçar a l'estudi i diagnòstic de qüestions pròpies del litoral, com la contaminació de les aigües i dels fons marins; la regressió de la sorra a les platges; la qualitat del paisatge litoral no urbanitzat, i aquells directament relacionats amb la progressiva integració metropolitana, com els increments acusats de població resident, la suburbanització progressiva i l'impacte d'infrastructures amb traçats antics com el ferrocarril i la carre-



L'objectiu és consensuar unes línies estratègiques que permetin afrontar les seves problemàtiques. Foto: Serveis Tècnics Ajuntament de Sant Andreu de Llavaneres.

tera N-II. Així mateix, el diagnòstic va considerar que es tractava d'un territori amb unes demandes turístiques i de lleure molt intenses, sotmès a unes grans pressions immobiliàries i a uns processos de canvi social i cultural accelerats que podrien banalitzar la memòria col·lectiva i la identitat de cada poble i ciutat.

Estructura organitzativa

Organitzativament, el Pla es va recolzar en els treballs iniciats dos anys enrere pel Fòrum de Municipis del Litoral, entitat dinamitzada pel Consorci EL FAR per fomentar l'intercanvi d'experiències entre els vint-i-set municipis costaners de la província. El Consell General del l'Associació Pla estratègic litoral està presidit per l'exalcalde de Barcelona Joan Clos Matheu (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), i les quatre vicepresidències tenen un representant de la Generalitat de Catalunya, la Diputació de Barcelona, la Mancomunitat de Municipis i l'Autoritat Portuària de Barcelona. La Comissió Delegada està presidida per Maite Arqué Ferrer, alcaldessa de Badalona (PSC), i Jordi Baijet Vidal (PSC), alcalde de Sitges, n'és el vice-president. El Consorci EL FAR va coordinar la Secretaria Tècnica del Pla, l'organització de les activitats i la gestió de l'Associació. La consultora MCRIT SL i l'Agència Metropolitana Barcelona Regional (BR) van realitzar els treballs tècnics i la redacció del Pla.

Metodologia de treball

Els treballs es van organitzar en tres grans etapes: Informació, Diagnosi i Estratègies. Les fites establertes en el pla de treball determinaven un calendari de lliuraments: informe de situació (lliurat el setembre de 2004), informe de diagnosi (gener de 2005), informe final d'estratègies (juliol de 2005) i acord definitiu d'estratègies (novembre de 2005).

D'acord amb el pla de treball establert, es van crear diversos grups de treball: cinc comissions d'eix de caràcter tècnic i sectorial, a més d'un sisè grup de treball dedicat a la concreció d'un sistema d'informació geogràfica; una comissió assessora, formada per institucions públiques, i una vuitena de prospectiva i estratègies, integrada per experts que treballen en l'àmbit municipal. En total, més de sis-centes persones entre membres d'institucions i entitats van participar en el procés de treball.

En el decurs de l'any es van realitzar sis jornades temàtiques obertes al debat, per tal de facilitar la participació de tots els agents implicats. També es va dinamitzar el treball acadèmic dels estudiants del Màster d'Estudis Urbanístics i Territorials de l'Escola d'Administració Pública i de la titulació de Paisatge de la Universitat Politècnica de Catalunya. La web del Pla va ser emprada com a espai de comunicació i difusió de resultats permanent de l'Oficina Tècnica, i com a suport per presentar nous continguts.

Presentació de la diagnosi del litoral

El 13 d'abril del 2005 el Palau Maricel de Sitges va acollir una sessió de treball sobre la Diagnosi i l'Esborrany de Propostes Estratègiques del Pla. Andreu Ulied i Seguí, director d'MCRIT SL i coordinador tècnic del Pla, i els representants de BR, el gerent Miquel Sodupe Roure i el director de Projectes Ambientals de BR, Antoni Alarcón, van ser els encarregats de presentar els primers resultats de la Diagnosi.

El president del Consell General va insistir en el fet que projectes d'aquest tipus són molt necessaris en un territori litoral que va definir de complex i tesat. Clos va convidar la resta d'alcaldes a "dissenyar un teixit urbà que garanteixi les possibilitats de creixement i feina, en una barreja d'usos que permeti evitar els desplaçaments". En aquest sentit, tant Maite Arqué com Jordi Baijet van concloure que la sessió havia estat un pas més per permetre als municipis actuar d'una manera consensuada i coordinada en la gestió del litoral.

Les Propostes Estratègiques

Les grans línies d'acció estratègica definides al Pla aborden aspectes com la protecció del paisatge, la restauració ecològica, la transformació urbana, la reconversió de la xarxa viària, la millora del transport públic, les noves oportunitats de desenvolupament econòmic, la cohesió social, la cultura i la gestió integrada del litoral. Tots plegats es desenvolupen en una sèrie de propostes generals d'acció.

Destaca la proposta de creació de l'Agència Catalana del Litoral, dependent de la Generalitat de Catalunya, amb l'objectiu de coordinar les accions necessàries per gestionar de manera integrada els problemes específics del litoral. L'Agència hauria de comptar amb la participació de totes les administracions amb competències en el litoral i tindria l'encàrrec primer d'elaborar amb caràcter urgent un programa d'inversions prioritàries per a aquest territori.

El 16 de novembre el Consell General aprovà el Pla. A final del mateix mes, el plenari de l'Associació Pla estratègic litoral va presentar les Propostes Estratègiques definitivament aprovades per tots els membres. El 2006 estava prevista l'aplicació del pla de comunicació per divulgar els treballs realitzats, llibre *Pla estratègic litoral* coordinat per l'equip tècnic del FAR, i la posada en marxa de l'Observatori del Litoral. Així mateix, s'esperava que les administracions amb competències directes sobre el litoral tinguessin en compte les estratègies aprovades als respectius plans i programes d'actuació.

MXA

Més informació:

www.plalitoral.net
www.elfar.diba.es

1 Els vint-i-set municipis costaners de la provincia de Barcelona que participen al PEL són, ordenats de nord a sud: Malgrat de Mar, Santa Susanna, Pineda de Mar, Calella, Sant Pol de Mar, Canet de Mar, Arenys de Mar, Caldes d'Estrac, Sant Vicenç de Montalt, Sant Andreu de Llavaneres, Mataró, Cabrera de Mar, Vilassar de Mar, Premià de Mar, el Masnou, Montgat, Badalona, Sant Adrià de Besòs, Barcelona, el Prat de Llobregat, Viladecans, Gavà, Castelldefels, Sitges, Sant Pere de Ribes, Vilanova i la Geltrú i Cubelles.

131 PLA INTEGRAL DE PROTECCIÓ DEL DELTA DE L'EBRE



La dissolució definitiva del Consorci per a la Protecció Integral del Delta de l'Ebre es tradueix en la creació d'un nou òrgan, la missió del qual és elaborar el Pla integral de protecció del delta de l'Ebre (PIPDE), per preservar i millorar de manera integrada els ecosistemes del riu i evitar la regressió del delta. El PIPDE es realitzarà entre el Govern estatal i el Govern de la Generalitat, inclourà diverses accions i comptarà amb la participació de la societat de les Terres de l'Ebre a través de la Comissió per a la Sostenibilitat de les Terres de l'Ebre.

Antecedents | 2003:36; 2004:62

El Consorci per a la Protecció Integral del Delta de l'Ebre (CPIDE), creat l'any 2002 arran de la Llei del PLA HIDROLÒGIC NACIONAL (PHN) [174] per gestionar les compensacions econòmiques del transvasament del riu Ebre, va patir al llarg de la seva història diversos girs d'orientació. La derogació del transvasament, l'any 2004, per part del nou Govern central semblava revifar aquest organisme, que va assumir la gestió de les noves actuacions previstes per a la millora i la protecció del delta de l'Ebre i del tram català del riu. Tanmateix, les controvèrsies associades al Consorci no van desaparèixer i, finalment, el Govern català i el Ministeri de Medi Ambient (MMA) en van acordar la dissolució.

La dissolució definitiva del Consorci va tenir lloc durant la segona quinzena d'abril, i es va constituir una comissió que havia de desmantellar l'organisme en uns tres mesos. Per substituir el buit creat per aquesta dissolució, aprofitant la modificació de la Llei del PHN, que va fer-se efectiva el 22 de juny, es va crear un nou òrgan. Aquest nou organisme, també participat pel Govern català i pel Govern estatal, s'encarregaria de redactar el nou Pla integral de protecció del delta de l'Ebre (PIPDE), un document de planificació sobre el qual ja havia treballat l'antic CPIDE.

Un full de ruta vers la sostenibilitat del delta de l'Ebre

A final d'any, la ministra de Medi Ambient, Cristina Narbona, i el conseller de Medi Ambient i Habitatge de la Generalitat de Catalunya, Salvador Milà, van signar un protocol general de col·laboració per a la definició i posada en funcionament del nou PIPDE.

Segons l'acord entre l'Estat i la Generalitat, el PIPDE tindria la finalitat de



La finalitat és la de preservar i millorar els ecosistemes del delta, evitar la seva regressió i garantir la seva sostenibilitat. Foto: Àlex Tarroja.

"preservar i millorar els ecosistemes del delta, evitar la seva regressió i garantir la seva sostenibilitat", com establia la nova llei del PHN. El protocol recollia els mecanismes de col·laboració i entesa entre ambdues parts. Així, per exemple, el MMA i el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) programarien conjuntament les actuacions que calia dur a terme en el període 2006-2008, i una comissió de seguiment del protocol, integrada per tres representants de cadascuna de les administracions signants, es reuniria, almenys, una vegada cada tres mesos.

El PIPDE hauria de definir, entre altres qüestions, el règim hídric i el cabal ecològic del riu, les mesures per evitar la regressió del delta, les millores de la qualitat de les aigües i dels ecosistemes, la definició d'un model agronòmic sostenible, el seguiment d'indicadors ambientals, el manteniment de la funció ecològica dels marges del riu i la restauració ambiental del RIU EBRE A FONS [51].

D'altra banda, el conveni entre MMA i DMAH va definir els mecanismes de participació de les entitats locals i els col·lectius de les Terres de l'Ebre, que s'articularien a través de la Comissió per a la Sostenibilitat de les Terres de l'Ebre. Malgrat que no es van detallar quins en serien els membres, es va avançar que inclouria entitats com la Plataforma en Defensa de l'Ebre (PDE). Precisament, el portaveu de la PDE, Manolo Tomás, va lamentar el retard amb què s'havia impulsat el nou PIPDE, però va valorar positivament la nova engegada del procés. Segons Tomás, el nou PIPDE hauria de regir-se segons criteris tècnics i científics, i escoltar la gent del territori.

Per la seva banda, el diputat Francesc Sancho (Convergència i Unió, CiU) i expresident de l'antic CPIDE, es va mostrar escèptic amb el nou PIPDE i va advertir que el DMAH encara no n'havia concretat ni el pressupost ni la capacitat de decisió de la societat de les Terres de l'Ebre. Segons Sancho, era clau que les Terres de l'Ebre poguessin incidir en l'establiment del cabal ecològic del riu.

Amb tot, una de les proves de foc del nou procés d'elaboració del PIPDE i de la Comissió per a la Sostenibilitat de les Terres de l'Ebre seria l'organització d'un congrés sobre el Delta a principi de 2006, sota la coordinació del biòleg i membre de la PDE Carles Ibáñez. Durant aquest congrés, es faria pública una nova proposta científica de règim hídric i del cabal ecològic del riu.

XSR, JRL, XBR

Més informació:

http://mediambient.gencat.net/cat/el_departament/sala_de_premsa/notes/NPTERRESEBRE.jsp

132 PLA TERRITORIAL PARCIAL DE L'ALT PIRINEU I ARAN



Durant l'abril el Departament de Política Territorial i Obres Públiques presenta l'avantprojecte del Pla territorial parcial de l'Alt Pirineu i Aran i el sotmet a exposició pública. El document promou una xarxa de dotze ciutats pirinenques, protegeix el territori i el paisatge a tres nivells i potencia les comunicacions per carretera i ferrocarril a la zona. Les reaccions institucionals són diverses. Els consells comarcals presenten unes reclamacions conjuntes i parlen de falta d'implicació del món local en la redacció del Pla. Ajuntaments de l'Alta Ribagorça i de la Cerdanya reclamen un tracte més igualitari respecte de les capitals comarcals i els pobles integrants de la futura xarxa de dotze ciutats.

Antecedents | 2004:143

L'octubre de 2004 el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va presentar un primer avanç del Pla territorial parcial (PTP) de l'Alt Pirineu i Aran davant les autoritats de les sis comarques implicades, és a dir, la Val d'Aran, l'Alta Ribagorça, el Pallars Sobirà, el Pallars Jussà, l'Alt Urgell i la Cerdanya. Així mateix, es va anunciar que durant el 2005 se'n presentaria l'avantprojecte. D'altra banda, entre juliol de 2004 i gener de 2005 es van realitzar un total de cinc sessions de participació ciutadana.

Es presenta l'Avantprojecte del PTP de l'Alt Pirineu i Aran

El 16 d'abril el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, va presentar a Sort l'Avantprojecte del PTP de l'Alt Pirineu i Aran davant dels membres de l'Institut de Desenvolupament i la Promoció de l'Alt Pirineu i l'Aran.

L'Avantprojecte se centrava en tres sistemes bàsics de l'estructura i la funcionalitat del territori: els assentaments urbans, els espais oberts i les infraestructures de mobilitat. L'objectiu global del Pla és que aquest territori es desenvolupi de la manera més eficient i sostenible possible. Des del punt de vista formal, el Pla es compon d'una memòria explicativa i justificativa de les propostes, d'uns plànols d'ordenació a escala 1:50.000 (comarcals) i a escala 1:150.000 (tota la regió) que expressen gràficament les propostes, d'unes normes d'ordenació territorial, algunes d'aplicació directa, d'altres perquè les desenvolupin altres instruments (com ara els plans urbanístics) i finalment d'un informe ambiental.

En relació amb els assentaments urbans, el Pla promou una xarxa de dotze petites ciutats pirinenques prestadores de serveis i que han d'estructurar els deu sistemes urbans i els dos subsistemes definits en l'àmbit: Vielha, Les-Bossòst, Esterri d'Àneu, Sort, el Pont de Suert, la Pobla de Segur, Tremp, la Seu d'Urgell, Organyà, Oliana, Bellver de Cerdanya i Puigcerdà. D'aquests sistemes, en quatre (Puigcerdà, la Seu, Tremp i Sort), s'hi potencia el creixement urbanístic perquè exerceixen una certa capitalitat, tenen un pes demogràfic rellevant i unes bones condicions de connectivitat en el territori. A la resta, tret de Vielha, el creixement és opcional i el Pla promou l'alentiment de la classificació de nou sòl urbanitzable i la construcció de segones residències, i desplaça les inversions cap a altres usos turístics de menys impacte paisatgístic com ara els hotelers. Al sistema urbà de Vielha, atesa la manca d'espai lliure planer apte per al creixement urbà, es proposa una estratègia de canvi d'ús i reforma interior per propiciar un major equipament i una major activitat econòmica.

A la resta de nuclis de població de la regió pirinenca, uns quatre-cents, no s'hi prohibeixen noves construccions, però es considera que no són aptes per a més intervencions urbanístiques exteriors. El creixement que experimentés hauria de ser simplement el propiciat per la demanda interior, i en la majoria de casos es proposen estratègies de consolidació del sòl classificat i de diversificació i reequipament de la trama urbana.

Pel que fa als espais oberts, el Pla estableix una gradació de protecció del sòl mitjançant la definició de tres categories bàsiques, que són també les utilitzades a la resta de plans territorials parcials: espais de protecció especial (71,3% de tota la regió), espais de protecció territorial (27%) i espais de protecció preventiva (1,2%). Entre els espais de protecció especial, s'inclouen aquells que ja estan protegits per la legislació ambiental, espais proposats per a la XARXA NATURA 2000 [199], els connectors ecològics i territorials que enllacen aquests espais protegits i catorze àrees d'interès agrícola repartides, sobretot, al llarg dels rius Segre i Noguera Pallaresa. Els espais de protecció territorial són aquells no aptes per al desenvolupament urbà (per raons topogràfiques, de risc natural, de localització o de distància a les infraestructures) o que, no sent indispensables per al desenvolupament del sistemes urbans, tenen valors notables i funcions d'interès que aconsellen no ocupar-los. Per a desenvolupar-los caldrà que les actuacions previstes siguin d'interès estratègic i territorial i caldrà justificar que no hi ha alternatives adequades en sòl urbanitzable. En aquest sòl s'hi haurien de produir les ampliacions viables de dominis esquiables, bàsicament a l'Aran i a la VALL FOSCA [65]. Els espais de protecció preventiva són aquelles àrees on el planejament urbanístic podria classificar nou sòl urbanitzable i on s'haurien de concentrar les actuacions admissibles en sòl no urbanitzable.

Finalment, quant a les infraestructures de mobilitat, el Pla proposa construir 104 km de carreteres de nou traçat amb variants, túnels i nous accessos, i condicionar 54 km de la xarxa actual. Els tres nous túnels prioritaris són el de Toses, el de Comiols i el de Perves. Així mateix, desprioritza projectes de túnel continguts en plans vigents com el de Mont-rebei, el de Salau o el de Cabús. Les rutes viàries que proposa potenciar són un nou eix estratègic que passaria pel Pallars Jussà i enllaçaria amb l'N-230 i la Vall d'Aran, l'eix Transeuropeu de l'E-9 al seu pas per la Cerdanya (adequant-lo a les característiques d'un eix d'aquest rang i minimitzant l'impacte sobre la comarca), l'accés a Andorra al tram de l'Urgellet (desdoblant-lo entre el Pla de Sant Tirs i la frontera amb l'objectiu d'acabar amb els col·lapses circulatoris que s'hi solen produir), i l'EIX PIRINENC [13] a través del condicionament del port del Cantó i el coll de la Creu de Perves. En el cas del port del Cantó i del port de la Bonaigua (que també es proposa condi-

cionar) no s'exclouen, a llarg termini, solucions en forma de túnel. D'altra banda, el Pla també proposa la millora de les infraestructures i la gestió de les línies ferroviàries de LA POBLA DE SEGUR [78] i de PUIGCERDÀ [82] i la posada en marxa de l'aeroport regional de la Seu-Andorra [2004:9] i de dos aeròdroms a la Cerdanya i al Pallars Jussà.

Un cop presentat l'avantprojecte, el PTP va sortir a exposició pública el 23 d'abril durant un període de quatre mesos amb la finalitat de permetre la participació a totes les institucions i als ciutadans i ciutadanes interessades. Paral·lelament a l'exposició pública, el DPTOP va dur a terme durant la segona quinzena d'abril i la primera de maig sis sessions informatives per presentar i explicar els continguts del Pla als ajuntaments pirinencs i als consells comarcals.

D'altra banda, el 22 de juny es va sotmetre a informació pública durant un període de dos mesos l'informe ambiental de l'Avantprojecte del PTP de l'Alt Pirineu i l'Aran. L'informe es formulava en el marc de la Directiva 2001/42/CE, relativa a l'avaluació dels efectes de determinats plans i programes sobre el medi ambient, coneguda també com a Directiva d'avaluació ambiental estratègica.

Reaccions dels ajuntaments i consells comarcals

La presentació de l'Avantprojecte del PTP de l'Alt Pirineu i Aran va generar reaccions diverses entre els agents polítics i territorials directament implicats.

Alguns alcaldes de municipis pirinencs, com ara el d'Organyà o el de Bossòst, van assegurar que no hi havien participat i que en tenien poca informació. L'alcalde del Pont de Suert, Albert Alins (CiU), va lamentar que el Pla "s'havia redactat pensant en les segones residències i sense tenir en compte la gent que viu al territori". L'alcalde de Sort, Agustí López (CiU), va valorar satisfactòriament la millora de les comunicacions, els usos turístics i les trames urbanes, però va criticar les restriccions que s'imposaven a les comarques del Pallars Sobirà, l'Alta Ribagorça i l'Alt Urgell. A més a més, va demanar al Govern de la Generalitat que prioritzés l'habitatge social per davant de la segona residència. Altres alcaldes com el de Tremp o el de la Seu d'Urgell van rebre positivament el document.

Els alcaldes de l'Alta Ribagorça van reivindicar per al Pont de Suert un tracte igualitari respecte a altres capitals de comarca (Puigcerdà, la Seu, Tremp i Sort). Els alcaldes de la Vall de Boí, el Pont de Suert i Vilaller, Joan Perelada (CiU), Albert Alins i Jaume Monsó (IV, Independents per Vilaller), respectivament, van titllar de perillós i discriminatori el fet que el creixement del Pont de Suert es fixés com a potencial i no com a obligatori. Juli Esteban, director del Programa de Planejament Territorial del DPTOP, es va comprometre a "trobar la fórmula que apaivagués el malestar dels alcaldes i garantís que el rang del Pont de Suert no fos inferior respecte a les altres capitals".

A final d'agost, coincidint amb l'acabament del termini de presentació d'al·legacions al Pla, els sis consells comarcals, tots de Convergència i Unió (CiU), van coincidir en diverses reclamacions: un calendari de les inversions previstes, una universitat pròpia, nous hospitals comarcals a l'Alt Urgell i al Pallars Sobirà, l'allargament de la línia ferroviària de la Pobla de Segur fins a Sant Girons i la de Puigcerdà fins a la Seu d'Urgell i Andorra, una protecció de les zones naturals que no limités la projecció turística de la zona i més criteris per mantenir la ramaderia. D'altra banda, els consells comarcals van presentar un manifest on reclamaven més participació del món local en l'elaboració del Pla perquè creien que no s'havia tingut en compte l'opinió del territori. A més a més, consideraven el Pla "incomplet" perquè se centrava en l'urbanisme i no abordava prou els problemes dels ciutadans.

En les seves al·legacions, el Consell Comarcal del Pallars Sobirà va criticar que en la xarxa de petites ciutats es preveiés la possibilitat de creixement urbanístic i la instal·lació d'activitats econòmiques i serveis, mentre que la resta de municipis quedessin relegats a mantenir-se tal com estaven. En aquest sentit, diversos municipis de la Cerdanya com Alp, Bolvir i Fontanals van criticar el Pla perquè només afavoria Puigcerdà i Bellver. El Consell Comarcal de la Cerdanya, per la seva part, va demanar el soterrament de l'eix entre el túnels del Cadí i del Pimorent al seu pas per les poblacions. El Conselh Generau d'Aran va demanar la segregació de la carretera N-230, amb una part important del traçat amagada sota túnels, una millora del transport públic a l'interior de la comarca, i més ajuts per construir pisos de protecció oficial i habitatge concertat. L'alcalde de Vielha va sol·licitar que el Pla permetés el creixement de L'ESTACIÓ D'ESQUÍ DE BAQUEIRA-BERET [59] cap a Pincela i Barradós.

Estudis i iniciatives paral·leles al PTP de l'Alt Pirineu i Aran

Paral·lelament a l'elaboració del PTP de l'Alt Pirineu i Aran, el DPTOP impulsava estudis més específics per donar resposta a diverses problemàtiques de les zones de muntanya. A principi de març de 2005 Joan Ganyet, director general d'Arquitectura i Paisatge del DPTOP, va explicar que la seva direcció general havia encarregat un inventari sobre els pobles abandonats del Pirineu. Aquest estudi era la primera fase d'una estratègia per recuperar el major nombre possible de pobles pirinencs que, des de feia anys, havien quedat deshabitats. Amb aquesta estratègia, a més, es pretenia desviar la construcció de segones residències cap als nuclis abandonats i alliberar així diverses zones pirinenques de la forta pressió urbanística. Un cop finalitzat l'inventari, la fase següent consistiria a estudiar cas a cas els criteris d'intervenció més adequats. Dels dos-cents pobles que es calculava que estaven abandonats, se'n pretenien recuperar, en una primera fase, una cinquantena. Per dur a terme una prova pilot, es va escollir recuperar el poble d'Aramunt, al Pallars Jussà.

El mateix dia que es va presentar el PTP de l'Alt Pirineu i Aran, el DPTOP, a través de la Direcció General d'Urbanisme, va donar a conèixer les Normes arquitectòniques complementàries per als municipis pirinencs. Aquesta proposta normativa consistia en uns criteris unitaris per preservar la identitat paisatgística d'aquests municipis, sobretot pel que fa a l'escala, la forma i els colors dominants de les edificacions. La proposta es va lliurar als ajuntaments perquè es pronunciessin sobre la possibilitat d'integrar les normes en els respectius plans d'ordenació urbanística municipal. Donat cas que no les incorporessin, el DPTOP valoraria la integració de les normes en els plans directors que s'estaven elaborant a la Cerdanya, al Pallars Sobirà i a la VALL D'ARAN [2004:139]

El 23 d'agost va finalitzar la consulta pública de l'avantprojecte del PTP de l'Alt Pirineu i Aran. A partir de llavors, el DPTOP va començar a estudiar les al·legacions presentades i a incorporar-les-hi. A final d'any, el Pla restava pendent d'aprovació inicial. Un cop se superés aquest tràmit, estava previst sotmetre'l novament a un període d'informació pública de dos mesos de durada.

Més informació

www.gencat.net/ptop/ptcat/ptapa
www.pirineus.org

133 PLA URBANÍSTIC DE CAN BUSQUETS (SANT CUGAT DEL VALLÈS)



L'aprovació de la modificació del Pla general metropolità (PGM) de la Floresta, que inclou el sector de Can Busquets (Sant Cugat del Vallès), per part de l'Ajuntament de Sant Cugat ha suscitat el rebuig dels veïns, de grups ambientalistes i de partits polítics, fins de socis de govern. La presentació d'una proposta urbanística alternativa per part de la Fundació Sant Cugat ha estat desestimada per l'Ajuntament, el qual ha continuat el procés d'aprovació del projecte inicial.

Antecedents | 2004:145

Can Busquets és un sector forestal d'interès natural i paisatgístic d'unes 17 ha que es troba a la zona perimetral del Parc de Collserola, a La Floresta, al terme municipal de Sant Cugat del Vallès.

Durant l'anterior legislatura, el 2003, va ser aprovada inicialment la modificació del Pla general metropolità (PGM) de la Floresta que incloïa el sector de Can Busquets, situat a la Floresta (Sant Cugat del Vallès) i qualificat com a sòl urbanitzable no programat (clau 21) de desenvolupament opcional. El projecte, que va optar per desenvolupar el sector, consistia en la construcció de seixanta-quatre habitatges unifamiliars aïllats i classificava directament el sòl com a urbà, amb la variant del 20a/10cb. A més, la modificació del PGM comprenia altres actuacions per millorar les disfuncions que presentava la zona, com ara concretar la vialitat i legalitzar noranta habitatges dispersos en el bosc proper a la Floresta, la majoria previs al PGM de 1976 que va deixar-los fora d'ordenació, d'altres posteriors, que confiaven en una futura legalització.

Anteriorment, el 2001, les entitats veïnals i l'Ajuntament van dur a terme un procés participatiu on es va debatre i dissenyar un document titulat Pla director de la Floresta. En el document es consensuava que "el desenvolupament d'aquesta zona [Can Busquets] haurà de respectar el seu interès natural dins del Parc de Collserola". El Pla director perseguia aconseguir tres objectius: reorientar el PGM per corregir algunes disfuncions, actualitzar els aspectes ambientals i de sostenibilitat i millorar la qualitat del barri. El caràcter genèric dels objectius va donar lloc a diferents interpretacions. Si per a l'Ajuntament era possible la urbanització de Can Busquets, per als veïns aquesta entrava en contradicció amb la preservació dels espais naturals i amb el compromís de l'Ajuntament de defensar zones similars com l'Espai obert Torre Negra [2003:46]

Proposta alternativa al projecte d'urbanització

A principi de 2005, la Fundació Sant Cugat va presentar una proposta urbanística alternativa que traslladava l'edificabilitat de Can Busquets a altres zones de la Floresta. La proposta tenia per objectiu crear nuclis de centralitat mitjançant el reforçament de les zones entorn de l'estació i la plaça del centre, els dos punts de la Floresta on es concentra més activitat i on es proposava la construcció dels nous habitatges.

La Fundació Sant Cugat va oferir la proposta tècnica a l'Ajuntament, però aquest el mes d'abril va optar per aprovar el text refós de la modificació del PGM que incloïa la construcció dels seixanta-quatre habitatges a Can Busquets. El consistori ho va fer amb els vots de CiU i PP, aquest últim partit a l'oposició, i en canvi hi va votar en contra ERC, el soci de govern de CiU.

D'altra banda, el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) el mes de març va presentar un estudi de mesures addicionals de protecció de la Serra de Collserola, com a inici d'un procés per declarar parc natural la serra, si bé permetia la urbanització de Can Busquets.

El mes de juliol, la Generalitat va suspendre la resolució definitiva de la modificació del PGM perquè la Llei d'urbanisme [2004:105] obligava a fer un estudi d'impacte ambiental i una altra exposició pública.

Finalment, el consistori va desestimar la possibilitat de fer un recurs potestatiu perquè la Generalitat reconsiderés la decisió d'aturar la modificació del PGM. A final de 2005, l'Ajuntament encara no s'havia pronunciat i es desconeixia si el procés d'urbanització prosseguiria segons les exigències de la Generalitat.

HCG



Per als veïns, la urbanització, entrava en contradicció amb la preservació dels espais naturals . Foto: Marta Casas.

Més informació:

www.lafloresta.org/canbusquets
Fundació Sant Cugat (2005) *Proposta de nova centralitat a La Floresta* per la MPGM del Barri. (document inedit)

PLA URBANÍSTIC DE CAN COLOMER - TORRENT MITGER (TERRASSA) 34



Durant el mes de novembre l'Ajuntament de Terrassa aprova inicialment, el Pla parcial can Colomer - Torrent Mitger, amb unanimitat del ple. Es tracta d'un sector que té una superfície de 47,48 ha on es preveu la construcció de 4.490 habitatges, 1.300 dels quals serien protegits i que podrien acollir uns vuit mil habitants. Mesos abans Terrassa arribava a les 200.000 persones empadronades.

El municipi de Terrassa té una extensió de 74,650 km² i exerceix, juntament amb Sabadell, de cocapital del Vallès Occidental. La ciutat, amb una forta tradició tèxtil i industrial, forma part de les set ciutats de l'arc metropolità. En vint anys la seva població ha augmentat en 10.416 habitants. En el moment de la tramitació del POUM, l'any 2003, la tendència era de fort creixement, però es van superar les previsions a causa, en part, de l'arribada de població de l'àrea metropolitana de Barcelona i de ciutats properes a la recerca d'habitatges a un preu més assequible.

L'alcalde Pere Navarro del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) juntament amb el regidor de Planificació del Territori Josep Aran (PSC) van presentar el dia 10 de novembre el Pla parcial Can Colomer - Torrent Mitger. Va ser aprovat inicialment per unanimitat del ple de l'Ajuntament el 22 de novembre de 2005, i és un dels principals sectors de creixement urbanístic definits en el PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL (POUM) [2003:107] aprovat definitivament l'any 2003.

El sector, que ocupava 47,48 ha de sòl urbanitzable delimitat i que es trobava situat al nord de la ciutat, tenia una topografia força irregular. A l'oest, s'hi localitzava una zona de turons i al costat oposat, la riera del Palau. L'àmbit encara preservava el seu caràcter rústic, tot i que força transformat per la proximitat al nucli urbà. S'hi diferenciaven tres zones d'interès: la zona boscosa de pins i alzines, la zona propera a les rieres amb vegetació arbustiva i de ribera pròpia de zones humides i els conreus a les zones més planes.

Aquest nou creixement es presentava com un "final de ciutat", que permetria mantenir la relació de continuïtat amb els espais lliures del Parc Natural de Sant Llorenç del Munt mitjançant el seguiment dels camins rurals per tal de reforçar una de les propostes del POUM: que Terrassa esdevingui "Ciutat del Parc".

Segons el Pla parcial un 70,3% del sòl estaria qualificat de sòl públic i un 29,6% seria per a ús privat. Es configuraven dos grans espais lliures dins el sector, dos parcs a banda i banda del sector al voltant del torrent de Can Bogunyà, la riera del Palau i el Torrent Mitger. El pla proposava tipologies edificatòries diferents però totes amb criteris de sostenibilitat per tal d'obtenir millors condicions d'insolació i ventilació. S'hi preveia l'edificació de 4.490 habitatges, dels quals més de mil tres-cents serien socials (habitatges de protecció pública i de preu concertat, el 20% i el 10 %, respectivament, dels habitatges totals). La resta, el 70 %, seria habitatge lliure. El projecte també incloïa nous vials de nord a sud amb arbrat i dos recorreguts exclusius per a vianants que cosirien el nou barri d'est a oest i enllaçarien els dos parcs. La millora de les connexions viàries de la trama urbana i l'accés al futur QUART CINTURÓ [18] i també la gran rotonda que se situaria al final del futur passeig de Ponent serien actuacions lligades al desenvolupament del Pla, a més de la conservació de dues masies de la zona que s'integrarien en un dels parcs.

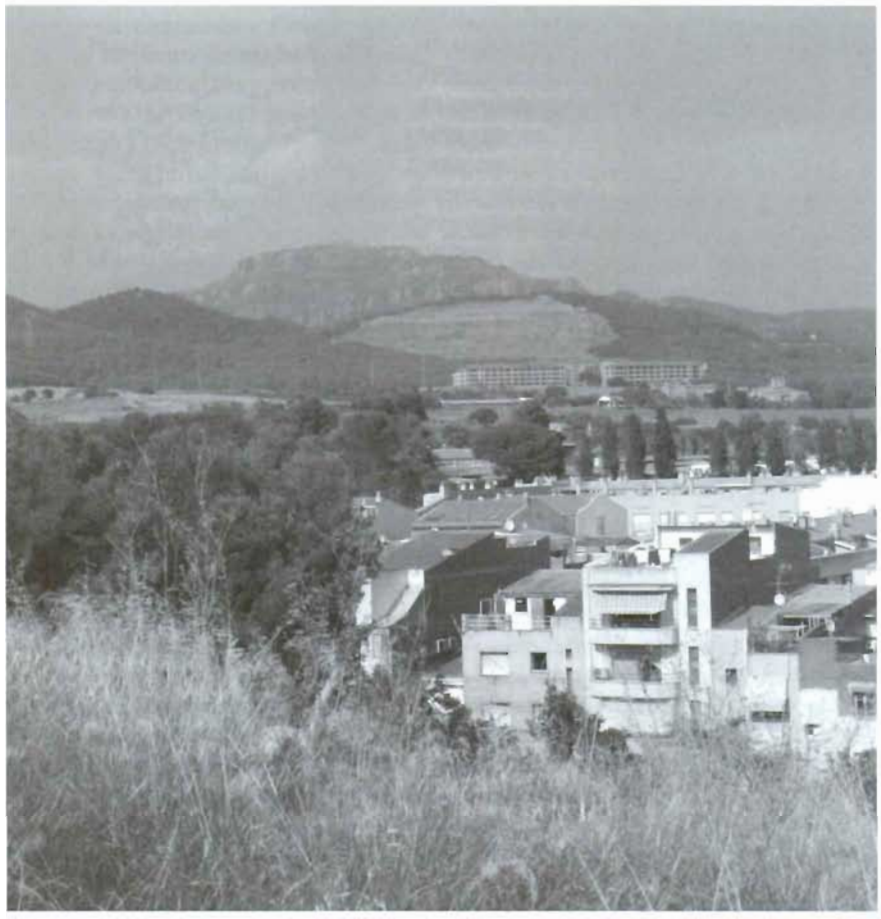
El regidor Aran va explicar que el Pla tenia en compte el ràpid creixement demogràfic de la ciutat i per això feia una reserva d'espais per a la construcció d'equipaments per als futurs habitants del barri. Segons el regidor, s'hi construirien tres escoles, equipaments esportius i un camp de futbol. Tal com establia el POUM, es preveia també la implantació d'un sistema de recollida de brossa pneumàtica. Fonts de l'Ajuntament preveien que el sector estaria acabat al 2008.

Terrassa arriba als 200.000 habitants.

Durant el mes de març l'alcalde Navarro va anunciar que segons el padró municipal Terrassa havia arribat a tenir 200.000 habitnts. La xifra convertia la ciutat en la primera del Vallès pel que fa a nombre d'habitants i la situava entre les vint-i-cinc primeres de l'Estat. L'alcalde va explicar que, tot i tenir un dels ritmes de creixement més elevats de Catalunya, es volia continuar apostant per un model de ciutat mitjana. També va assegurar que l'objectiu era arribar als 230.000 habitants, mitjançant un desenvolupament intensiu, no pas extensiu, dels sòls urbanitzables que encara hi ha lliures.

El mateix mes de març, durant una visita a Terrassa, el president de la Generalitat Pasqual Maragall afirmava que "Terrassa ha trobat el seu lloc en la regió metropolitana, té clarament definit el concepte de la seva ubicació en el mapa i té clara quina és la seva vocació", així Maragall valorava l'aposta del govern municipal per construir a Terrassa la Ciutat Audiovisual. El president de la Cambra de Comerç i Indústria de la ciutat, Albert Vilardell, també expressava la seva satisfacció per l'increment demogràfic sempre que sigui "equilibrat i sostenible".

El mes de maig en un ple extraordinari, l'Ajuntament va analitzar les conseqüències de l'increment demogràfic. Convergència i Unió (CiU) proposava un pla de xoc per afrontar aquest creixement, regulant la sobreocupació d'habitatges a través de la cèdula d'habitabilitat. Segons el portaveu convergent Josep Rull, s'havien detectat creixements en barris com el de Montserrat, Ca n'Anglada, Can Palet i Egara no previstos al Pla d'actuació urbanística municipal (PAUM) i al POUM. Segons Rull, en aquestes zones calien mesures complementàries per absorbir amb normalitat aquests increments de població bàsicament fruit de la immigració. Però la proposta de CiU no va tenir el suport ni de l'equip de govern format pel PSC, Iniciativa per Catalunya Verds (ICV) i Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) ni del Partit Popular (PP). El diputat socialista Jordi Labòria va respondre Rull acusant CiU de "manca d'humilitat i de poc coneixement de la ciutat". Juntament amb el portaveu d'ICV Manel



Des de 1999, en Terrassa, s'havien construït una mitjana de 2.330 habitatges anuals. Foto: Marta Casas.

Perez, Labòria va argumentar que CiU no havia tingut la valentia de plantejar el debat del ple extraordinari parlant directament de la immigració.

Les dinàmiques en la construcció d'habitatges

El mes de juliol l'alcalde va presentar el programa d'habitatge 2005-2010, segons el qual Terrassa construiria una mitjana de 322 habitatges públics per any. En total es preveia l'execució de 1.932 habitatges dividits en disset promocions en diferents zones de la ciutat. El ritme de creixement seria lleugerament superior al que fixava el PAUM, que establia 310 habitatges de protecció per any.

Des de 1999 a Terrassa s'havien construït una mitjana de 2.330 habitatges anuals, en bona part per la demanda de gent procedent de l'àrea de Barcelona i de les ciutats pròximes a Terrassa, on els preus eren més elevats. Durant l'any 2005 el major nombre d'edificacions es va concentrar en zones de nou desenvolupament i de nova urbanització, com ara els barris de Can Roca, alguns sectors de les Arenes, la Grípia, Can Montllor i Sant Pere Nord. Però també al centre, que estava vivint un procés de transformació dels espais com el cas del Vapor Gran. El mes de febrer, Aran va avançar que en els pròxims anys els creixements es produirien en tots aquells barris on el POUM preveia creixements importants, al futur passeig de Ponent, al barri d'Egara amb el desmantellament de l'antiga AEG o a Ca n'Aurell, amb les actuacions previstes a Can Cortès.

CDB

Més informació:

www.ginut.terrassa.org
www.poum.terrassa.org
www.ajterrassa.org

PLA URBANÍSTIC DE CAN MASDEU I EL CAMÍ DE L'ALEGRIA (TIANA) 135



El conjunt de l'entorn de l'Alegria i la riera d'en Font del municipi de Tiana han mantingut el seu caràcter agrícola i natural malgrat ser terrenys urbanitzables. Poc després que l'Ajuntament s'interessi per la protecció de l'àmbit, comencen iniciatives d'urbanització que l'empenyen a promoure una modificació del planejament urbanístic metropolità per desclassificar el sòl en virtut dels seus valors paisatgístics.

Tiana és un municipi 7,9 km² situat a la part meridional del Maresme, als estreps de la serralada de Marina. El municipi té un relleu ondulat, solcat per nombroses rieres i puntejat per nombroses mines d'aigua, ocupat majoritàriament per bosc, vinya i matoll. El 2002 tenia 6.273 habitants, molt per sota dels municipis del seu entorn (Badalona, Montgat, el Masnou o Alella) però seva proximitat a Barcelona (15 km) i a Mataró (20 km) ha propiciat que des dels anys vuitanta s'estigui produint un creixement sostingut de població i es consolidin les noves primeres residències, que han passat de representar el 62,6% sobre el total el 1981 al 92,9% el 2000. No obstant això, encara té una densitat menor que altres municipis metropolitans a causa de l'escassetat de sòl urbanitzable de què disposa el municipi i la tipologia constructiva habitual de cases aïllades o blocs plurifamiliars de tres alçades com a màxim, fet pel qual conserva paisatges agrícoles i naturals de qualitat. El nucli històric ocupa un sortint topogràfic enclavat entre la riera de Tiana, a l'oest, i la riera d'en Font, a l'est. A l'altra banda d'aquesta riera, delimitat al sud per la riera dels Grills, hi ha un altre turó, la muntanya de l'Alegria, on es manté l'activitat agrícola en alternança amb zones de bosc, sobre el qual se situa l'ermita de l'Alegria i algunes masies històriques. El Pla general metropolità (PGM) de 1976 qualifica d'urbanitzable tot el turó i preveu un vial de cornisa en sentit est-oest. Tanmateix, només al seu peu, a tocar de la riera d'en Font, es van promoure desenvolupaments urbanístics en bloc durant els anys noranta.

L'Ajuntament de Tiana es planteja la protecció de l'àmbit de l'Alegria

L'any 2000, el nou consistori de Tiana, amb govern del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC-PSOE), va encarregar a l'arquitecte Alfred Fernández de la Reguera March un nou catàleg del patrimoni de Tiana perquè l'anterior, de 1991, era obsolet. El Pla especial de protecció i catàleg del patrimoni arquitectònic i ambiental de Tiana es va aprovar el 2001 i incloïa la proposta de redacció de dos plans especials: un a la zona de l'ermita i el cementiri adjacent –que incloïa l'àmbit de bosc i conreus, justificat per l'interès paisatgístic de l'espai i per la vocació de mirador i fita territorial de l'ermita– i un altre al llarg de la riera d'en Font –vertebrador territorial que podria esdevenir el gran espai verd que relacionés el nucli històric i l'eixample dels noranta al peu de l'Alegria.

Diversos promotors s'interessen per la urbanització dels terrenys

La proposta va comptar amb una bona acollida per part de l'Ajuntament però, mentre es treballava en els estudis paisatgístics preliminars, diversos promotors particulars i petites societats van iniciar els tràmits per promoure plans parcials de desenvolupament del sòl urbanitzable. Es tractava de quatre sectors ocupats fonamentalment per explotacions agrícoles i forestals i amb diversos masos històrics (els únics que sí que havien quedat protegits pel catàleg de patrimoni): el sector de Can Masdeu, al nord del conjunt històric de l'Alegria –amb 9,93 ha i cinquanta-vuit habitatges possibles–, el sector de Can Cirera, al sudest de l'Alegria –amb 14,30 ha i cent vuitanta-set habitatges possibles–, el sector riera d'en Font –amb 11,79 ha que en la major part continuava qualificat de verd privat protegit– i el sector Casa Alta, al sud de la riera d'en Font –amb 1,4 ha i cinquanta-vuit habitatges possibles.

Davant d'aquesta situació, el juliol de 2003 l'Ajuntament va acordar fer ús de la seva potestat per suspendre la tramitació de plans urbanístics per un període màxim de dos anys, alhora que encarregava a Fernández de la Reguera l'elaboració d'una proposta de modificació puntual del PGM, que permetés impedir la urbanització dels terrenys.

L'Ajuntament impulsa una modificació puntual del PGM per impedir la urbanització de l'Alegria

A partir de l'anàlisi i la valoració dels elements agrícoles, patrimonials i visuals de l'àmbit, la proposta de l'arquitecte constatava la difícil assimilació del model de desenvolupament admès pel PGM (blocs i habitatges unifamiliars aïllats) pel seu impacte ecològic, visual i identitari. Apel·lant al desenvolupament urbanístic sostenible promogut pel TEXT REFOS DE LA LLEI D'URBANISME [95], la modificació puntual proposada consistia a reclassificar el sòl urbanitzable de la muntanya a no urbanitzable qualificat de rústic protegit de valor agrícola –excepte al voltanta dels masos, on seria qualificat de verd privat d'interès tradicional– i a requalificar l'àm-



El pla especial de protecció inclou l'àmbit del bosc i conreus. Foto: Alfred Fernández de la Reguera.



El municipi té un relleu ondulat, solcat per nombroses rieres. Foto: Alfred Fernández de la Reguera.

bit al llarg de la riera com a espai lliure permanent i espai verd amb funcions d'articulació entre la vila i el nou eixample. Segons l'informe jurídic municipal, la proposta no donava lloc a indemnització als propietaris, atès que des de l'aprovació del PGM havia transcorregut un termini llarg, durant el qual no havien exercit el seu dret a impulsar la urbanització dels terrenys.

L'1 de juny de 2004, l'Ajuntament de Tiana va aprovar inicialment per majoria, amb l'abstenció de Convergència i Unió (CiU) i el Partit Popular (PP), la Modificació puntual del PGM als voltants de l'Alegria i la riera d'en Font. Durant la informació pública, quatre famílies i tres societats anònimes van presentar al·legacions, que van ser desestimades per l'Ajuntament per majoria, amb l'abstenció de CiU, el 7 de juny de 2005, mentre que alguns propietaris de masies i explotacions que s'oposaven a la urbanització de l'Alegria es van mostrar favorables a la iniciativa municipal.

En data 27 de desembre de 2005, el conseller del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), Joaquim Nadal i Farreras, va resoldre suspendre l'aprovació definitiva fins que es presentés informació complementària que permetés avaluar la idoneïtat de la modificació incloent-hi un estudi econòmic sobre l'obtenció dels espais afectats a zones verdes i una normativa específica en coherència amb l'especial protecció que es pretén.

Més informació:

www.diba.es/parcsn/parcs/plana.asp?parc=7&rm=70&rs=432
www.gencat.net/diari/4162/04168028.htm
www.gentpertiana.org
www.pueblos-espana.org/cataluna/barcelona/tiana/
www.viladetiana.org/

PLA URBANÍSTIC DE FLUVIANÀUTIC (SANT PERE PESCADOR) 136



El Departament de Política Territorial i Obres Publiques (DPTOP) enderroca l'edifici de sis plantes a mig construir situat a la desembocadura del riu Fluvià, després d'haver declarat els terrenys situats als voltants, on es pretenia realitzar una urbanització marina de luxe, com a sòl no urbanitzable. Posteriorment s'inicien les tasques de restauració de l'espai i es discuteix el futur de les 15 ha requalificades.

Antecedents 2004: 147

El Pla general d'ordenació urbana (PGOU) autoritzava des de 1975 la creació d'una urbanització, envoltada de canals navegables, en un sector de 15 ha situat a la desembocadura del riu Fluvià. El 1976 se'n van iniciar les obres però van quedar aturades per les dificultats econòmiques de l'empresa promotora, Rumasa, i també per les mobilitzacions socials de defensa dels aiguamolls de l'Empordà. Les obres van deixar l'estructura d'un edifici de sis plantes i una xarxa de canals de navegació. La delimitació del Parc Natural dels Aiguamolls de l'Empordà, creat el 1983, i del Pla d'espais d'interès natural (PEIN), del 1992, van deixar els terrenys fora de l'àmbit de protecció, ja que estaven classificats com a sòl urbà.

El 2001 la revisió del PGOU va mantenir la classificació del sector i, pocs mesos després, l'empresa VLV Immuebles S.L. va proposar la construcció d'una urbanització marina de luxe, rebatejada amb el nom de Fluvianàutic, amb la creació de cinc-cents apartaments i un club nàutic amb tres-cents setanta-nou amarradors. L'entitat ecologista Institució Alt Empordanesa per la Defensa i l'Estudi de la Natura (IAEDEN) va interposar un recurs d'alçada contra la revisió del POUM en entendre que el sector no reunia les condicions per ser sòl urbà

El 2003 el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Felip Puig, va estimar el recurs de la IAEDEN i va classificar els terrenys com a sòl no urbanitzable atesos els valors agrícoles i ecològics de la zona, la proximitat amb el Parc Natural dels Aiguamolls de l'Empordà i el perill d'inundació. L'empesa VLV va presentar un contenciós administratiu a fi d'obtenir una indemnització per la requalificació dels terrenys. A final de 2004 el Departament de Política Territorial i Obres Publiques (DPTOP) va comprar, per 20.000 euros, una parcel·la, de 1.375 m², on hi havia l'edifici i la xarxa de canals.

Enderrocament de Fluvianàutic

El 23 de febrer de 2005 tecnics del DPTOP van enderrocar l'estructura de l'edifici amb l'argument que presentava un elevat estat d'abandó i deteriorament, que ocasionava un fort impacte paisatgístic i que estava afectat per la distància de servitud de la Llei de costes. Es va optar per una voladura controlada utilitzant 50 kg de goma-2 i embolcallant les plantes de l'edifici amb geotèxtil, per evitar l'emissió de runa a l'entorn. L'enderrocament va generar una gran expectació i centenars de persones es van concentrar a l'esplanada del càmping Nàutic Almat per seguir-lo en directe.

El portaveu de la IAEDEN i membre de Salvem l'Empordà, Lluis Benejam, va qualificar la voladura de victoria del moviment ecologista i va reclamar que es restaurés la zona i s'incorporés al Parc Natural dels Aiguamolls de l'Empordà. Per la seva banda, el secretari per a la Planificació Territorial del DPTOP, Oriol Nel·lo, va afirmar que era un "símbol" de la voluntat del Govern d'emprendre un nou tipus d'urbanisme més respectuós amb l'entorn. Finalment, l'alcalde de Sant Pere Pescador, Florenci Bosch, de Convergència i Unió (CiU), es va mostrar satisfet per l'eliminació de l'edifici però va demanar al Govern algun tipus de compensació pels ingressos que el municipi deixaria de percebre pel fet que la urbanització no es construís.

Es discuteix el futur de l'espai

Després de l'enderrocament, el Govern de la Generalitat va començar a redactar un pla per recuperar els valors naturals de Fluvianàutic, en el qual s'estudiaria la possibilitat d'incorporar-lo al Parc Natural dels Aiguamolls de l'Empordà o a la zona protegida del Fluvià. El director territorial de Medi Ambient a Girona, Gabriel Jover, va dir que el futur definitiu de l'espai es decidiria quan la Generalitat hagués adquirit les 15 ha que encara eren en mans privades i pendents del contenciós administratiu.

El director del Parc Natural dels Aiguamolls de l'Empordà, Josep Espigulé, apostava per regenerar l'estat natural de l'espai i integrar-lo al Parc. Així, proposava l'eliminació de la xarxa de canals de navegació que acompanyaven l'edifici enderrocat i la recuperació de les llacunes preexistents, potenciant d'aquesta manera un espai que considerava absolutament singular, l'estuari del Fluvià, ja que aquest riu era l'únic de Catalunya sense regulació en tot el seu curs.

En canvi, l'exdirector del Parc Natural dels Aiguamolls de l'Empordà i director de la Fundació Territori i Paisatge, Jordi Sargatal, va proposar reaprofitar els canals de navegació per crear-hi un centre de recuperació, reproducció i reintroducció de diverses espècies. Sargatal considerava que eliminar els canals seria excessivament costos i assegurava que el centre podria convertir-se en un gran atractiu per al Parc i per a Sant Pere Pescador. Aquesta possibilitat fou rebutjada per Josep Espigulé i també pel representant de la IAEDEN al Parc, Joan Font, que remarcava el valor ambiental de la desembocadura del Fluvià i qualificava la proposta de "parc temàtic".

La primera actuació per recuperar l'espai fou la retirada de runa de l'edifici que es van reaprofitar com a base per a diversos camins de vianants interns del Parc. Posteriorment es va reomplir tot l'espai que ocupava l'edifici amb una capa de terra vegetal.

A final de 2005 es mantenia el litigi judicial entre els promotors de la urbanització i la Generalitat. Es preveia que un cop s'hagués resolt, el Govern decidiria quin seria el futur definiu de les 15 ha de Fluvianàutic.

MJP

Més informació:

www.salvem-emporda.org

137 PLA URBANÍSTIC DE LA PLATJA LLARGA (VILANOVA I LA GELTRÚ)



La Platja Llarga de Vilanova i la Geltrú és un dels darrers espais no edificats del litoral barceloní, classificat com a sòl urbanitzable. El Pla especial de reforma interior aprovat preveu la construcció de dos-cents cinquanta-nou habitatges a la franja interior del sector i d'un pla especial de restauració i protecció de la zona lliure per restaurar els aiguamolls existents. L'oposició de la plataforma Salvem Platja Llarga i l'interès natural reconegut pel Departament de Medi Ambient i Habitatge paralitzen la urbanització de l'àmbit i impulsen negociacions entre l'Ajuntament i la promotora, que resten a l'espera del pronunciament de l'Agència Catalana de l'Aigua sobre la inundabilitat del sector.

Antecedents | 2004: 150

Vilanova i la Geltrú és un municipi costaner, situat a 40 km de Barcelona i a 45 km de Tarragona, amb una extensió de 33,5 km² i una població de gairebé seixanta mil habitants el 2004. Capital de la comarca del Garraf, és el pol central d'una area més àmplia i les seves principals activitats econòmiques són una important flota pesquera, un sector industrial en transformació, un sector serveis en creixement i una certa activitat agrícola.

La Platja Llarga és un espai d'aiguamolls situat a ponent del terme municipal, sobre la plana deltaica del riu Foix, on als anys seixanta es va començar una urbanització en continuïtat amb el sector construït adjacent, conegut com a Ibersol. La Platja Llarga i la de les Madrigueres [140] són les dues úniques platges sense urbanitzar entre el delta del Llobregat i el Vendrell.

El Pla general de 1983 va classificar l'àmbit de 10,36 ha que comprenia Platja Llarga i Ibersol com a sòl urbà sotmès a la redacció d'un pla especial. El 1989 es va redactar el Pla especial de reforma interior (PERI) i el 1997, el corresponent Projecte d'urbanització, que va ser finalment aprovat el 2002. Aquests van concretar l'ordenació de l'àmbit, concentrant l'edificabilitat establerta pel Pla general –que comportava la construcció de 259 habitatges i que posteriorment va incloure un hotel– en la franja interior del sector, per augmentar el sòl lliure públic fins a 5,09 ha. El 2001 es va començar a tramitar el Pla especial de restauració i protecció (PERP) elaborat per l'Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Barcelona (ETSAB), que definia les mesures de protecció i gestió d'aquest espai lliure amb l'objectiu de recuperar la zona humida. El 2001, la revisió del Pla general no va introduir modificacions en la classificació del sector, en entendre que caldria indemnitzar els propietaris.

No obstant això, des de 2004 la plataforma Salvem Platja Llarga demanava la suspensió de les llicències d'obra existents o en tràmit i la reclassificació del sector a sòl no urbanitzable protegit, atenent els seus valors naturals i apel·lant a les conclusions de l'estudi encarregat a la Facultat de Geologia de la Universitat de Barcelona (UB), que el considerava zona inundable. Les seves mobilitzacions van suscitar l'adhesió de sis-centes tretze enti-



Els responsables municipals van iniciar contactes amb la promotora per evitar la construcció de la platja. Foto: Tere Belmonte

tats i la recollida de cinc mil signatures contràries a la urbanització.

Abans de l'estiu de 2004, els responsables municipals van iniciar contactes amb la promotora per estudiar fórmules que evitessin la construcció de la Platja Llarga i el juliol van suspendre la primera llicència d'obres concedida al grup, a l'espera que un informe de l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA) es pronunciés sobre la inundabilitat del sector.

El reconeixement de Platja Llarga com a zona humida augmenta la pressió per protegir-la

El gener de 2005 un informe tècnic de la Direcció General de Medi Natural del Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAiH) adreçat a l'ACA indicava que la Platja Llarga reunia les condicions per considerar-se zona humida i com a tal havia de ser preservada de les activitats susceptibles de provocar-ne la recessió i degradació. Els membres de Salvem Platja Llarga van expressar la seva satisfacció i la voluntat de fer front comú amb l'Ajuntament per reclassificar el sector i incloure'l entre els espais d'interès natural. Des de la promotora s'assegurava que la protecció de la zona humida estava garantida pel PERP i era compatible amb la urbanització prevista, i que l'informe era una interpretació partidista i allunyada de la realitat. El regidor d'Urbanisme i Medi Ambient, Jordi Valls Fuster (Iniciativa per Catalunya-els Verds), va considerar gravíssimes aquestes acusacions i va indicar que les negociacions amb la promotora continuaven, desmentint que se centressin en el trasllat de l'aprofitament a la zona del Piular, prop de la carretera de l'Arboç, tal com afirmaven els grups municipals de Convergència i Unió (CiU) i el Partit Popular (PP), que s'hi oposaven atès que suposarien un increment dels habitatges previstos i la urbanització d'una zona no urbanitzable. En un ple del mes de febrer, el regidor portaveu del consistori, Joan Benet Guardiola (Partit dels Socialistes de Catalunya), va acordar amb aquests grups augmentar la informació relativa a les negociacions a canvi de no fer declaracions a la premsa fins que estiguessin enllestides.

D'altra banda, l'1 de febrer de 2005 el conseller del DMAH, Salvador Milà Solsona, va anunciar que la Direcció General de Medi Natural i l'ACA col·laborarien en l'elaboració del Pla de protecció i gestió de les zones humides de Catalunya, que garantiria la protecció legal i l'ús racional d'aquests ecosistemes, i que des del seu departament es treballava per recuperar zones com l'ESPAI D'INTERÈS NATURAL DEL GORG DE CREMELL [57], que s'incorporaria a un cordó de zones humides que connectaria amb Torredembarra i la Platja Llarga de Vilanova, per la qual cosa caldria que els dos ajuntaments desclassifiquessin els espais d'aiguamolls. El dia 12 del mateix mes, Salvador Milà va anunciar en una visita a l'Ajuntament de Vilanova que la Generalitat, a través de la Secretaria d'Habitatge del DMAiH i l'Institut Català del Sòl (Incasol), intervindria en el procés de negociació amb la promotora, estudiant fórmules que li evitessin pèrdues econòmiques.

L'informe "Destrucción a toda costa 2005" de Greenpeace incloïa la Platja Llarga entre els punts del litoral de preservació prioritària, mentre que el Grup d'Estudi i Defensa dels Ecosistemes del Camp (GEPEC), en una proposta conjunta amb altres entitats ecologistes de millora de les àrees incloses en el PLA DIRECTOR D'ESPAIS DEL SISTEMA COSTANER (PDUSC) [128], considerava que el sector havia de passar a formar part en conjunt de l'Espai d'Interès Natural de Platja Llarga, ja reconegut, i ser inclòs dins el Pla amb la categoria SNU-C1.

A final d'any les negociacions continuaven i encara es restava a l'espera de l'informe de l'ACA sobre la inundabilitat del sector, determinant a l'hora de plantejar-ne la urbanització.

JRT

Més informació:

mediambient.gencat.net/cat/el_departament/sala_de_premsa/notes/NPMAH-PLATJALLARGADEVILANOVA.jsp
muntanyans.gepec.org/web/files/index.php
www.ciuvilanova.cat/Moc1003/Mo20060603_03.htm#RespMila
www.depana.org/platjallarga/noticies.htm
www.gepec.org
www.grec.net/home/gues/htm/006/pla-nolg3.htm
www.greenpeace.org/raw/content/espana/reports/destruccion-a-toda-costa-2005-12.pdf

138 PLA URBANÍSTIC DE LA VALL DE SANT JUST (SANT JUST DESVERN)



Després d'ampliar la compensació inicial, l'Ajuntament de Sant Just Desvern acorda amb tots els propietaris de terrenys afectats la preservació definitiva de la Vall de Sant Just, dins el Parc de Collserola. El conveni estableix que es traslladarà el dret edificatori d'aquests propietaris a l'àrea urbana del municipi i a d'altres municipis propers. S'acompleix així un objectiu àmpliament reivindicat en la lluita associativa veïnal. Resta només concloure l'operació amb la modificació pertinent definitiva en el Pla general metropolità, iniciada ja el 2004.

Antecedents | 2004: 151

Sant Just Desvern, a la comarca del Baix Llobregat, té una morfologia urbana predominant de baixa densitat, per la qual cosa encara s'hi conserven edificis i masies modernistes emblemàtics, tant a l'interior de la zona urbana com a la vall forestal. Hi viuen poc més de 14.400 habitants. El terme abraça una part de la serra de Collserola, coberta d'una àmplia extensió de bosc. L'Ajuntament forma part del consorci d'aquest parc.

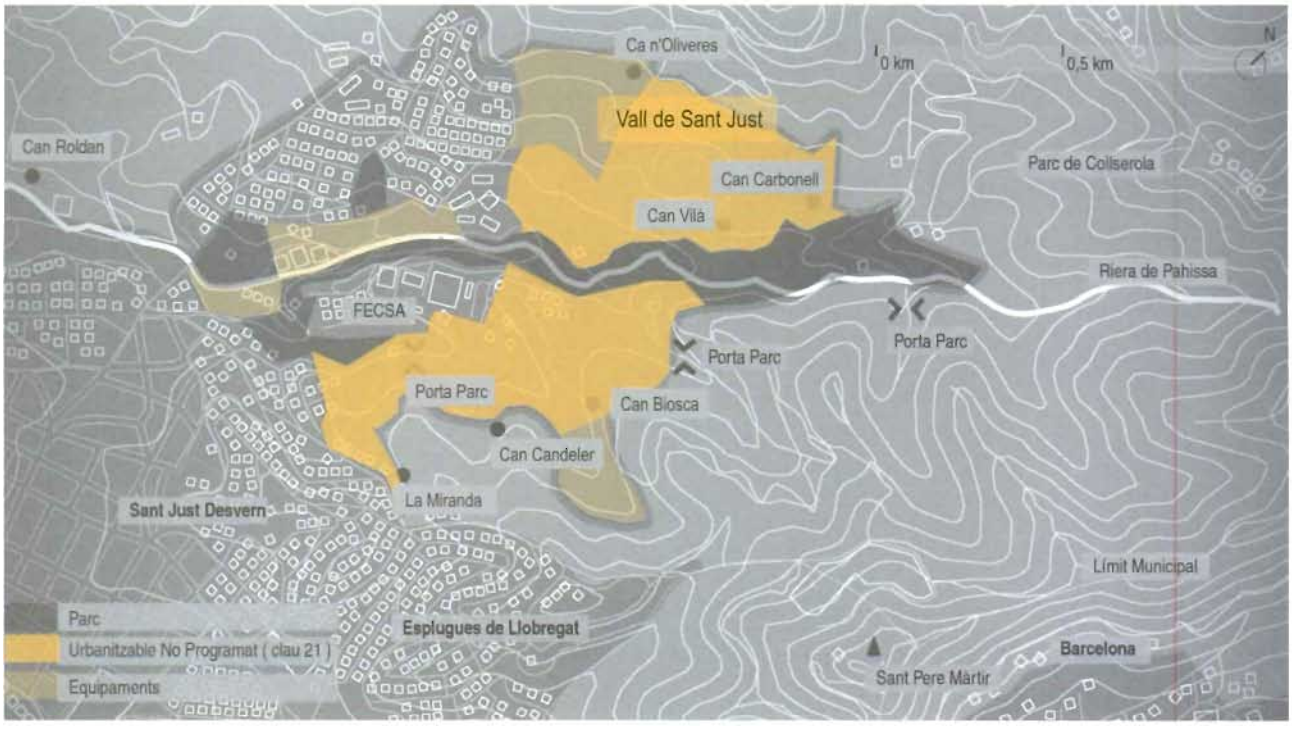
La Vall de Sant Just segueix la conca fluvial de la riera Pahissa i és una de les entrades naturals al Parc de Collserola. El Pla general metropolità (PGM) de 1976 havia classificat com a urbanitzables no programats (clau 21) espais de la vall, preveient que entre Collserola i el nucli urbà es poguessin edificar fins a 120.000 m² de sostre. Aquestes zones, Can Biosca, Can Carbonell, Can Vilà, Ca n'Oliveres, la Miranda, Can Gelabert i Can Solanes havien rebut la categoria d'ús residencial mentre que l'espai comprès entre can Gelabert i can Solanes era destinat a equipament. La quinzena de propietaris dels terrenys tenia intenció de construir-hi 1.221 habitatges.

La preservació de la Vall de Sant Just era un dels objectius del moviment cívic naturalista, encapçalat per la Plataforma Cívica en Defensa de la Vall de Sant Just (PCDV) que, en un manifest signat l'any 2002, ja reclamaven salvar la vall de l'especulació urbanística reclassificant les zones 21 com a no urbanitzables, impedint la construcció de noves vies de comunicació a la vall, incloent el Parc de Collserola al Pla d'espais d'interès natural (PEIN) i, sobretot, reclamant que l'Ajuntament definís la seva posició a favor de la no urbanització de la vall, cosa que van aconseguir finalment durant l'any 2004.

Aquesta associació està vinculada a la Plataforma Veïnal Diagonal Ponent, formada per una vintena d'associacions del districte de les Corts de Barcelona, L'Hospitalet i Esplugues, que durant els darrers anys han estat reclamant una moratòria a la Generalitat en els diversos projectes urbanístics en marxa als quals atribueixen un caràcter especulatiu i un greu impacte social i mediambiental. Es tracta de CAN RIGALT [2004:185], a l'Hospitalet de Llobregat, o el PLA URBANÍSTIC PORTA DE BARCELONA-CAUFEC [2004: 161], a Esplugues de Llobregat.

El debat sobre la planificació urbanística dels municipis de ponent

En el decurs d'un acte celebrat a l'Ateneu Barcelonès, durant el mes de febrer de 2005, Diagonal-Ponent va reobrir el debat sobre la conveniència de revisar urgentment el PGM i de posar fre als projectes urbanístics previstos pels diferents municipis limítrofs del costat de ponent de Barcelona, al final de la Diagonal. Aquesta plataforma considera que els projectes tenen un marcat caràcter especulatiu i su-



posen un important impacte social i mediambiental, alhora que generen el que van anomenar muralla entre Barcelona i la seva perifèria de ponent. Lleonard Ramírez, el portaveu, va reclamar una moratòria a la Generalitat per evitar la situació "de desgavell, on cada municipi va per lliure". Sumats, els projectes urbanístics previstos suposaven la construcció de 4.117 habitatges, amb un sostre de 317.300 m², i donarien cabuda a 15.000 nous habitants, a 5.900 m² d'oficines i a un centre comercial de 15.000 m², solucions que en conjunt només contribuirien a densificar una estreta franja del territori que, segons ells, "col·lapsarà definitivament l'entrada de Barcelona".

Poc temps després, en el marc del procés de presentació de l'Estudi de mesures addicionals de protecció de la serra de Collserola i amb la tramitació al Parlament de la seva declaració com a Parc Natural (tal com proposa l'Estudi), la Plataforma Cívica per a la Defensa de Collserola (PCDC) va convocar, el 14 d'abril, també a l'Ateneu Barcelonès, una taula rodona amb persones rellevants en aquest procés: Genoveva Català, secretària del Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH); Oriol Nel·lo, secretari per a la Planificació Territorial del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP); Josep Perpinyà, vicepresident executiu del Consorci de Collserola i alcalde de Sant Just Desvern, i diversos ecòlegs i geògrafs com Martí Boada, Rafel Bosch, Narcís Prat i Josep Germain. Malgrat l'optimisme dels organitzadors de l'acte, en el debat es va posar de manifest que les actuacions múltiples per protegir, regenerar i gestionar correctament Collserola requereixen diferents ritmes i graus d'aprofundiment i que les amenaces més punyents són les següents: la pressió urbanística, l'ampliació de la xarxa viària planejada, el trencament de la connectivitat i altres elements com el foc.

L'amenaça dels contenciosos contra l'Ajuntament

L'any 2004, l'Ajuntament havia ofert als propietaris dels terrenys una proposta de conveni que preveia eliminar qualsevol dret edificatori a la vall a canvi de permetre 80.000 m² de sostre en sòl urbà, 34.000 dins de Sant Just i 46.000 a altres municipis. Una permuta que dos dels propietaris, que sumaven unes 40 ha, el 40% del sòl, es van negar a acceptar per insuficient. Tanmateix, el desembre del 2004, durant l'últim ple municipal de l'any, tots els grups polítics de l'Ajuntament van ratificar el conveni signat amb els propietaris que hi estaven a favor i van adoptar el compromís d'agilitar la tramitació urbanística, amb l'objectiu de preservar definitivament la vall. El consistori es va concedir tres mesos per redactar la modificació del PGM.

Al gener, els dos propietaris detractors de l'acord van interposar una quinzena de contenciosos contra l'Ajuntament per expropiació i modificació del planejament. La primera sentència, amb data 10 de març, va obligar l'Ajuntament a pagar 402.678 euros d'indemnització per una de les parcel·les. El mateix dia que es va conèixer la sentència, l'alcalde Josep Perpinyà, del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), va explicar que no la recorrerien perquè "no significarà una rebaixa important del que s'haurà de pagar". Tanmateix, va declarar, "és irresponsable que haguem d'assumir el cost d'expropiacions i indemnitzacions i per això és fonamental arribar a un acord amb tots els propietaris".

Acord definitiu amb tots els propietaris i modificació inicial del PGM

Un mes més tard, en el plenari municipal celebrat el 28 d'abril i després d'haver augmentat la compensació econòmica afegint al conveni 20.000 m² edificables per a indústria i oficines, 5.000 dels quals serien públics, l'Ajuntament va anunciar l'acord definitiu amb els dos últims propietaris reticents. S'eliminava, així, l'amenaça urbanitzadora dins la vall, i al mateix temps la dels contenciosos amb pagament d'indemnitzacions milionàries. Això no obstant, els propietaris es van reservar el dret de fer efectives les sentències judicials donat cas que l'Ajuntament no resolgués el compromís de facilitar-los sòl edificable en municipis veïns dins del termini dels nouanys acordats.

En el ple municipal d'aquell dia es va aprovar inicialment la proposta de modificació del Pla general metropolità a les àrees de Ca n'Oliveres, Can Vilà, Can Carbonell i Can Biosca i va suposar la reclassificació de 150 ha de sòl urbanitzable en 90 ha de sòl forestal i 60 destinades a sistemes metropolitans (zona verda), totes de cessió lliure i gratuïta.

Josep Perpinyà es va mostrar satisfet, però els representants d'Iniciativa de Catalunya-els Verds (IC-V), també en el govern local, van manifestar-se en contra de l'excessiva compensació pactada. Per la seva banda, la PCDV va fer públic un comunicat el mes de maig on, tot i reconèixer que era un pas endavant per preservar la zona, es criticava que l'acord representés un excessiu benefici econòmic per als propietaris i qualificava l'operació de "política pactista i submisa, identificada amb la cultura especuladora de la totxana". S'argumentava que la "transferència de sostre edificable de la Vall al nucli urbà del poble i els seus voltants causaria una densificació important del nucli i una extensió del poble cap a Collserola, en direcció a Sant Pere Màrtir, sectors de Can Candeler i La Miranda", i que tot plegat significava "haver regalat als propietaris un volum de negoci d'uns 215 milions d'euros".

Projectes urbanístics en marxa

La Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona (CTUB) va aprovar el mes d'abril, segons les previsions de l'Ajuntament, el pla urbanístic de Mas Lluhí, que permetia edificar un sector de 26,17 ha al nord del municipi amb prop de 1.400 habitatges, un 23% dels quals havien de ser públics i un 7%, de promoció privada. Hi havia, igualment, una reserva de 82.000 m² per a zona verda i prop de 40.800 per a equipaments. El projecte incloïa la construcció d'un pont de 500 m per unir el barri amb el nucli de Sant Just.

L'entitat Alnus-Ecologistes de Catalunya va qüestionar la sostenibilitat del projecte argumentant que un terç de la urbanització entrava dins dels límits del parc de Collserola. En resposta, la regidora d'Urbanisme, la socialista Anna Hernàndez va assegurar que el Consorci del Parc de Collserola havia emès un informe favorable a la urbanització del sector i que "en l'estudi ambiental i de mesures d'adequació paisatgística es va fer una ampliació dels límits del pla especial de protecció de Collserola ajustant-lo a les qualificacions del sector amb ampliació a la zona de la vall de Sant Just i reducció al Mas Lluhí". També va explicar que els pisos tindrien unes dimensions d'entre 80 i 100 m² per fer-ne més assequible el preu, que s'hi incorporarien plaques solars i que es reciclarien les aigües pluvials per al reg.

Per al 2006, a part del projecte del Mas Lluhí, estava previst que començés la urbanització del sector dit de la Bonaigua amb 230 habitatges en baixa densitat, principalment unifamiliars adossats. D'altra banda, i com a conseqüència de l'acord a què va arribar l'Ajuntament amb els propietaris de la vall, és previst en un futur pròxim el desenvolupament dels sectors de Can Candeler, Rosa Sensat, Pla del Vent i Torreblanca. En conjunt, doncs, la població del municipi podria arribar als 25.000 habitants.

MXA

Més informació

www.santjust.com/
www.pangea.org/alnus
http://www.ecologistes.cat
http://collserola.org
http://xtaverda.dhs.org/
http://www.lda.ub.com/pdls

139 PLA URBANÍSTIC DE L'AIGUAMOLL DE CAN PONSIC (SANT QUIRZE DEL VALLÈS)



L'aprovació inicial durant el 2004 d'un pla especial per urbanitzar una part de l'espai de Can Ponsic i la immediata protesta de les entitats ecologistes desemboca en un procés de negociació que finalitza amb un acord entre el consistori de Sant Quirze del Vallès, l'associació naturalista Sant Quirze del Vallès Natura i l'empresa promotora del projecte, Heredad Torres del Pla SA. El mes de juliol de 2005 s'aprova provisionalment el nou pla que elimina un vial i allunya les edificacions del torrent on es recuperaran els aiguamolls amb finançament de la Fundació Territori i Paisatge.

Antecedents | 2004:152

L'antiga finca de Can Ponsic està situada als peus de la serra de Galliners, al nord-oest del nucli urbà de Sant Quirze del Vallès (Vallès Occidental) en un espai estratègic com que fa dea connector biològic entre la serra de Sant Llorenç del Munt i l'Obac i la de Collserola. Delimitat al nord-est pel torrent de la Font del Pont i al sud-oest pel torrent de la Betzuca, l'espai de Can Ponsic està format per un mosaic agroforestal amb prats i vegetació de ribera i una avinguda urbana que el travessa a l'extrem nord.

El juliol de 2004, l'Ajuntament de Sant Quirze del Vallès va aprovar inicialment un pla especial que afectava part de la finca i en preveia la urbanització de 2,8 ha destinades a habitatges unifamiliars i plurifamiliars, 10 ha per a equipaments privats d'ús assistencial, sanitari i religiós i la construcció d'un vial de circumval·lació paral·lel al torrent de la Betzuca, que ja estava inclòs al Pla general d'ordenació urbana (PGOU) de l'any 2000. El Pla, d'iniciativa privada, fou impulsat per l'Ordre dels Frares Menors Caputxins de Catalunya, propietaris de la finca, i representats per l'empresa constructora Heredad Torres del Pla SA.

L'aprovació del Pla va mobilitzar la ciutadania i entitats ecologistes de la comarca. A l'agost es va constituir l'associació Sant Quirze del Vallès Natura (SQV Natura), que va presentar un projecte amb l'objectiu de recuperar els antics aiguamolls desapareguts a la riba del torrent de la Betzuca i el jaciment arqueològic neolític de Can Pallàs. La pressió exercida a favor d'aquesta proposta va portar l'Ajuntament i el promotor a negociar el Pla amb l'entitat.

Un nou pla negociat entre els diferents agents

Les modificacions acordades van ser substancials, i van suposar una nova aprovació inicial i la tramitació d'una modificació puntual del PGOU de Sant Quirze del Vallès. El mes de febrer de 2005, el consistori va aprovar inicialment i per unanimitat el nou Pla especial urbanístic de Can Ponsic, incorporant-hi tots els acords resultat de les negociacions.

El nou Pla preveia la delimitació d'una franja on concentrar les edificacions per tal d'alliberar ael màxim possible la zona més pròxima al torrent de la Betzuca, delimitava l'àmbit de protecció dels aiguamolls, creava un pas de fauna d'uns cinquanta metres entre el torrent de la Font del Pont i el de la



El pla incorpora tots els acords resultant de les negociacions. Foto: Marta Casas.

Betzuca, suprimia el vial de circumval·lació que se sobreposava als antics aiguamolls i en contrapartida preveia l'ampliació de l'avinguda urbana ja existent.

D'altra banda, el mes de maig, l'Ajuntament de Sant Quirze va acceptar la iniciativa de SQV Natura per signar un conveni d'assessorament a tres bandes amb la Fundació Territori i Paisatge per tal de recuperar els antics aiguamolls. Amb el conveni, la Fundació es comprometia a finançar la redacció d'un pla de gestió dels aiguamolls, que havia de tenir com a objectius restaurar l'espai com una zona humida i aconseguir la compatibilitat d'usos atribuïts amb la conservació de la flora i la fauna existent. Per tal d'elaborar el pla de gestió dins del termini del 31 de desembre de 2005, el conveni preveia crear una comissió tècnica d'assessorament formada per representants de l'Ajuntament, de l'entitat local i de la Fundació que fes el seguiment dels treballs de l'equip redactor del pla.

Paral·lelament, durant el període d'exposició pública del Pla especial, diverses entitats (SQV Natura, ADENC i DEPANA) van presentar al·legacions que van rebre resposta. L'Ajuntament va aprovar provisionalment el Pla especial el mes de juliol. L'endarreriment produït en la tramitació va obeir al fet que mancaven els informes del Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) i de l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA), necessaris per la l'aprovació provisional del Pla especial i de la Modificació puntual del PGOU.

A final de 2005, restava pendent d'elaboració el Pla de gestió dels aiguamolls i del conjunt arqueològic neolític de Can Pallàs i també els acords de la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona (CTUB) que havien de permetre continuar amb el procés de tramitació i aprovació definitiva del Pla especial.

HCG

Més informació:

www.stqv.org
www.sqvalles.org
www.sqvnatura.org
http://obrasocial.caixacatalunya.es
www.adenc.org

140 PLA URBANÍSTIC DE LES MADRIGUERES (EL VENDRELL)



La Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona suspèn l'aprovació inicial del Pla parcial aprovat per l'Ajuntament del Vendrell l'any 2003 i que havia de suposar el permís d'edificació en un terç de l'àrea d'aiguamolls de les Madrigueres, una zona que el Grup Ecologista del Vendrell i del Baix Penedès (GEVEN) considerava que s'havia de protegir en tractar-se d'un espai inundable d'alt valor ecològic. La suspensió del Pla es produeix a l'espera de l'aprovació definitiva del Pla director urbanístic del sistema costaner. Finalment, però, l'aprovació definitiva del PDUSC-2 suposa la protecció de les Madrigueres, l'últim espai no ocupat del litoral de la comarca.

Antecedents | 2004:153

El paratge de les Madrigueres comprèn una àrea de 25 ha a la desembocadura de la riera de la Bisbal, al terme municipal del Vendrell. Actualment la part central del sector l'ocupa un camping i la meitat est de la línia de costa està consolidada per un front urbà d'edificació intensa. L'espai comprès entre la riera de la Bisbal i el camí del Romaní és una zona humida d'elevat interès per la seva biodiversitat que forma un corredor ecològic que connecta l'espai costaner amb el sòl no urbanitzable d'interior. Es tracta d'una formació de dunes molt degradada, d'aiguamolls temporals, terrasses inundables i vegetació de ribera establerta al voltant de l'antiga llera de la riera que, abans de la nova canalització, travessava en diagonal el sector.

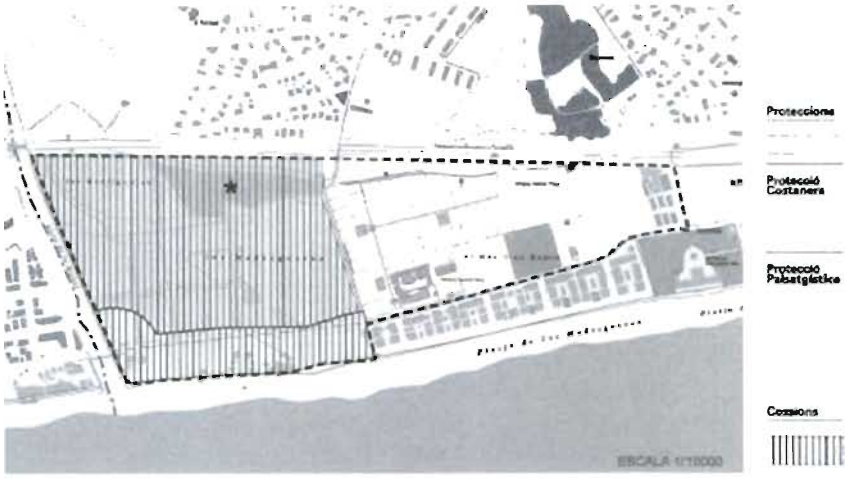
El mes de juny de 2003 l'equip de govern de l'ajuntament del Vendrell format aleshores per Convergència i Unió (CiU) i el Partit Popular (PP) va aprovar inicialment el Pla parcial dels aiguamolls de les Madrigueres. La promotora Compañía Española de Viviendas de Alquiler (CEVASA) proposava edificar en un terç dels terrenys 1.481 habitatges, dels quals uns sis-cents estaven projectats en els terrenys dels aiguamolls. El Grup Ecologista del Vendrell i del Baix Penedès (GEVEN) fou el motor d'una campanya de recollida de signatures amb que se'n van recollir més de 7.500, a la qual es van afegir més de cent entitats a favor de la protecció del sector. A la vegada, el grup ecologista va alertar de la perillositat que suposava edificar en una zona amb risc d'inundabilitat. També va criticar al govern municipal per haver aprovat el Pla parcial cinc dies abans de la investidura de la nova alcaldessa Helena Arribas del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC). El nou equip de govern, format per PSC i PP, va anunciar que estudiaria les denúncies dels ecologistes i les condicions d'inundabilitat del sector. El 21 de juny de 2004 la Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona va acordar suspendre la tramitació del Pla parcial atenent el contingut de la resolució del conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, del mes de maig del mateix any, sobre la formulació del PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DEL SISTEMA COSTANER (PDUSC) [128]



L'àrea d'aiguamolls s'havia de protegir en tractar-se d'un espai inundable d'alt valor ecològic. Foto: Àlex Tarroja

Aprovació del PDUSC

El 25 de maig 2005 el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va aprovar definitivament el PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DEL SISTEMA COSTANER (PDUSC-1). El PDUSC calia entendre'l com una mesura immediata de protecció d'un àmbit territorial molt sensible i necessitat de protecció per l'excessiva pressió urbanística a què és sotmès: el litoral català. L'aposta cabdal del PDUSC era la preservació dels sòls que encara no han sofert un procés de transformació urbanística significatiu, és a dir, dels sòls no urbanitzables i dels urbanitzables no delimitats, en una franja de 500 m d'amplada, terra endins.



Imatge parcial de fitxa explicativa PDUSC-2. Foto: Generalitat de Catalunya - Departament de Política Territorial i Obres Públiques.

A partir de l'aprovació del PDUSC-1 es van iniciar els tràmits per al futur de les Madrigueres. Al setembre el govern municipal i la promotora CEVASA van signar el conveni de col·laboració per al desenvolupament urbanístic del sector en presència del conseller Nadal.

L'acord va rebre les crítiques de CiU, que va acusar l'equip de govern i sobretot el PSC d'actuar en contradicció respecte de les declaracions que havien fet quan eren a l'oposició i insistiren que el projecte proposat era gairebé el mateix que el que ells havien presentat. El govern municipal va desmentir que ambdós projectes fossin iguals, tot i reconèixer l'existència d'una similitud: el nombre d'habitatges màxim que s'hi podria construir era el mateix que el que proposava CiU quan era al govern.

Finalment el 13 de desembre el DPTOP va aprovar definitivament el PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DEL SISTEMA COSTANER-2 [128], adreçat als sectors de sòl urbanitzable delimitat sense pla parcial aprovat. El Pla incloia quaranta-quatre sectors nous, entre ells el sector de les Madrigueres, establia diferents graus de protecció a 650 ha i complementava el PDUSC-1.

Així el disseny definitiu del sector deixava el sostre edificable concentrat a segona línia de mar darrere el front consolidat, als terrenys de l'actual càmping. D'aquesta manera s'aconseguia que el perímetre que segueix la riera de la Bisbal, la platja, la via fèrria i el camí del Romaní quedés lliure d'edificació. Es mantenia el règim actual de sòl urbanitzable delimitat, i l'àmbit passava a ser considerat un únic sector de més de 442.000 m², dels quals es preservarien més de 300.000. A la vegada es mantenia el nombre màxim de 1.481 habitatges previstos, però fixant les directrius per assegurar la correcta implantació paisatgística de les edificacions que es construïssin de nou.

Segons l'alcaldessa Helena Arribas començava aleshores el procés per salvar un espai que havia estat motiu de polèmica durant més de deu anys; l'alcaldessa remarcava la importància de l'entesa i agraïa així l'esforç de DPTOP, de la promotora CEVASA i dels grups ecologistes i de totes les altres entitats.

Per al 2006 s'espera que l'Ajuntament formuli i tramiti una modificació puntual del Pla general d'ordenació urbana (PGOU) i del Pla parcial corresponent. El planejament no es faria de manera unilateral: el grup ecologista GEVEN hi participaria, al costat de l'Ajuntament, concretament en el seguiment dels treballs de redacció del document. Aquest planejament hauria de seguir les directrius donades pel PDUSC.

CDB

Més informació:

www.gencat.net/ptop/plans/pcostaner.htm
www.geven.org
www.stormpages.com/geven/madrigueres/index
www.elvendrell.net

141 PLA URBANÍSTIC DE SANT QUIRZE DE LLORET (LLORET DE MAR)



L'Ajuntament de Lloret de Mar concreta el futur urbanístic de l'àrea de Sant Quirze on es construiran cent trenta habitatges en una tercera part del sector i un parc públic a la resta. L'aprovació definitiva del POUM, el mes de novembre, també confirma la protecció de dos espais més, cala Banys i costa Marcona, on només es permet construir un hotel.

Antecedents | 2003:121; 2004:144

Lloret de Mar (la Selva) se situa al sud de la Costa Brava i és considerada la primera destinació turística de Catalunya per la gran concentració d'establiments hotelers i allotjaments de segona residència. La urbanització dels espais de Sant Quirze (21,7 ha), cala Banys (5,8 ha) i costa Marcona (46,1 ha) estava prevista al Pla general de 1985. No obstant això, l'increment de pressió social en contra dels creixements urbanístics desmesurats que va comportar la creació de la plataforma SOS Lloret el 2003 va dur l'Ajuntament del municipi, governat per Convergència i Unió (CiU) i el Partit Popular (PP), a proposar l'any 2004 una desclassificació quasi total dels tres sòls, de tal manera que només es permetria construir 7 ha a Sant Quirze, 1 ha a cala Banys i 1 ha a costa Marcona. Aquell mateix any els dos últims sectors foren inclosos al PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DEL SISTEMA COSTANER (PDUSC) [128] [2004:138], mentre que Sant Quirze en va quedar fora ja que disposava d'un pla parcial aprovat anteriorment

Sant Quirze

Aquesta àrea se situa als voltants de l'ermita de Sant Quirze de Lloret, al nord-oest del nucli urbà, a segona línia de mar. El Pla general de 1985 el classificava com a sòl urbanitzable delimitat de 22 ha i es preveia construir-hi nou-cents vint habitatges, entre pisos i cases unifamiliars. El febrer de 2005 la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona (CTUG) va acceptar la decisió de l'Ajuntament de Lloret de reduir les 22 ha d'àrea urbanitzable a 7 ha. Això va provocar que l'empresa promotora de la urbanització, Nova Lloret, interposés un contenciós administratiu contra l'Ajuntament i la Generalitat.

Finalment el mes de novembre l'Ajuntament i l'empresa promotora van arribar a un acord mitjançant el qual es permetia construir cent trenta habitatges i un espai d'oci i comercial en 7 ha situades al sud del sector, considerat per l'ens local l'àrea de menys valor ambiental. La resta de l'espai seria un parc urbà públic on s'ubicaria un equipament, i l'ermita de Sant Quirze, fins llavors propietat de la promotora, passaria a ser de propietat municipal.

Costa Marcona i cala Banys

Costa Marcona, una àrea de 46 ha situades a l'est del nucli urbà (entre la primera línia de mar i la carretera de Tossa de Mar) era un sòl urbanitzable no delimitat on estava previst de construir-hi cent trenta-nou habitatges, cinc hotels i un camp de golf. El 2004 fou inclòs a la primera part del PDUSC, que establia que els sòls urbanitzables no delimitats s'havien de transformar en sòls no urbanitzables del sistema costaner. No obstant això, en l'aprovació del PDUSC, el maig de 2005, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va acceptar la proposta de l'Ajuntament de deixar com a urbanitzable 1 ha d'aquest sòl per construir-hi un equipament hoteler. Aquesta decisió no va agradar a la Plataforma SOS Lloret que demanava que no s'hi pogués construir res perquè considerava que era un dels últims corredors biològic que comunicaven la franja costanera amb l'espai PEIN (Pla d'espais d'interès natural) del massis de l'Ardenya.

Cala Banys se situa al sud-oest del nucli urbà, a primera línia de mar, i havia estat classificada com a sòl urbanitzable delimitat de 5,8 ha on es podien construir cinquanta-sis habitatges. Aquest sector fou inclòs a la segona part del Pla director urbanístic del sistema costaner (PDUSC-2) que pretenia assegurar un desenvolupament urbanístic sostenible dels sòls urbanitzables delimitats sense pla parcial aprovat, que va confirmar la protecció parcial proposada per l'Ajuntament.

S'aprova el POUM

L'aprovació inicial del PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL (POUM) DE LLORET DE MAR [165], el mes de novembre, va confirmar els plantejaments realitzats per l'Ajuntament i pel PDUSC. A Sant Quirze es recollia l'acord entre l'Ajuntament i l'empresa promotora i a cala Banys, i a costa Marcona només es permetia construir un hotel de luxe a segona línia de mar.

Durant el 2006 es preveia que s'aprovés de manera definitiva el POUM, fet que permetria desenvolupar les zones urbanitzables dels diferents sectors.

MJP

Més informació:

www.lloret.org
www.soslloret.org



En la imatge, l'ermita de Sant Quirze de Lloret. Foto: Marta Casas.

PLA URBANÍSTIC DE TERRES CAVADES (TARRAGONA)



Després de l'anul·lació del procés urbanístic del sector de Terres Cavades per part del conseller de Política Territorial i Obres Públiques (PTOP) Joaquim Nadal a final de 2004, la discussió es trasllada als jutjats on promotors, propietaris i expropietaris n'exposen les seves versions. Mentrestant, l'equip de Govern de l'Ajuntament de Tarragona busca alternatives per al creixement de la ciutat i tracta de desbloquejar el projecte.

Antecedents 2004:155

La Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona (CTUT) va emetre un informe favorable el juliol de 2004, sobre la modificació puntual del Pla general de Tarragona a l'àmbit del sòl urbanitzable no programat PAU 2, del qual va resultar el Pla parcial urbanístic 41, sector Terres Cavades. El sector tenia una superfície aproximada de 100 ha i s'hi preveia la construcció de 4.872 habitatges dels quals un miler havia de ser de protecció oficial.

A començament d'agost de 2004 es va conèixer que Juan Fernández, germà del regidor d'Urbanisme del consistori, Àngel Fernández de Convergència i Unió (CiU), era un dels promotors del sector. Davant d'aquest fet polèmic, l'alcalde de Tarragona, Joan Miquel Nadal, també de CiU, va encarregar un informe jurídic al Col·legi de Secretaris de l'Administració Local de Tarragona per dictaminar si l'actuació del regidor era contrària a la llei. L'informe, remetent-se a sentències anteriors del Tribunal Suprem, va dictaminar que l'actuació havia estat correcte. Malgrat això, el grups del partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) i Iniciativa per Catalunya Verds (ICV), en l'oposició, demanaven la dimissió de l'alcalde. En canvi, el grup d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i l'Associació de Veïns del Camí del Llorito, formada per propietaris de la zona afectada pel projecte, van presentar un recurs contenciós administratiu al Tribunal Superior de Justícia de Catalunya (TSJC), on es requeria la nul·litat del vot del regidor. Finalment, el regidor d'urbanisme de l'Ajuntament de Tarragona, Àngel Fernández, va presentar la seva dimissió, que va ser acceptada per l'alcalde el 8 de setembre de 2004.

La polèmica va canviar d'escala quan posteriorment es va conèixer que Àngel Fernández, exregidor d'urbanisme, era propietari conjuntament amb el seu germà del 50% de les accions d'una de les societats promotores del sector. Poc després Lluís Badia, senador per CiU i expresident de l'Autoritat Portuària de Tarragona (APT), reconeixia haver guanyat 4,4 MEUR en una operació de compravenda en una finca de Terres Cavades. També hauria concedit, sense concurs públic previ, la construcció del centre de negocis del port a una empresa propietat del germà de l'exregidor i de José Luis Garcia, un dels principal promotors de Terres Cavades. Davant dels fets, el fiscal de Tarragona, José Maria Parra Llonch, va anunciar que obriria diligències informatives per investigar l'escàndol polític de Terres Cavades.

A final de setembre es va conèixer l'informe no vinculant del Departament de Governació de la Generalitat que recomanava l'anul·lació del procés.

El 6 d'octubre de 2004, el conseller de PTOP, Joaquim Nadal, va fer oficial l'anul·lació del procés urbanístic de Terres Cavades, en considerar nul el vot de l'exregidor Àngel Fernández i va qüestionar la forma del projecte.

Lluita judicial

Després que l'Ajuntament de Tarragona, en veu del seu alcalde Joan Miquel Nadal, anunciés que acatava la decisió del conseller de PTOP, tot i que discrepés dels seus arguments, van ser els diferents col·lectius de propietaris afectats pel sector de Terres Cavades els que van passar a l'acció presentant diferents recursos judicials.

A començament de febrer, els impulsors del projecte, encapçalats per l'empresa constructora Promociones José Luis SL, de l'empresari José Luis Garcia, i propietaris del 80% dels terrenys, van presentar un recurs en contra de la resolució del conseller de PTOP que la secció tercera de la sala contenciosa administrativa de TSJC va admetre a tràmit. L'advocat dels promotors, Jordi Lloret, va explicar que entenien que l'exregidor estava capacitat per emetre el seu vot i que la Generalitat no té competències per pronunciar-se sobre el funcionament intern de l'administració local. Amb aquesta acció els propietaris i promotors reiteraven que la seva intenció era desenvolupar un sector previst des de 1995que havia de servir per satisfer les necessitats d'habitatge de la ciutat. Així mateix, es posaven a disposició del consistori per tal que el sector es pogués desenvolupar d'acord amb el marc legal vigent i el pla general de la ciutat.

A mitjan mes, el TSJC també havia admès a tràmit un recurs presentat per l'associació de veïns del Llorito-Terres Cavades en què demanaven defensar la plena legalitat de la resolució del conseller i demanaven ser part condemnada del recurs presentat pels promotors.

A final de mes, vint-i-dos expropietaris del sector van presentar davant del jutjat d'instrucció número 5 de Tarragona una querella criminal contra l'exregidor, el seu germà i el promotor José Luis Garcia. Consideraven que els promotors, amb la complicitat de l'Administració, els havien pressionat i enganyat per vendre els terrenys per sota del preu real. En canvi Lluís Badia, també propietari i senador de CiU, havia obtingut 4,4 MEUR de benefici en la venda d'un terreny. L'advocat dels denunciants, Alfredo Nieto, explicava que volien que se'ls restituissin les propietats, ja que hi havia presumptes delictes de falsedat, estafa, prevaricació, suborn i maquinació per alterar el preu de les coses, utilització d'informació privilegiada i voluntat d'atuar contra l'ordenació del territori.

Anul·lació i alternatives

Finalment, el 8 de març l'Ajuntament de Tarragona va aprovar, per unanimitat, l'anul·lació de tots els tràmits urbanístics corresponents al sector de Terres Cavades, fet que suposava la desaparició del pla parcial 41, tot i que l'equip de Govern, format per CiU i el Popular (PP) continuava pensant que més endavant es podria refer el projecte d'acord amb la nova llei d'urbanisme.

Mentre el final de l'escàndol es dirimia als jutjats, l'alcalde va anunciar que preveien com a alternativa de creixement el sector de

la Bulladera. Aquest sector havia de quedar definit pel nou Pla d'ordenació urbanística de Tarragona (POUM) [171] com a sòl urbanitzable de 122 ha de superfície, on es preveia que s'obtinguessin 40 ha de cessió per a la zona esportiva del Nàstic.

Acció judicial

El 6 d'abril el fiscal Alfonso Villacampa presentava una denuncia al Jutjat d'Instrucció número 5 de Tarragona, on acusava onze persones, entre les quals hi havia Àngel Fernández, el seu germà, el promotor immobiliari José Luis García, l'esposa del senador per CiU Lluís Badia i una persona vinculada a Caixa de Catalunya, de tràfic d'influències, negociacions i activitats prohibides dels funcionaris. En aquesta denúncia s'incorporaven dades referents a les compres fetes per les empreses implicades, les seves successives ampliacions de capital i les responsabilitats públiques dels implicats. El fiscal també sol·licitava que s'investigués l'actuació de l'expresident de l'APT i actual senador de CiU, Lluís Badia. El fiscal advertia que el senador, que havia sigut regidor fins a 1995, va vendre a través de l'empresa Viladegats SL, integrada per ell mateix i la seva esposa, uns terrenys a Terres Cavades després d'haver adjudicat la construcció del centre de negocis del port a l'empresa de José Luis García, interpretant amb això que s'havia pogut cometre un delicte de tràfic d'influències.

Pocs dies després el titular del Jutjat d'Instrucció número 5 de Tarragona admetia a tràmit la querella criminal presentada pel conjunt d'expropietaris de Terres Cavades contra l'exregidor Àngel Fernández, el seu germà i José Luis García, i els citava a declarar. El jutge sol·licitava a l'APT l'expedient administratiu relatiu a la concessió de la construcció d'un centre de negocis en una empresa de José Luis García i també ampliava la investigació al sector de la Budallera, sector urbanístic residencial, on les empreses vinculades a José Luis García havien comprat terrenys.

Declaració dels imputats

El 10 de maig van declarar davant del jutge els imputats José Luis García, Àngel Fernández i el seu germà. Els tres van negar les acusacions i van defensar la legalitat i transparència dels seus negocis, ja que des de l'aprovació del PGOU el 1995 tothom sabia el destí dels terrenys adquirits. L'exregidor Àngel Fernández també va explicar que havia decidit ocultar la seva relació amb l'operació de Terres Cavades per evitar "molèsties" i que en cap cas no va creure que fossin incompatibles els seus negocis i el càrrec de regidor que ocupava.

Dies després van iniciar les declaracions davant del jutge els 22 expropietaris que havien presentat la querella. La majoria va declarar que havien rebut pressions per vendre les seves finques per part de representats de les empreses interessades a comprar, ja que els asseguraven que serien expropiats per construir una carretera o ubicar una zona verda i que, per tant, els seus terrenys tenien molt poc valor. Altres expropietaris van acusar funcionaris de l'Ajuntament de Tarragona perquè els havien aconsellat la venda de les seves propietats, ja que les ofertes que els havien fet eren bones, o perquè els havien dit que les contribucions pujarien d'una manera prou important. Aquest fet va portar a declarar davant el jutge la cap de Servei d'Urbanisme de Tarragona, Teresa Milà. Al mateix temps, l'advocat dels querellants assegurava que els seus clients havien estat objecte d'amenaces anònimes perquè retiressin la querella. També va sol·licitar la compareixença d'altres promotors de la ciutat per esbrinar si també disposaven de les mateixes informacions que les que havia disposat José Luis García.

A final del mes de juny el fiscal en cap de Tarragona, José Maria Parra, va sol·licitar al Jutjat d'Instrucció número 5 que sol·licités al Tribunal Suprem la imputació del senador de CiU Lluís Badia, que pel seu càrrec gaudeix de la condició d'aforat.

Desbloquejar el projecte

En una entrevista concedida a final d'agost, el conseller de PTOP, Joaquim Nadal, declarava que creia que havia invalidat correctament el projecte de Terres Cavades, com els fets havien demostrat posteriorment, però que ara l'Ajuntament havia de tornar a plantejar un pla parcial amb un model urbanístic diferent per tal de fer possible el desbloqueig del projecte. Pocs dies després, l'alcalde Joan Miquel Nadal manifestava que la paralització del sector per part de la Generalitat perjudicava greument el municipi i acusava càrrecs del DPTOP de no respondre a les seves sol·licituds de reunió després de les declaracions del conseller. El mes de novembre el conseller tornava a instar l'Ajuntament perquè reactivés el sector de Terres Cavades, ja que la persona que n'impedia l'aprovació ja no era regidor.

XMA

Més informació

www.ajtarragona.net
www.gencat.net/ptop
www.mediambient.gencat.net
www.gepec.org
www.tinet.org

PLA URBANÍSTIC DEL CENTRE DIRECCIONAL DE CERDANYOLA DEL VALLÈS 143



La Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona aprova definitivament la modificació del Pla general metropolità i la modificació del Pla parcial del centre direccional impulsat per l'Ajuntament de Cerdanyola del Vallès que preveu la reducció i reubicació del parc d'habitatges, l'adequació de la trama urbana al territori en un nou concepte de xarxa de sistemes, l'augment de la zona verda del Sistema d'Espais Lliures Territorials i la potenciació i especialització de les activitats de caire científic.

Antecedents | 2003:34; 2004:58

El Pla general metropolità (PGM) de 1976 preveia la construcció de cinc centres direccionals a l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) que eren concebuts com a noves àrees de centralitat per la localització d'activitats terciàries, especialment de caire administratiu, cultural o de serveis. El PGM n'emplaçava un a la plana del Castell de Sant Marçal (Cerdanyola del Vallès), un enclavament estratègic situat entre el Parc Tecnològic del Vallès, la serra de Collserola, la Universitat Autònoma de Barcelona (UAB) i el nucli urbà, i que havia d'acollir la sortida pel nord del TÚNEL D'HORTA [2004:18].

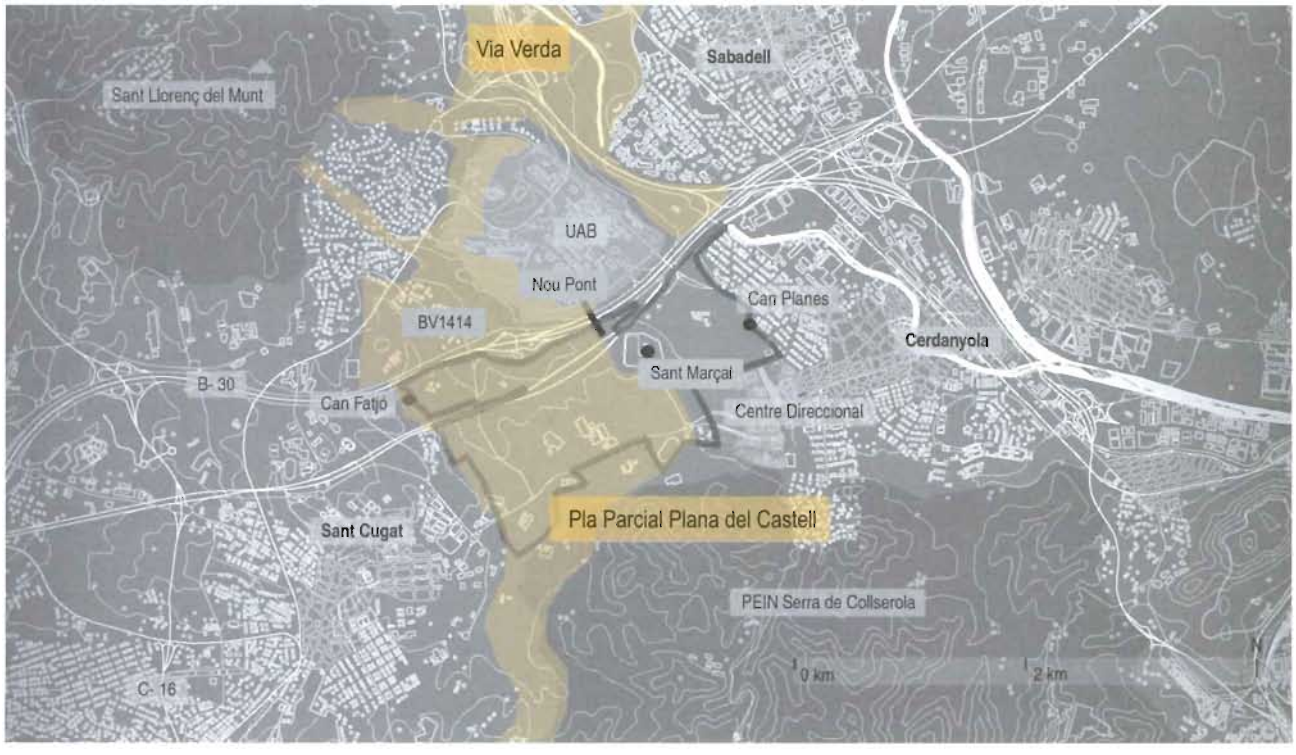
L'any 2002 la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona (CTUB) va aprovar definitivament el Pla parcial del Centre Direccional de Cerdanyola del Vallès, impulsat pel Consorci Urbanístic del Centre Direccional de Cerdanyola del Vallès, format pel l'Ajuntament i l'Institut Català del Sòl (INCASOL), propietari majoritari del sòl. Les protestes de diferents entitats ecologistes i el canvi de govern a l'Ajuntament de Cerdanyola van propiciar un acord amb el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) per modificar el projecte aprovat inicialment per l'anterior consistori.

El conveni, signat l'octubre de 2003 entre l'Ajuntament de Cerdanyola, format per Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV), Convergència i Unió (CiU) i Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i l'anterior govern de la Generalitat va ser ratificat pel Govern del Tripartit el juliol de 2004. El conveni preveia la modificació del PGM i del Pla parcial per tal d'ampliar la zona verda, reduir el parc d'habitatges, donar contingut a les activitats industrials a fi de promoure-hi les de caire més científic i reformular la trama urbana.

La modificació del Pla general metropolità

La Secretaria per la Planificació Territorial del DPTOP va dur a terme la modificació del PGM en l'àmbit del Centre Direccional de Cerdanyola del Vallès amb data d'aprovació definitiva de 20 de setembre de 2005. La modificació pretenia ajustar els sistemes generals de vialitat a una nova jerarquia viària i a la morfologia del terreny millorant la connexió entre la UAB i el Centre Direccional a través d'un nou pont i mantenint el traçat històric de la carretera B-1.414 de manera que s'integrés en el corredor biològic de la serra de Sant Llorenç del Munt a la serra de Collserola. Igualment, augmentava la zona verda i concentrava la zona edificable a la part més pròxima del nucli urbà de Cerdanyola.

La modificació del PGM marcava les directrius generals de la modificació del Pla parcial, que amb una superfície de 340 ha i, tal



com va afirmar l'alcalde de Cerdanyola Antoni Morral (ICV), "és el pla parcial més gran de Catalunya i el primer amb declaració d'impacte ambiental". La modificació del Pla parcial va ser aprovada provisionalment el juliol de 2005 pel ple municipal de l'Ajuntament de Cerdanyola.

Característiques del nou Pla parcial del Centre Direccional

La modificació del pla parcial va adaptar la trama urbana i el sistema de vialitat al territori, format per petites rieres i carenes, i va crear una rambla de doble vial que actués com a frontissa entre el nucli urbà existent i la nova urbanització del Centre Direccional.

El Pla qualificava quasi el 50% de la superfície com a zona verda (Sistema d'Espais Lliures) i creava una xarxa d'espais lliures que penetressin en forma de parcs interiors a la zona urbanitzada coincidint amb el traçat de les rieres. La qualificació de verd privat es destinava al Castell de Sant Marçal i de les masies de Can Planes i Can Fatjó dels Xiprers, i els equipaments públics representaven el 5% de la superfície total.

El Pla també preveia higienitzar i segellar l'abocador existent i en permetia desenvolupar un de nou de l'Agència de Residus de Catalunya (ARC), amb l'objectiu d'internalitzar els residus que es produïssin al Vallès Occidental. De la mateixa manera, el Pla preveia la creació de centrals de poligeneració d'electricitat i aigua calenta i una central de recollida pneumàtica d'escombraries.

El Parc de la Ciència i la Tecnologia, a més de la instal·lació del Laboratori de Llum del Sincrotró de 6 ha, preveu, en una extensió de 58,5 ha, ubicar-hi les activitats relacionades amb les tecnologies avançades i els usos científics i universitaris que no produeixin efectes negatius sobre el medi ambient i que adoptin tecnologies d'estalvi energètic.

En el sòl residencial previst, de 24,2 ha, l'habitatge social s'augmenta en un 35% (1.200 habitatges) i el parc d'habitatges totals es redueix de 5.100 a 3.300. Sense delimitar ambdós tipus d'habitatges per barris, els disposa en forma d'eixample intensificant-ne la densitat en mitjana i alta sense perdre continuïtat amb el nucli urbà. L'àrea amb un sostre edificable de més volum i nombre de plantes és la zona situada en paral·lel a l'autopista, a tocar de l'estació del ferrocarril, i el Pla la qualifica com a terciari-direccional.

El mes de setembre de 2005 la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona va aprovar definitivament tant la Modificació puntual del PGM en l'àmbit del Centre Direccional com la modificació del Pla parcial del Centre Direccional.

Les obres corresponents als dos principals vials del sector i les del projecte del Sincrotró es preveia que s'aprovessin definitivament i que es licitessin a principi de 2006 .

La via verda Sant Llorenç-Collserola

La via verda Sant Llorenç-Collserola és el connector biològic que avança per la carena que separa les conques dels rius Llobregat i Besòs i que actua com a separador entre els nuclis de Terrassa, Rubí, Sant Cugat del Vallès, Cerdanyola del Vallès, Sabadell, Barberà del Vallès i Sant Quirze del Vallès. Des del Parc Natural de Sant Llorenç del Munt i la serra de l'Obac fins al Parc de Collserola, la via verda Sant Llorenç-Collserola, juntament amb altres quatre connectors naturals vallesans, forma part del projecte de Parc Agrícola del Vallès [108].

La modificació del Pla parcial del Centre Direccional per part de l'Ajuntament de Cerdanyola va permetre mantenir el connector biològic en una superfície d'1,6 km² en aquest àmbit, assegurant-ne una amplada mínima de 1.000 m, mentre que en l'anterior pla parcial aquesta es reduïa als 400 m de la reserva del túnel central.

El febrer de 2005, els alcaldes de Cerdanyola i de Sant Cugat, Antoni Morral i Lluís Recoder (CiU), van signar un conveni de col·laboració institucional per garantir la preservació de la via verda situada als límits dels seus termes municipals. El conveni tenia la finalitat d'establir les bases per a una actuació conjunta en el corredor. El conveni preveia l'encàrrec de l'elaboració d'una diagnosi de la zona que ajudés a reflexionar sobre les accions que es poden aplicar en l'ordenació del connector biològic.

El mes de març, amb la intenció d'obrir un debat comarcal sobre la via verda per buscar la millor manera de gestionar per preservar el corredor, l'Ajuntament de Cerdanyola va organitzar la Primera Jornada per a la Gestió de l'Espai de la Via Verda Collserola-Sant Llorenç. La celebració de la jornada, on el conseller de Medi Ambient i Habitatge, Salvador Milà, els responsables d'urbanisme de diversos ajuntaments i els grups ambientalistes van debatre com afrontar les amenaces a la supervivència del corredor, va incloure la presentació d'un estudi de tota la plana vallesana sobre la viabilitat ecològica com a corredor de la via verda elaborat pel Consorci del Parc de Collserola.

A la tardor, l'Ajuntament de Cerdanyola, la Càtedra de Geografia i Pensament Territorial de la Universitat de Girona (UdG) i el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) van organitzar la Segona Jornada Vies Verdes del Vallès, que posava l'atenció en la implicació dels agents econòmics en la gestió de la via verda Sant Llorenç-Collserola.

HCG

Més informació:

www.cerdanyola.cat
www.viaverda.org
www.gencat.net/ptop

PLA URBANÍSTIC DEL PLA DE BAIX DE DOMENY (GIRONA) 144



S'aprova el Pla parcial Pla de Baix de Domeny, l'àrea de creixement més important de la ciutat de Girona, amb mil dos-cents habitatges, que preveu l'aplicació de diversos criteris de sostenibilitat en aspectes com la mobilitat, el consum de recursos o l'adequació a l'entorn natural. A part d'aquest sector, el creixement de Girona i Salt es concentra al Pla de Salt, on es tramiten diversos plans urbanístics.

El Pla d'Ordenació urbanística Municipal (POUM) de Girona (el Gironès) fou aprovat l'any 2002 i substituïa el que s'havia aprovat el 1986. La reduïda dimensió del seu terme municipal i la poca quantitat de sòl apte per urbanitzar (el sector est forma part del PEIN de les Gavarres) va fer que la major part de les previsions de creixement se centressin en la reforma interior de la ciutat, bàsicament a través de la reconversió d'espais industrials obsolets en zones residencials. Les úniques àrees noves de creixement significatives es localitzaven al Pla de Domeny i al Mas Masó.

Pla de Baix de Domeny

El Pla de Domeny se situa al nord-oest del terme municipal de Girona entre el polígon industrial de Nestlé, la carretera de Sant Gregori, el pavelló de Fontajau i el riu Ter. El POUM plantejava en aquest sector l'àrea de creixement més gran de la ciutat, amb 25 ha, si bé deixava una extensa àrea sense urbanitzar al sud del Pla per tal de protegir el bosc de ribera i les deveses properes al riu Ter.

L'abril de 2003 es va aprovar inicialment el Pla parcial urbanístic sector Pla de Baix de Domeny, que preveia mil dos-cents habitatges, amb el vot en contra d'Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV) que considerava que el projecte no es corresponia amb la demanda real de la ciutat. Les eleccions municipals de maig de 2003 van donar com a resultat la formació d'un equip de govern integrat pel Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i ICV que substituïa l'anterior, format únicament pel PSC. Aquest fet va portar al replantejament del projecte amb la inclusió de diverses esmenes proposades per ERC i ICV per tal d'introduir criteris de sostenibilitat al nou barri, fet que en va alentir la tramitació. Dos anys després de l'aprovació inicial, el febrer de 2005, el ple de l'Ajuntament va aprovar provisionalment el pla parcial per unanimitat i el mes de març la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona (CTUG) en va realitzar l'aprovació definitiva.

El Pla parcial preveia, en un total de 25 ha, la construcció de 1.236 habitatges, el 26% dels quals serien de protecció oficial, amb blocs de planta baixa i tres o cinc pisos. D'aquesta manera es calculava que podrien viure al nou barri unes tres mil persones. Es preveia l'aplicació de diversos criteris de sostenibilitat que, segons l'alcaldessa Anna Pagans (PSC), en farien un barri modèlic. Així, per exemple, es potenciava la reducció del consum energètic i de la dependència envers els combustibles fòssils (plaques solars i fotovoltaiques, ventilació creuada, etc.), la reducció del consum d'aigua (cisternes de doble descàrrega, aprofitament d'aigües grises, espècies de jardineria autòctones adaptades al clima, etc.), la mobilitat sostenible (pacificació del trànsit, carrils bici interns al barri, garatges per a les bicicletes, etc.) i la millora en la gestió dels residus, ja que cada bloc disposaria d'espais per emmagatzemar les escombraries evitant la presència de contenidors als carrers. A més es preveia una mesura innovadora a Catalunya que consistia a fer que els promotors de la urbanització paguessin, almenys durant tres anys, els costos de la posada en marxa de dues línies d'autobús cap al centre de la ciutat. Finalment, la major part de les zones verdes s'ubicaven al sud del sector amb l'objectiu de permetre una correcta integració amb el sòl no urbanitzable.

Altres actuacions urbanístiques a Girona i Salt

A banda el Pla de Baix de Domeny, l'actuació més destacada en matèria urbanística a Girona fou el desenvolupament del sector Mas Masó. Aquesta àrea se situava a l'est del



El pla preveu la construcció de 1.200 habitatges i el 26% serien HPO. Foto: Marta Casas.

pla de Salt, entre Girona i Salt, i estava promoguda per l'Institut Català del Sòl (Incasol) amb l'objectiu d'unificar els criteris d'ordenació entre els dos municipis. Preveia mil tres-cents habitatges en blocs plurifamiliars d'un màxim de planta baixa més cinc pisos, dels quals set-cents quaranta s'havien de fer a Salt i cinc-cents seixanta, a Girona. Els plans parcials respectius foren aprovats entre el 2002 i el 2003 i les obres d'urbanització es van iniciar durant l'any 2005.

Pel que fa al municipi de Salt, amb el POUM aprovat el 2002, el creixement es concentrava, a part del Mas Masó, en altres punts del pla de Salt. Així durant el 2005 es va acabar la construcció de quatre-cents habitatges al sector de la Maçana i continuaven les obres d'urbanització d'un nou sector al costat de l'autopista, de quatre-cents habitatges més. No obstant això, el creixement més important es preveia a Vallvera-Sitjar, just al nord de la carretera d'accés a l'autopista AP-7. El 30 de desembre de 2004 l'Ajuntament de Salt va aprovar la modificació del POUM en aquest sector per permetre la construcció de 1.590 habitatges, tres-cents més dels que es preveien inicialment, gràcies a un augment de la densitat de trenta a quaranta habitatges per hectàrea. D'aquests, un 15% serien de protecció oficial ja que la modificació del POUM es va fer just un dia abans que entrés en vigor la modificació de la Llei d'urbanisme (Llei d'urbanisme. Text refós [95]), que fixava un 20% d'habitatge protegit i un 10% de concertat (aquest últim només per a capitals de comarca i municipis de més de deu mil habitants, com és el cas de Salt). La modificació va rebre els vots a favor de l'equip de govern (Convergència i Unió –CiU– i ERC) i del Partit Popular (PP). En canvi el PSC, ICV i Esquerra Unida i Alternativa (EUiA) hi van votar en contra, argumentant que afavoria la massificació urbanística del municipi i van reclamar el percentatge d'habitatge social previst per la nova llei. Aquests partits i uns tres-cents veïns van presentar al·legacions en les quals demanaven que es retirés el projecte de modificació. A final de 2005 encara no havien estat resoltes, si bé l'Ajuntament de Salt es va comprometre a estudiar-les.

Es preveia que a començament de 2006 comencessin les obres d'urbanització del Pla de Baix de Domeny i que s'acabessin, tant a Girona com a Salt, les de Mas Masó, amb la qual cosa ja s'hi podrien començar a construir els habitatges. Pel que fa al sector Vallvera-Sitjar, l'Ajuntament de Salt havia de decidir si aprovava provisionalment la modificació del POUM.

MJP

Més informació:

www.ajuntament.gi/urbanisme/planejament
www.viladesalt.org

PLA URBANÍSTIC DEL PLA DE PONENT (GAVÀ) 145



El Pla urbanístic del Pla de Ponent de Gavà representa un nou intent d'ordenació del sector agroforestal samontà declarat pel Pla general metropolità com a sòl urbanitzable no programat. El 2002 s'aprova inicialment i s'integra des de 2003 dins del Programa d'actuació urbanística municipal. Des d'aleshores, ha esdevingut el principal instrument per donar resposta a la demanda d'habitatge prevista en el municipi, amb 4.896 habitatges programats. Al llarg de l'any 2005, tot i l'aprovació definitiva del PAUM de Gavà, no s'arriba a produir la delimitació del sector fet pel qual en queda supeditada l'executivitat a la tramitació independent de les figures de planejament del Pla amb una aprovació provisional per part de l'Ajuntament prevista per al 2006.

El Pla urbanístic del Pla de Ponent de Gavà (Baix Llobregat) inclou prop de 200 ha de territori samontà, a cavall entre el massís del Garraf i la plana deltaica del Llobregat.

La seva rellevància territorial ve donada pel fet que és l'únic espai lliure d'urbanització dintre del continu urbà entre Castelldefels i Sant Boi de Llobregat, i pels seus valors ambientals (connector biològic entre el Garraf i el Delta), paisatgístics (mixtura d'usos agrícoles i forestals) i culturals (presència d'edificacions catalogades com a patrimoni artístic i cultural).

El Pla de Carat

L'any 1988, es van iniciar els tràmits per desenvolupar un primer intent d'ordenació d'aquest sector definit pel Pla general metropolità (PGM) de l'any 1976 com a sòl urbanitzable no delimitat. Aquesta proposta, articulada a través d'una modificació del PGM que denominava aquest sector com a Pla de Carat, preveia la construcció, entre altres, de 2.850 habitatges, un hotel, un camp de golf, una zona esportiva i educativa, edificis d'oficines i un centre comercial.

Finalment, l'any 1993, tot i l'aprovació de la modificació del PGM, no es va arribar a desenvolupar el planejament derivat a causa dels desacords entre l'Ajuntament i els promotors respecte a la quantitat d'habitatge protegit i a la pressió del moviment veïnal i ecologista.

El Pla del Pla de Ponent i el PAUM

El novembre de 2001, l'Ajuntament de Gavà va fer un avanç d'una nova proposta d'ordenació d'aquest sector que passà a anomenar-se Pla de Ponent. Consistia en la tramitació conjunta d'una modificació del PGM i d'un pla parcial.

Aquesta nova proposta redueix la superfície edificable en prop d'un 34%, excloent-hi, de la urbanització, l'entorn de la riera de Canyars i l'àmbit nord del sector on hi havia projectats nous creixements residencials en forma d'habitatge unifamiliar. D'aquesta manera, es permet donar una solució de continuïtat entre el massís del Garraf i el Delta, a través de zones verdes i espais forestals que representen més del 60 % de la superfície del sector.

No obstant això, la proposta preveu també un augment notable del sostre residencial, que incrementa el total d'habitatges previstos fins a 4.896 (un 40% dintre del regim de protecció oficial). Aquest augment s'assoleix gràcies a la concentració i l'increment de l'edificabilitat en certs àmbits, com ara l'entorn de la carretera de Santa Creu de Calafell, on es projecten aproximadament un 60 % dels habitatges totals.

Un altre factor remarcable d'aquesta nova proposta és la reducció de prop d'un 90% del sostre comercial programat pel planejament vigent de l'any 1993.

La tramitació de la nova proposta d'ordenació es va iniciar a final del primer semestre de l'any 2002, amb les aprovacions inicials de la modificació del PGM al maig i del Pla parcial al juny per part del ple de l'Ajuntament de Gavà.

Paral·lelament, aquell mateix any, també es van iniciar noves mobilitzacions ciutadanes a favor de la preservació d'aquest espai, coordinades al voltant d'una plataforma ciutadana constituïda arran d'una assemblea ciutadana realitzada al febrer.

El 15 de maig, l'entitat ecologista DEPANA va lliurar al Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) una proposta alternativa al Pla de Ponent on s'e-



La nova proposta redueix la superfície edificable en prop d'un 34%. Foto: Maria Bonet-Nestor Cabañas

liminava de la urbanització la major part del sector i es desclassificava aquest sòl en el límit del Parc Agrari de Gavà amb Castelldefels.

En aquest sentit, l'11 de juny de 2002 els grups parlamentaris d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i Iniciativa per Catalunya - Verds (ICV) van presentar al Parlament de Catalunya una proposició no de llei a favor de la salvaguarda d'aquest espai, emparant-se en la proposta realitzada per DEPANA, amb què exigien una moratòria urbanística fins que no es definís el nou pla territorial metropolità.

Durant l'any 2003, l'Ajuntament de Gavà va començar a elaborar, d'acord amb els nous instruments de planejament creats per la Llei d'urbanisme de Catalunya 2/2002, un programa d'actuació urbanística municipal (PAUM) on s'incloïa el sector del Pla de Ponent juntament amb els sectors de Llevant Mar, les Farreres i la Riera de Sant Llorenç dintre de les actuacions programades en matèria de sòl i habitatge durant el seu període de vigència de cinc anys.

Un aspecte significatiu del PAUM és que renuncia explícitament a exercir les competències d'aprovació definitiva dels instruments de planejament derivat segons el que estableix a l'article 49 de la Llei d'urbanisme (2/2002) per als municipis que tinguin figures de planejament general adaptades a aquesta Llei.

El PAUM de Gavà va ser aprovat inicialment en sessió plenària el 26 de febrer de 2004 per l'Ajuntament de Gavà i, un cop presentades i considerades les al·legacions, va ser aprovat provisionalment el 25 de novembre del mateix any.

L'any 2005, el PAUM de Gavà arribà a la seva darrera fase de tramitació i fou aprovat definitivament per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona (CTUB) el 16 de març de 2005. No obstant això, aquest acord d'aprovació definitiva pres per la CTUB exclou explícitament la delimitació de sector del Pla de Ponent i en supedita l'executivitat a la tramitació de modificació del PGM.

Reactivació de les mobilitzacions ciutadanes

A partir de la tardor, la imminent aprovació provisional de la Modificació del PGM i del Pla parcial de Ponent va fer reactivar les protestes ciutadanes.

Durant el mes novembre, s'iniciaren dues noves campanyes en contra del Pla urbanístic del Pla de Ponent per part del grup municipal de d'ICV i per part de la nova plataforma "Salvem el Calamot", que integrava entitats locals, grups ecologistes i el grup municipal d'ERC. En aquest cas, les seves reivindicacions se centraren en la manca de participació ciutadana i en la ineficàcia del Pla urbanístic del Pla de Ponent per donar resposta a la demanda interna d'habitatge de Gavà.

Les principals mobilitzacions van consistir a redactar un manifest, a organitzar campanyes informatives i a fer una recollida de signatures a favor d'una consulta popular sobre el projecte. Aquestes accions de protesta continuaren intensificant-se fins al 2006, any en què es preveuen les aprovacions provisionals de les figures de planejament del Pla urbanístic del Pla de Ponent.

NCL

Més informació

www.gavaciutat.net
www.salvemelcalamot.org
www.coordinadora-noalpladeponent.com/
www.amics21.com/pladeponent/index.html
www.euia-gava.org/
www.esquerra.cat/locals/

PLA URBANÍSTIC DEL PLA DE ROCACORBA (QUEROL) 146



El 18 de desembre de 2004, l'Ajuntament de Querol aprova inicialment el seu Pla d'ordenació urbanística municipal i dos plans parcials de tipus residencial, Ca l'Isidret i Rocacorba. Les previsions de creixement fixades en el conjunt del POUM i en el Pla parcial de Rocacorba no són ben acceptades pels veïns del municipi, per l'oposició municipal ni pel Grup d'Estudi i Protecció dels Ecosistemes del Camp (GEPEC). El seu desacord es canalitza a través de la plataforma Salvem Querol! que, al llarg del 2005, efectua un seguit de protestes per tal de modificar el POUM i aturar l'esmentat Pla parcial.

El municipi de Querol es troba al nord-est de la comarca de l'Alt Camp. El seu territori s'estén pels vessants muntanyosos de les serres de Montagut i Saburella, que formen part del Bloc del Gaià, a la Serralada Prelitoral catalana. El curs del riu Gaià travessa el terme municipal de nord a sud i la carretera C-37 comunica Valls amb Igualada per la vall d'aquest riu.

Segons el padró de l'any 2005, al municipi hi residien quatre-centes cinquanta persones. A la vall del Gaià hi ha el nucli històric de Querol format per unes quaranta cases on vivien una seixantena de persones. Al vessant sud de la serra de Montagut hi ha cinc urbanitzacions orientades cap al Penedès que es van començar als anys setanta i on residia la majoria de la població. Aquestes zones residencials es comunicaven amb més facilitat amb Pontons o amb Torrelles de Foix per la carretera TV-2441 que amb el nucli històric del municipi, al qual s'havia d'arribar per una pista asfaltada que s'enfilava per Montagut, just per Rocacorba.

L'any 2005, l'Ajuntament de Querol estava governat per l'alcalde Albert Carreño i Soriano, del Grup Mixt i pels regidors del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), mentre que Convergència i Unió (CiU) estava a l'oposició.

La situació urbanística de Querol

Per ajustar el planejament municipal a la LLEI D'URBANISME [2003:77] vigent a Catalunya, l'any 2002 el consistori de Querol va acordar la redacció d'una figura de planejament general que substituís les Normes subsidiàries vigents des de final dels anys setanta. El desembre de 2004, el ple de l'Ajuntament aprovava simultània i inicialment el nou Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) i els plans parcials dels Sòls urbanitzables delimitats (SUD) 1, Ca l'Isidret i 9, Rocacorba. Aquests tres plans es van aprovar amb els vots de l'alcalde Albert Carreño (Grup Mixt) i dels regidors del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), també al govern.

Des del punt de vista ambiental, el Pla d'espais d'interès natural (PEIN, 1992) va incloure els sectors querolencs de les muntanyes de Saburella (1.167 ha) i de Montagut (1.302 ha) com a dos espais amb valors específics. L'any 2000, el Departament de Medi Ambient (DPA) va aprovar els respectius plans especials de delimitació definitiva on es va fixar l'afectació sobre el terme municipal. L'any 2005 el projecte XARXA NATURA 2000 [1999] proposava una ampliació al voltant dels espais protegits per unir les dues zones incloses al PEIN. Si la proposta s'aprovava, la nova protecció ambiental afectaria prop de 5.000 ha del terme municipal, el doble de la superfície actualment considerada PEIN, encerclaria el nucli urbà de Querol i inclouria el sector de Rocacorba.

Rocacorba, complex de vacances o espai natural

El projecte del sector Rocacorba estava promogut per Promociones, SA, una empresa de Sant Andreu de Llavaneres que, alhora, era propietària d'una part dels terrenys. La superfície afectada pel pla parcial era de 23 ha que havien estat qualificades d'urbanitzables tant per les Normes subsidiàries dels anys setanta com pel POUM de 2004. El Pla parcial preveia la construcció d'uns mil habitatges de tipologia unifamiliar i plurifamiliar segons el sector. Aquestes construccions s'articularien al voltant d'una plaça on hi hauria diferents equipaments comercials i altres de relacionats amb el lleure.

L'Ajuntament defensava aquest complex de segones residències i lleure amb l'argument d'evitar el despoblament del nucli de Querol on la poca població resident presentava, a més, un elevat índex d'envelliment. Segons creia, la construcció d'aquest nou nucli consolidaria la vocació turística del municipi amb l'arribada de nova població que podria gaudir d'una destinació de muntanya amb paisatges ben preservats i històricament atractius.

El grup municipal de Convergència i Unió (CiU), l'entitat ecologista Grup d'Estudi i Protecció dels Ecosistemes del Camp (GEPEC) i les associacions de veïns van expressar públicament la seva oposició als plans urbanístics del consistori. Amb la formació de la plataforma Salvem Querol!, els veïns es van organitzar, amb la intenció que l'Ajuntament els escoltés i modifiqués els projectes urbanístics que proposava. Pel que fa al projecte Rocacorba, l'oposició va argumentar que la previsió d'habitatges del Pla parcial era desmesurada en relació amb la trama urbana actual del petit poble de Querol. També van demanar que es preservés l'espai encara verge de la serra de Montagut, que es tingués en compte la futura delimitació de la Xarxa Natura 2000, que es preveiessin les necessitats d'aigua de la futura població en relació amb els cabals actuals i que es redactessin altres estudis complementaris, com el d'impacte ambiental i el geotècnic.

A mitjan febrer de 2005, quan encara no s'havia acabat el procés d'informació pública d'aquest Pla parcial, l'alcalde de Querol va dir que havia encarregat un nou projecte per al sector Rocacorba que rebaixaria el nombre d'habitatges i que havia advertit els promotors que la seva viabilitat estava condicionada al subministrament d'aigua.

Malgrat aquest anunci de l'alcalde, la plataforma va continuar les seves accions de protesta que van culminar amb el lliurament del manifest "Per un creixement sostenible de Querol" a la Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona (CTUT) el setembre d'aquell any. En el manifest s'expressava el rebuig pel creixement previst en el POUM i pels habitatges previstos a Rocacorba i es denunciava la necessitat d'aconseguir un model de desenvolupament més respectuós amb

l'entorn de Querol. Aquest document va rebre el suport de més de dues mil signatures i de grups polítics, com Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV), Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i CiU.

Tot i el malestar que el projecte Rocacorba va generar, les negociacions de l'equip de govern amb el promotor no es van trencar. Ambdues parts van estudiar la possibilitat de reduir el nombre d'habitatges del sector a la meitat i de pactar compensacions per al municipi, que consistien en la construcció de noves infraestructures de sanejament. Així mateix, els representants municipals van iniciar negociacions amb el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) per ajustar la futura delimitació de la Xarxa Natura 2000 amb la possible existència de la nova urbanització.

A final d'any, l'aprovació del Pla parcial Rocacorba restava subjecta a l'aprovació del POUM. Ambdós documents s'haurien de sotmetre a una nova aprovació inicial per poder reprendre'n la tramitació administrativa.

ESR

Més informació:

www.querol.altanet.org
www.gepec.org
www.gencat.net/diari/4311
www.mediambient.gencat.net/

PLA URBANÍSTIC DEL POLÍGON INDUSTRIAL CAN MORERA (ÒDENA) 147



A final de desembre de 2005 es va fer pública la presentació del Projecte d'urbanització del polígon industrial Can Morera, situat al nord del terme municipal d'Òdena (Anoia). El polígon, promogut pel Consorci de la Zona Franca de Barcelona, serà el més gran de l'Anoia i permetrà multiplicar per tres la superfície industrial de tota la comarca. El context socioeconòmic de la comarca, i particularment el de la conca d'Òdena, immersa en una crisi industrial dels sectors tradicionals i de més importància, fa que hi hagi un ampli consens entre els teixits social, econòmic i institucional per dotar aquest territori de nou sòl industrial, ja que això permetria afrontar la transformació industrial de la zona i atraure-hi nou capital.

Nou sòl industrial per a la conca d'Òdena

La conca d'Òdena és el conjunt de municipis del centre de la comarca de l'Anoia, amb un cert reconeixement a través de la Mancomunitat Intermunicipal de la Conca d'Òdena, constituïda per Igualada, Òdena, Santa Margarida de Montbui, Vilanova del Camí i la Pobla de Claramunt. En aquest territori, es concentra el 59,7 % de la població de la comarca, amb prop de 63.000 habitants, el 65,1 % de les empreses i el 69,1 % dels assalariats. Es tracta d'un territori d'antiga industrialització en què tradicionalment els sectors del tèxtil, la confecció, la pell o el paper han tingut un pes destacat. Entre les quatre activitats concentren el 44 % dels treballadors industrials de la comarca, segons l'Informe Econòmic de l'Anoia 2005.

Els darrers anys, l'atur i el tancament d'empreses industrials, especialment del tèxtil i la confecció, ha caracteritzat la vida socioeconòmica d'aquests municipis. Aquest sector, que a final de 2005 representava el 13,7 % dels assalariats totals de l'Anoia, ha perdut entre el 1999 i el 2005 una tercera part dels llocs de treball i una quarta part del teixit industrial. Amb tot, la taxa d'atur de la conca d'Òdena i l'Anoia el juny de 2005 es va situar en un 10,4, més de dos punts per sobre de la catalana.

El nou sòl industrial: Can Morera

En aquest context, l'Institut Català del Sòl (INCASOL) vol promoure prop de 202 ha de nou sòl industrial a la comarca, de les quals aproximadament el 40 % es localitzaran a la conca d'Òdena. Però la promoció més important és la que hi ha de realitzar el Consorci de la Zona Franca de Barcelona (CZFB), amb més de 91 ha netes (la superfície total del sector és de 200 ha), al terme municipal d'Òdena, a la finca agrícola de Can Morera.

Aquesta finca es troba situada al nord del terme municipal d'Òdena, al peu de la carretera d'Igualada als Prats de Rei (BV-1031) a uns 3 km de l'autovia A-2, que queda al sud de la finca. El polígon que en resultarà serà el més extens de la comarca i, de fet, pot triplicar l'actual oferta de sòl in-



El polígon serà el mas gran de l'Anoia i permetrà triplicar la superfície industrial. Foto: Àlex Tarroja



Es tracta d'un projecte amb un ampli suport social. Foto: Alfons Recio Raja

dustrial que el 2005 era de prop de 30 ha, repartides en onze municipis diferents.

El cost d'urbanització s'estima en 50 MEUR i el Consorci n'assumirà el 60 % a canvi de la cessió de la meitat dels terrenys; el propietari de les terres assumirà la resta del cost. Segons el president del Comitè Executiu del CZFB, Manuel Royes i Vila, l'objectiu de la promoció és donar un impuls a la rediversificació del sector industrial, fet fins ara molt difícil atesa la mancança de sòl industrial de qualitat que hi ha a la comarca capaç d'atreure noves indústries i activitats.

En la presentació d'aquest projecte, van ser-hi presents els alcaldes dels municipis d'Òdena i Igualada, Francesc Guisado Santano (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC) i Jordi Aymamí i Roca (PSC). Guisado va destacar l'oportunitat que representarà el polígon per als ciutadans d'Òdena, atès que disposaran de més llocs de treball propers als seus domicilis. Segons l'alcalde, el nou sòl industrial ha de contribuir a fer que Òdena "no es transformi" en una ciutat dormitori de la Regió Metropolitana (RMB). Per Aymamí, aquest projecte quedaria emmarcat en una visió territorial més àmplia, de la qual formen part altres projectes com el futur FERROCARRIL TRANSVERSAL DE CATALUNYA [81]. Manuel Royes també va insistir en la complementarietat entre el polígon i l'eix ferroviari.

El teixit empresarial de la comarca també hi va tenir representació gràcies a la participació en l'acte del president de la Unió Empresarial de l'Anoia (UIC), Ramon Felip i Bolba, del president de la delegació de la Cambra de Comerç de Barcelona a Igualada, Josep Vallès i Colom, i del president de Fira d'Igualada. Amb aquest acte quedava de manifest que es tracta d'un projecte amb un ampli suport social i que és vist com una oportunitat de suavitzar la crisi actual.

Tant la redacció de la proposta de Pla parcial (PP) com la modificació puntual de les Normes subsidiàries del sòl per a aquest projecte van ser encarregades al CZFB. Per al 2006 es preveu que l'Ajuntament d'Òdena aprovi els dos anteriors documents i que a mitjan 2008 es pugui començar a comercialitzar el polígon.

Polígon industrial plans de la tossa de Montbui

En aquest mateix context, una altra de les grans promocions de sòl industrial en l'àmbit de la conca és el Pla parcial del polígon industrial plans de la tossa de Montbui, un terreny que ha d'afegir prop de 17 ha més de sòl per a aquest ús a la conca d'Òdena, en un sector de 30 ha totals.

Aquest projecte va arrencar l'any 2001 amb l'aprovació de la modificació puntual de les Normes subsidiàries i la signatura d'un conveni entre l'Ajuntament de Santa Margarida de Montbui i l'INCASOL. El març de 2005 es va aprovar definitivament el Pla parcial del polígon industrial, elaborat per l'INCASOL, i quedava pendent d'aprovació el projecte d'urbanització.

Els usos previstos són l'industrial i el comercial. Es preveu que l'estiu de 2006 puguin començar les obres d'urbanització.

ARR

Més informació:

Informe Econòmic de l'Anoia 2005.
www.Aj-igualada.net
www.montbui.net

PLA URBANÍSTIC DEL POLÍGON INDUSTRIAL DE ROSES 148



El març de 2005 el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) ordena la paralització de les obres d'urbanització del polígon industrial de Roses, a la carretera de Vilajuïga, atès que els terrenys se situen en un connector ecològic i paisatgístic entre els parcs naturals del Cap de Creus i els Aiguamolls de l'Empordà. La Institució Alt Empordanesa per a la Defensa i Estudi de la Natura (IAEDEN) havia interposat un recurs d'alçada davant del conseller Salvador Milà, ja que l'Institut Català del Sòl (INCASOL) havia començat les obres d'urbanització, tot i el recurs contenciós administratiu interposat l'any 2002 pels Naturalistes de Girona (ANG) i la IAEDEN amb què impugnaren el Pla parcial del polígon industrial.

Antecedents del Pla

El 31 d'octubre de 2001 la Comissió Territorial d'Urbanisme (CTU) de Girona havia aprovat el Pla parcial del polígon industrial de Roses, a la carretera de Vilajuïga, promogut per l'INCASOL. L'ANG va presentar un recurs d'alçada davant del conseller del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), Felip Puig, contra l'acord d'aprovació definitiva del Pla, atès que projectava la construcció d'un polígon industrial en un connector ecològic i paisatgístic d'alt valor entre els parcs naturals del Cap de Creus i els Aiguamolls de l'Empordà. El recurs fou desestimat per silenci administratiu, i així s'inicià un periple judicial de diversos anys de durada, a càrrec de l'advocat ambientalista Eduard de Ribot, en nom de les entitats ecologistes ANG i IAEDEN.

La desestimació presumpta del recurs d'alçada obrí pas el 20 de febrer de 2002 a la interposició per part de l'ANG d'un recurs contenciós administratiu contra l'esmentat acord d'aprovació definitiva del Pla parcial, en què se sol·licitava no només l'anul·lació del Pla, sinó també, de manera indirecta, la del Planejament general de Roses, que mitjançant la dinovena modificació puntual reclassificava els terrenys del polígon industrial, quan preceptivament s'havien de protegir atesa la indiscutible funcionalitat ecològica que tenien. El Decret legislatiu 1/90, de 12 de juliol, pel qual s'aprovava la refosa de textos legals vigents a Catalunya en matèria d'urbanisme, obligava a protegir i a classificar com a sòl no urbanitzable d'especial protecció els terrenys que tenen valors paisatgístics i que resulten valuosos per a la defensa de la fauna, la flora i l'equilibri ecològic. Per això, el recurs sol·licitava la suspensió cautelar del Pla parcial, per no invalidar la finalitat legítima del recurs de preservar aquests terrenys.

Diversos estudis anteriors al Pla parcial avalaven el valor ecològic d'aquests terrenys, com són l'estudi elaborat pel biòleg Ramon Fortià pel DMAH l'any 1994 titulat Definició d'una estructura de corredors biològics a la zona de l'Empordà; el Pla especial de protecció del paisatge i del sistema de comunicacions de l'espai de frontissa entre la Serra de Roda i els Aiguamolls de l'Empordà, realitzat per l'arquitecte Ramon Fortet, per encàrrec del DPTOP l'any 1996; la Proposta de protecció d'espais naturals, elaborada pel Centre d'Iniciatives Locals per al Medi Ambient (CILMA), presentada com a projecte LIFE a la Unió Europea l'any 2001; el Catàleg d'espais naturals de la Costa Brava, elaborat per tècnics de l'ANG i impulsat pel CILMA, la Diputació de Girona i la Fundació Territori i Paisatge, i l'estudi dirigit per Josep Maria Mallarach, encarregat pel Servei de Parcs Naturals del DMAH, sobre la connexió ecològica del Parc Natural dels Aiguamolls de l'Empordà (PNAE) amb la resta d'espais naturals.

Al final de 2002 la part demandant comunicava formalment l'INCASOL que s'havia interposat el recurs contenciós administratiu amb què s'impugnava el Pla parcial del polígon industrial de Roses, i que l'instava a prendre les mesures adients per aturar la urbanització.

L'expedient administratiu tramès a la part demandant era incomplet, i això va motivar que el febrer de 2003 l'ANG fes un escrit de demanda a la Secció Tercera de la Sala Contenciosa Administrativa del Tribunal Superior de Justícia de Catalunya, per tal que l'Ajuntament de Roses completés adequadament l'expedient administratiu amb algunes informacions clau com el contingut de la modificació puntual del Pla general pel qual es reclassificaven com a urbanitzables els terrenys afectats pel Pla; l'expedient de tramitació de l'esmentada modificació on constessin els informes lliurats pels organismes competents, i el conveni urbanístic subscrit entre l'alcalde de Roses i la Mercantil Zodiac, en el qual s'acordava la reclassificació dels terrenys. L'expedient, però, finalment no va ser completat amb la informació sol·licitada.

Paral·lelament, durant el 2003, l'Ajuntament de Roses va promoure un pla de revisió parcial del sòl urbanitzable i dels sistemes generals relacionats del Pla general de Roses, d'acord amb el document redactat per la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC). La IAEDEN va presentar suggeriments i al·legacions en l'Avanç i l'Aprovació inicial del Pla, respectivament, especialment en el sentit de sol·licitar una revisió de tot el planejament i no només d'una part.

Passat l'estiu, l'INCASOL va iniciar les obres del polígon industrial de Roses, la qual cosa va motivar que amb data 3 de novembre de 2003 la IAEDEN formalitzés una petició a la delegada territorial de Medi Ambient a Girona, Anna Maria Figuerola, d'aturar les obres que s'havien iniciat, i que fou revocada mitjançant l'acord del cap de la Delegació Territorial de Medi Ambient de Girona, amb data 7 de gener de 2004. Conseqüentment, la IAEDEN va presentar un recurs d'alçada el febrer de 2004 davant del conseller de Medi Ambient, llavors Salvador Milà, amb què sol·licitava l'aturada de les obres del polígon industrial que s'estaven produint a menys de 700 m del Parc Natural dels Aiguamolls de l'Empordà, i sense haver-se sotmès al tràmit preceptiu d'avaluació d'impacte ambiental (AIA). Aquesta actuació vulnerava el que estableix el Decret 328/92, de 14 de desembre, pel qual s'aprovà el Pla d'espais d'interès natural i que exigeix l'avaluació prèvia d'impacte ambiental respecte de totes aquelles obres i classificacions de sòl com a urbanitzable que se situïn a menys d'1 km d'una zona humida i existeixi risc d'afectació dels recursos hídrics. En aquest sentit, els Aiguamolls de l'Empordà són una zona humida declarada d'interès internacional i inclosa en el Conveni RAMSAR, i el Pla comportava un elevat risc de contaminació, atesa l'existència d'un aqüífer comú

entre els Aiguamolls de l'Empordà i la zona industrial i atesa, també, la comunicació directa de diversos recs i rieres que passen per la zona afectada pel polígon i desguassen a la Reserva Integral de la Zona Humida dels Aiguamolls. Així mateix, el Pla comportava una infracció de la Disposició addicional primera de la Llei 4/98, de 12 de març, de protecció del cap de Creus, que ordenava garantir les connexions biològiques entre els parcs naturals dels Aiguamolls de l'Empordà, el del Cap de Creus i el del Massís de l'Albera.

El perit judicial confirma les tesis d'ecologistes i científics

El 28 d'octubre de 2004 el dictamen elaborat pel perit judicial, l'hidrogeòleg Josep Querol, confirmava plenament les tesis sostingudes en el recurs contenciós administratiu, i avalava la condició de connector ecològic dels terrenys on es projectava el polígon industrial de Roses; la necessitat d'haver fet prèviament, abans d'autoritzar el polígon, l'avaluació d'impacte ambiental; l'existència de riscos de contaminació del Parc dels Aiguamolls de l'Empordà per aigües superficials, a través del rec de Cap de Terme, i l'existència de riscos de contaminació atesa la connexió de les aigües subterrànies i els aqüífers, tal com demostrava el tall geològic realitzat.

L'any 2005 Salvador Milà paralitza les obres del polígon industrial de Roses

El conseller Salvador Milà responia el recurs d'alçada interposat per la IAEDEN amb una resolució d'aturada d'obres del polígon industrial de Roses, el 30 de març de 2005. El DMAH, assabentat de l'acord adoptat per l'INCASOL de maig de 2004 d'aturar les obres del polígon industrial, i partint dels escrits presentats pels demandants, un cop vist el dictamen del perit judicial i atesos els darrers acords de la CTU en què se sol·licitava a l'Ajuntament de Roses introduir en la revisió del sòl urbanitzable l'àmbit del polígon industrial, va plantejar a l'Ajuntament de Roses una nova redistribució del sòl industrial a fi de reduir substancialment l'afecció al corredor natural.

Poc després, el mes d'abril, l'Ajuntament de Roses va aprovar definitivament la revisió del sòl urbanitzable, que incloïa la modificació de la zona industrial, tal com havia estat condicionat per la CTU en l'acord de setembre de 2004. El mes de maig la CTU va donar la seva conformitat al Text refós de la revisió del sòl urbanitzable, i instava a corregir d'ofici els plànols, de manera que el polígon 2, situat al nord-est de la carretera de Vilajuïga, quedés classificat com a sòl no urbanitzable.

Els grups de l'oposició havien votat en contra del Text refós de la revisió del sòl urbanitzable perquè consideraven que hi havia hagut manca d'informació, i no veien adequat continuar amb les modificacions puntuals i les revisions parcials del planejament. El regidor del PSC, Pep Pagès, va manifestar que el que calia era una revisió de tot el Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM). Des del Pla general de 1993 s'havien produït més de cinquanta modificacions puntuals.

Pel maig, l'alcalde de Roses Carles Pàramo anunciava que el planejament urbanístic del municipi es revisaria totalment, i al final del mes el ple de la corporació acordava la suspensió de l'atorgament de llicències i d'aprovació d'instruments de planejament i gestió per tal de redactar el POUM.

Al final del 2005 encara no s'havia exposat al públic el document de criteris i objectius del POUM, i tampoc no s'havia resolt el recurs contenciós administratiu que impugnava el Pla parcial del polígon industrial de la carretera de Vilajuïga, i que sol·licitava la desclassificació total dels terrenys afectats pel Pla parcial.

MVN

PLA URBANÍSTIC DEL POLÍGON INDUSTRIAL EL FREIXE (RIUDOMS-LES BORGES DEL CAMP) 149



Els ajuntaments de Riudoms i les Borges del Camp impulsen un consorci amb l'INCASOL per desenvolupar un polígon industrial a la zona rural del Freixe, a cavall entre els dos municipis. El projecte topa amb l'oposició de grups de veïns que constitueixen la Plataforma el Freixe, a la qual també s'adhereixen altres entitats de l'àmbit. La Plataforma assegura que el polígon és innecessari, ja que a la zona hi ha un excés d'oferta de sòl industrial, fet que provoca que la major part dels polígons existents estiguin desocupats. Els grups municipals d'ERC i PSC i les seves federacions del Camp de Tarragona també s'oposen al polígon. La dificultat per negociar amb els propietaris dels terrenys fa que la Generalitat desestimi finalment participar en el projecte, tot i que els ajuntaments implicats no descarten executar-lo pel seu compte.

El paratge del Freixe es troba a la comarca del Baix Camp, entre els termes municipals de Riudoms i les Borges del Camp. Pel marge nord travessa la carretera N-420, que connecta Tarragona, Reus i Falset amb les capitals de l'interior de les Terres de l'Ebre. Aquesta zona s'encaixa entre les rieres de l'Alforja i Riudoms i es caracteritza per la combinació del medi natural i l'activitat del conreu. Els pinars i la vegetació arbustiva mediterrània es barregen amb els camps d'oliveres i de fruita seca, predominantment d'ametllers i avellaners, regats a través de les mines que aprofiten l'aigua dels aqüífers subterranis. Els masos d'arquitectura tradicional es juxtaposen amb cases de primera i segona residència i donen com a resultat un paisatge marcadament rural.

El sòl industrial al Baix Camp

El Baix Camp es troba dins d'una dinàmica de valoració de l'oferta del sòl industrial com un actiu important per a la promoció dels diversos municipis. Aquesta dinàmica, però, s'ha modificat els darrers anys. Al costat de promotors tradicionals com l'Institut Català del Sòl, (INCASÒL) s'hi han afegit d'altres, com són els ajuntaments i els particulars.

Segons dades de la Diputació de Tarragona, el 2002, els municipis de Riudoms i les Borges del Camp tenien un conjunt d'actuacions industrials programades en els respectius planejaments urbanístics que comptabilitzaven més de 100 ha. La major part d'aquest sòl industrial es trobava al terme de Riudoms que, amb l'actuació del Mas de don Felip, amb 480.917 m², les Planes del Roquis, amb 222.625 m², i un conjunt d'actuacions properes al nucli urbà, sumava més del 90% del sòl industrial, el nivell d'ocupació del qual era inferior al 15%. L'oferta de sòl industrial es completava amb les Borges del Camp, amb la zona industrial Pla parcial I, amb 66.506 m², i la zona industrial en sòl urbà, amb 15.000 m².

S'anuncia el projecte del polígon industrial del Freixe

A principi de 2005, l'INCASOL va presentar el programa del sòl 2005-2008, que destinava 940 MEUR a crear nou sòl industrial, concretament 1.480 ha en vint actuacions diferents. Aquest programa responia a l'objectiu fixat pel Govern del tripartit al Pacte del Tinell per impulsar l'economia catalana i promovia la demanda de nou sòl industrial per fomentar la concentració dels polígons i la seva accessibilitat. D'aquesta manera es pretenia moderar la tendència alcista dels preus i potenciar el reequilibri dels territoris més desfavorits.

El 15 de març de 2005, el butlletí municipal de Riudoms va anunciar el projecte de construcció d'un polígon industrial a la zona del Freixe, a través d'un consorci entre l'Ajuntament de Riudoms, l'Ajuntament de les Borges del Camp i l'INCASOL. L'Ajuntament de Riudoms definia la proposta com un projecte supramunicipal de sòl industrial públic amb una extensió que oscil·lava entre les 70 i les 100 ha, l'objectiu del qual era reactivar l'economia de la zona. El consorci preveia que els ajuntaments aportarien el 60% de la inversió i l'INCASOL, el 40% restant. Segons dades de l'Ajuntament de Riudoms, el projecte afectava vint-i-nou propietaris amb els quals s'havia de negociar la compra dels terrenys.

El 3 de maig de 2005 l'Ajuntament de les Borges del Camp va aprovar el consorci per desenvolupar el polígon.

Es crea una plataforma d'oposició

Arran de l'anunci de construcció del polígon, el 15 d'abril de 2005, un col·lectiu de persones d'ambdos pobles i de la comarca van constituir la Plataforma el Freixe. A aquesta iniciativa es van adherir diferents entitats ecologistes, com el Grup d'Estudi i Protecció dels Ecosistemes del Camp (GEPEC), el sindicat agrari Unió de Pagesos (UP), les comunitats de regants de la zona i diferents entitats culturals locals.

La Plataforma denunciava que la construcció del polígon posava en perill el desenvolupament i l'equilibri territorial de la zona i reclamava a les administracions que es tingués en compte l'opinió dels vilatans. També assenyalava el fet que els dos municipis comptaven amb polígons ja construïts que estaven pràcticament sense ocupar, cosa que feia entendre l'operació com una maniobra especulativa. La plataforma reclamava que es dissolgués immediatament el consorci i que els consistoris i les altres administracions competents adoptessin el compromís de no tornar a plantejar un projecte d'aquestes característiques. També demanaven la protecció de la zona atès el patrimoni natural i mediambiental existent, amb gran varietat d'espècies animals i vegetals, algunes de les quals protegides, com el xoriguer o el margalló, i la nombrosa presència d'aqüífers subterranis.

La plataforma va engegar diverses iniciatives per donar ressò a les seves queixes. El 4 de juliol de 2005, van lliurar dues mil firmes al president del Parlament de Catalunya, Ernest Benach (Esquerra Republicana de Catalunya, ERC). A final de juliol es van reunir amb Joaquim Nadal (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), conseller del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), que es va comprometre a analitzar la problemàtica.

Els grups d'ERC i PSC s'oposen al polígon

El 12 d'agost de 2005, els grups municipals d'ERC i del PSC de l'Ajuntament de Riudoms van forçar un ple extraordinari en el qual van presentar una moció de reprovació a l'equip de govern, format per Convergència i Unió (CiU) i el Partit Popular (PP). Els grups de l'oposició denunciaven manca d'informació del projecte i manca de diàleg amb les parts implicades. També es van presentar al·legacions de particulars i diferents col·lectius de la plataforma que feien referència als danys irreversibles que provocaria el polígon a les zones

agrícoles, als aqüífers i als vint-i-nou habitants de la zona afectada.

L'equip de govern va desestimar totes les al·legacions presentades, i també la moció dels grups de l'oposició. L'Alcalde, Josep Maria Vallès (CiU), va aprofitar el ple per incorporar la votació que li permetés aprovar definitivament els estatuts del consorci que havia de gestionar el polígon.

L'oposició política va augmentar el 13 d'octubre de 2005, quan les federacions d'ERC i PSC del Camp de Tarragona van enviar una carta en contra del projecte urbanístic al conseller del DPTOP.

La Generalitat abandona el projecte

El 7 de setembre de 2005, vint-i-dos propietaris de Riudoms i deu de les Borges del Camp afectats pel projecte industrial van fer arribar al conseller del DPTOP quaranta-cinc escrits on manifestaven l'oposició al projecte.

D'altra banda, el 18 d'octubre de 2005, la Plataforma el Freixe va presentar una queixa formal davant del síndic de greugescontra els ajuntaments de Riudoms i les Borges del Camp per denunciar l'actitud lesiva i poc transparent que segons ells el consistori tenia amb els ciutadans.

Una setmana després, el 24 d'octubre de 2005, la plataforma va interposar un recurs de reposició a l'Ajuntament de Riudoms, contra l'acord de ple amb què es va aprovar la creació del consorci. Aquest recurs incidia en la falta de fonament de l'Ajuntament quant a la desestimació de les al·legacions presentades i a la manca d'atenció d'aquesta institució per les normes subsidiàries del municipi.

L'11 de novembre de 2005, la Plataforma el Freixe es va reunir amb Joan Saura (Iniciativa per Catalunya Verds (ICV)), conseller de Relacions Institucionals, per manifestar-li la preocupació per la falta d'informació de l'Ajuntament de Riudoms sobre la gestió del polígon.

El 22 de novembre de 2005, el director general d'Urbanisme de la Generalitat, Joan Llort, i el director de l'INCASOL, Antoni Paradell, es van reunir amb Josep Maria Vallès (CiU), alcalde de Riudoms, i Robert Oritga (CiU), alcalde de les Borges del Camp, per comunicar-los la decisió del Govern de la Generalitat d'abandonar el projecte. Els representants del Govern català van argumentar la decisió al·legant les dificultats de l'INCASOL per adquirir els terrenys afectats de mutu acord amb els propietaris i, per tant, de desenvolupar el polígon.

La desestimació del projecte per part de la Generalitat esvaïa les possibilitats del consorci plantejat a principi d'any entre l'INCASOL i els ajuntaments de Riudoms i les Borges del Camp i, per tant, d'una bona part de la inversió. En aquest sentit, Josep Maria Vallès, alcalde de Riudoms, va qualificar la decisió del Govern de deslleialtat envers els dos ajuntaments i ho va valorar com un pas enrere per a la creació del polígon. L'Ajuntament de les Borges del Camp es plantejava la viabilitat de tirar endavant en solitari la part del polígon inclosa en el seu terme municipal. D'altra banda, la Plataforma el Freixe va valorar positivament la decisió de la Generalitat de descartar el projecte.

JJFR

Més informació:

http://www.elfreixe.org/
http://www.riudoms.altanet.org/
http://www.borges.altanet.org/ajtms/borges/lborges/noumenu/index.htm
http://www6.gencat.net/incasol/

PLA URBANÍSTIC DELS HORTS DE SALT I SANTA EUGÈNIA DE TER (GIRONA-SALT) 150



Els ajuntaments de Girona i de Salt posen en marxa l'elaboració de sengles plans especials per ordenar l'espai agrícola de les hortes de Santa Eugènia, iniciativa acollida favorablement per entitats i ciutadans. La principal polèmica apareguda al llarg del procés fa referència a una reserva de sòl fixada pel planejament municipal per a un possible vial futur a través de les hortes.

Les hortes de Santa Eugènia són un espai agrícola de l'antic terme municipal de Santa Eugènia (avui un barri de Girona situat a l'oest del terme), aparegudes junt amb la indústria tèxtil com a complement d'aliment i renda per a les famílies obreres. El 2005 en quedaven 58 ha, entre els municipis de Salt i Girona, definides al nord pel marge dret del riu Ter, al sud, pels barris de Santa Eugènia i Sant Dionís i la Sèquia Monar (canal que deriva aigua del Ter fins a l'Onyar i alimenta la xarxa de recs), a l'est, per l'àmbit del Parador del Güell i a l'oest, pel municipi veí de Bescanó. L'horta professional persisteix, però ha anat deixant pas a l'agricultura lúdica i social. Igualment han aparegut problemes com la proliferació d'elements i usos poc integrats en l'entorn.

El Pla general d'ordenació urbana (PGOU) de Girona i el de Salt classifiquen els terrenys com a sòl no urbanitzable.

Els primers treballs per a la protecció i l'ordenació de les hortes

l'Ajuntament de Girona i el de Salt van encarregar el setembre de 2000 els estudis preliminars al Pla especial de les hortes a l'empresa Geodèsia i posteriorment els respectius censos de propietaris. Reconeixien així la posició estratègica dels horts en un context altament urbanitzat i el seu potencial com a eix vertebrador del paisatge urbà, com a espai natural i agrícola i com a espai d'ús social.

L'Ajuntament de Girona va començar a redactar un pla especial per regular els usos i la gestió de l'àmbit de les hortes que es trobava dins del seu municipi, tot i considerar que no en perillava la preservació com a espai lliure, garantida pel PGOU.

El març de 2002, per la seva banda, l'Ajuntament de Salt va anunciar que redactaria un pla d'usos de les hortes i deveses que inclouria una normativa que regulés conreus, recs i basses, l'accés motoritzat, la protecció de fauna i vegetació i la tipologia de barraques i mobiliari. El pla es va aturar per les dificultats de consens amb les entitats ecologistes del municipi, però després de les eleccions de 2003, en el segon mandat de l'alcalde Jaume Torramadé i Ribas (Convergència i Unió), el nou regidor de Medi Ambient, Gerard Darnés i Soms (Convergència i Unió), va convidar les entitats ecologistes i altres col·lectius interessats a formar part d'un Fòrum Ambiental que havia d'impulsar la redacció del pla. Aquest pla, sense caràcter normatiu, en un principi es volia incloure en el Pla d'acció local per a la sostenibilitat (PALS), que es preveia de portar al ple del març de 2005. Tanmateix, finalment el PALS va ser aprovat el 18 de juliol, però sense incloure-hi el pla d'usos perquè es va decidir optar per redactar un pla especial de les hortes. D'aquesta manera quedarien regulades per una figura amb rang normatiu.

Una plataforma reclama l'aprovació del pla especial de protecció i s'oposa al vial de les hortes

El 18 de gener de 2005 es va constituir la Plataforma per a la Defensa de les Hortes i Ribes del Ter amb veïns i set associacions de Salt, Santa Eugènia i Pedret-Salesians (l'Associació de Naturalistes de Girona, Mou-te en bici, Grup de Defensa del Territori, Candidatura d'Unitat Popular, Unió General de Treballadors i les associacions de veïns dels barris de Santa Eugènia i Sant Narcís) i, més endavant, entitats d'altres poblacions

La Plataforma reclamava als dos ajuntaments l'aprovació del pla especial anunciat i denunciava que aquest àmbit estava amenaçat per l'especulació urbanística (alguns veïns de Santa Eugènia havien denunciat pressions per part d'immobiliàries), el projecte del Paradot del Güell (una zona d'e-



El Pla Especial de Protecció de les Hortes es va a aprovar en el ple del 5 d'abril. Foto: Emilio Ramiro



El PGOU classificava els terrenys com a sòl no urbanitzable. Foto: Emilio Ramiro

quipaments i dotacions prevista en la frontissa est de les hortes), el *by-pass* de mercaderies del Ferrocarril d'Alta Velocitat (FAV) Selva i Gironès [73] (plantejat al Pla d'infraestructures de transport de Catalunya (PITC) 2006-2026 [121] del DPTOP, però no en el projecte de traçat de l'Estat) i un possible vial a través de la zona d'aiguamolls de les hortes.

La reserva de sòl per a aquest vial estava fixada pel planejament urbanístic municipal de Girona des de feia anys, com a previsió per connectar la zona de Domeny i Santa Eugènia i per donar una sortida alternativa al trànsit ja molt intens de la zona, en cas de creixement dels pobles al sud de Girona. L'Ajuntament de Salt s'oposava a la reserva perquè afectava el seu municipi, incrementava el trànsit a la frontissa entre els dos municipis i trencava la continuïtat de les hortes.

El 23 de febrer els grups d'Iniciativa per Catalunya Verds-Esquerra Alternativa (ICV-EA) de Salt –a l'oposició– i de Girona –al govern tripartit juntament amb Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i el Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) – van presentar una petició per consensuar els plans d'ambdós municipis i per eliminar el vial. L'alcaldessa de Girona, Anna Pagans i Gruartmoner (PSC), va declarar que si no hi havia pla conjunt era perquè Salt no ho havia volgut i el regidor d'Urbanisme, Joan Pluma i Vilanova, afirmava que no es preveia tirar endavant el vial en aquest mandat i que, si mai es feia, seria per la pressió del creixement de pobles veïns.

L'Ajuntament de Girona presenta el Pla especial, que és rebut favorablement, excepte pel que fa al vial

A Girona el Pla especial de protecció de les hortes de Santa Eugènia es va aprovar inicialment en el ple del 5 d'abril. Incloïa 41,42 ha dividides en vuitanta-set parcel·les de cinquanta-cinc propietaris, tenia un termini d'execució de dos o tres anys i un pressupost de 2.092.070 euros, procedents fonamentalment dels ingressos obtinguts per l'Ajuntament pel Pla parcial del Parador del Güell.

L'ordenació de l'àmbit es feia en tres sectors: al nord, un parc natural de ribera i aiguamolls al llarg del Ter que ocuparia 64.000 m²; al centre, 278.842 m² de parcel·les d'horta, i al sud, un parc agrícola paral·lel a la sèquia Monar que arribaria als 48.491 m² a mesura que l'Ajuntament arribés a acords amb els propietaris o procedís a expropiar les parcel·les abandonades. Les propostes incloïen la creació d'una comunitat de regants, la recuperació de camins i recs, la protecció d'elements de patrimoni natural i cultural, la prohibició dels animals i dels conreus de secà, la restricció de l'accés motoritzat, el tancament nocturn per evitar els robatoris –repetidament denunciats pels usuaris–, el soterrament de les línies de mitja tensió i telefon, la senyalització per a vianants i ciclistes i la col·locació d'un model únic de tanca i de caseta de fusta –subvencionada per l'Ajuntament– en un termini de tres anys en substitució de les existents. El Pla recollia la traça del vial marcada pel planejament de rang superior i recomanava que la decisió sobre el seu manteniment partís de l'anàlisi dels efectes que les obres a l'Autovia A2 i de l'Autopista AP7, a les comarques de Girona [12] tindrien sobre la mobilitat de les zones d'expansió al sud de les hortes.

Després de diverses reunions de l'Ajuntament amb la plataforma i els propietaris, el 12 d'abril es va fer una audiència pública. La valoració que la Plataforma, les entitats ecologistes i els usuaris van fer del Pla va ser positiva. El 15 de juny, la Plataforma va presentar un escrit d'al·legacions on demanava incloure la sèquia Monar dins el Pla especial, no fer el parc agrícola i eliminar definitivament la reserva per al vial. CiU, el PP i ICV-EA també es van pronunciar a favor de descartar el vial. De resultes de les al·legacions presentades, el Pla es va fer més flexible respecte a qüestions relacionades amb l'activitat agrícola però no va admetre les reclamacions per reclassificar les parcel·les com a sòl urbanitzable.

El 21 de juny el ple de l'Ajuntament de Salt va aprovar un document que demanava a l'Ajuntament de Girona que el Pla especial definís la seva posició respecte del vial i proposava, alhora, coordinar-se en temes de gestió comuns. L'Ajuntament de Girona recordava que un pla especial no pot alterar les determinacions del POUM però va accedir a una gestió conjunta en temes com la continuïtat espacial dels itineraris, el tancament nocturn i la creació d'una comunitat de regants.

El 28 de juliol, la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona (CTUG) va emetre un informe favorable en relació amb el Pla especial, i l'Ajuntament de Girona va procedir a l'aprovació definitiva, en tant que planejament derivat, al ple de l'octubre de 2005. A final de 2005, el Pla especial de Salt es trobava en elaboració.

JRT

Més informació:

eldimoni.com/sumari.php?cat=17
www.ajuntament.gi/urbanisme/planejament/vigent/pe/pe_hortes.php
terra.ajgirona.org/wsext/brt/Run.htm
www.viladesalt.org

PLA URBANÍSTIC I PARC AGRÍCOLA DE CAN GAMBÚS (SABADELL) 151



La urbanització del sector de Can Gambús, situat a l'oest del terme municipal de Sabadell, significa la creació d'un nou barri que completarà l'àrea urbana de la ciutat fins a arribar a les carreteres C-58 i N-150. El projecte urbanístic, de promoció privada, preveu la construcció de tres mil habitatges, una zona verda i una zona de sòl industrial i de sòl per a empreses del sector terciari. Paral·lelament, també s'ha impulsat la creació del parc agrari de la finca de Can Gambús, de 42 ha, on es desenvoluparan activitats d'agricultura professional.

El sector de Can Gambús està situat a ponent del terme municipal de Sabadell, entre el barri dels Merinals, la carretera C-58, l'N-150 i el camí de la serra Pedralva. La finca està formada per la masia de Can Gambús, camps de conreu i horta.

El Pla general municipal d'ordenació de Sabadell, aprovat el 1993, preveia la urbanització de Can Gambús a través d'un pla parcial que l'Ajuntament de Sabadell va aprovar sis anys més tard, el febrer de 1999. El Pla parcial de Can Gambús, amb 119 ha de superfície afectada, era promogut per la junta de compensació formada pels propietaris dels terrenys, el més important dels quals era el grup immobiliari Nuñez i Navarro. El Pla, que volia donar continuïtat al barri d'Arraona-Merinals, tenia com a principal objectiu crear una àrea de creixement que acabés la ciutat i en fixés els límits i també els de l'àrea agrícola.

El 20 de gener de 2005 es va dipositar la primera pedra de la urbanització de la zona, amb un pressupost de 64,5 MEUR i una durada prevista de les obres de dos anys. La urbanització del nou barri va començar quan encara no s'havia acabat la urbanització del barri de Can Llong, l'altra zona d'expansió de la ciutat, situada a l'altra banda de la carretera N-150 i on també s'estan construint tres mil habitatges.

Característiques del Pla

El projecte de Can Gambús preveia la construcció de 3.285 pisos, 13 ha destinades a parcs, places i jardins, 28 ha per a vials i rotondes d'accés, 4,76 ha per a sòl industrial, 3,98 ha per a empreses del sector terciari, 3,5 ha per a equipaments i 42 ha per al parc agrari. El Pla també preveia la rehabilitació de la masia de Can Gambús per part de l'Ajuntament, que la convertiria en equipament. Dels habitatges previstos, 572 serien de protecció oficial, tres-cents dels quals construïts per Sabadell Lloguer Social i dos-cents destinats a lloguer. El projecte també preveia la instal·lació d'un sistema de recollida pneumàtica d'escombraries.

El Parc Agrícola del Vallès comença a la finca de Can Gambús

El Pla general municipal d'ordenació de Sabadell classificava gran part del sòl no urbanitzable de l'oest del municipi com a sistema de parc agrícola, amb l'objectiu de potenciar la continuïtat i millora de les condicions naturals, els seus valors mediambientals i la seva funció d'espais oberts. En part, fou gràcies a la tasca de la Taula del Rodal, constituïda a final dels anys vuitanta inicialment pel sindicat agrari Unió de Pagesos (UP) i després amb la incorporació de la Unió Excursionista de Sabadell (UES) i l'entitat ecologista ADENC. Actualment també en formen part la Federació d'Associacions de Veïns de Sabadell, l'Agrupació de Defensa Forestal (ADF) i els partits polítics. La Taula, que va elaborar el Protocol del Rodal amb l'objectiu de preservar i mantenir les zones agrícoles i naturals de l'àrea periurbana de la ciutat, encara avui serveix per orientar i debatre els criteris entorn de les actuacions urbanístiques i mediambientals de l'Ajuntament relacionades amb el Rodal.

Amb aquest precedent, la urbanització del Pla parcial de Can Gambús va permetre que el juliol de 2004 l'Ajuntament fos titular de 42 ha de la finca i així pogués començar a fer realitat el parc agrari de la ciutat, de 550 ha, que al mateix temps quedaven incloses al Parc Agrícola del Vallès [108]. A més, el mes de febrer de 2005 amb el nomenament de Ricard Estrada com a comissionat per a la gestió del medi natural, la creació del Parc agafava més embranzida i Can Gambús esdevenia la finca pilot on començar a executar el projecte del parc agrari de Sabadell.

El mes de maig, el consistori municipal va firmar un conveni amb l'Escola Superior d'Agricultura de Barcelona per redactar tant el Pla director del parc agrari de la ciutat com el Pla de gestió agrícola de la finca de Can Gambús. Es preveia la promoció del conreu de la mongeta del ganxet, blat, ordi, cigró i arbres mediterranis com figueres, magraners i ametllers comercialitzats sota una mateixa marca, però també es permetia que l'Escola d'Agricultura fes treballs d'investigació per desenvolupar tecnologies que milloressin els productes agrícoles.

L'esborrany del Pla director del parc agrari de Sabadell es va sotmetre diverses vegades a discussió a la Taula del Rodal. Finalment, el mes de novembre el ple municipal va aprovar per unanimitat el Pla director per a la gestió i desenvolupament del parc agrari de Sabadell, on es marcaven sis línies d'actuació generals amb objectius i mesures. El Pla proposava un model de gestió d'agricultura periurbana econòmicament viable, ambientalment sostenible i de potenciació de la comercialització dels productes. Així mateix, proposava actuacions en l'àmbit de l'educació ambiental i de l'ús social i pretenia millorar l'entorn natural de la ciutat.

A final de 2005, restava pendent l'elaboració d'un pla especial que hauria de concretar les propostes del Pla director, i es preveia per a l'estiu del 2006 la primera collita, d'acord amb els nous criteris de gestió agrícola.

HCG

Més informació:

http://www.sabadell.net/Cat/Rodal/paginesCat/Rodal_cat.asp
http://www.sabadell.net/Cat/Actuacio/pagines/Cat/Pla_urban_cat.asp
www.sabadellpress.com

152 PLA URBANÍSTIC MUNTANYANS II (TORREDEMBARRA)



La Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona suspèn l'aprovació definitiva del projecte d'urbanització dels Muntanyans a Torredembarra pel risc d'inundacions. Aquesta decisió genera desacord entre l'Ajuntament de Torredembarra i el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), el Departament de Medi Ambient i Habitatge de la Generalitat de Catalunya (DMAH), mentre els grups ecologistes demanen la total protecció de l'espai. El DMAH negocia perquè el Ministeri de Medi Ambient inclogui l'adquisició dels Muntanyans en una partida pressupostària per protegir espais d'interès natural. A final d'any, els ecologistes aconsegueixen que l'Ajuntament de Torredembarra aprovi una moció que demana a l'Estat la compra d'aquest espai per poder-lo preservar.

El projecte d'urbanització els Muntanyans II inclou una superfície de sòl de 168.278 m² que es localitza a l'extrem nord del municipi de Torredembarra, entre la carretera N-340, la via del tren i l'Espai d'Interès Natural (PEIN) Platja de Torredembarra.

L'espai PEIN Platja de Torredembarra incloïa inicialment 35 ha de franja litoral de la zona de domini marítim i terrestre cedides per l'antic Ministeri d'Obres Públiques (MOPT) a la Generalitat el febrer de 1993 i també uns terrenys propers a la urbanització Clara-Mar que havien estat classificats com a parc urbà, a prop d'uns terrenys urbanitzables programats, i que en desenvolupar-se van permetre sumar els classificats com a parc urbà a la cessió del MOPT.

El 2002 es va aprovar la revisió del Pla general d'ordenació urbana (PGOU) de Torredembarra, en el qual s'incloïen els plans parcials els Muntanyans I i els Muntanyans II, que preveien la construcció de quatre-cents i cinc-cents seixanta habitatges, respectivament. De fet, el nou Pla general actualitzava el Pla parcial que ja preveia el PGOU anterior i que no s'havia desenvolupat per la mobilització del Grup d'Estudi i Protecció dels Ecosistemes del Camp (GEPEC). El desembre de 2004, quan ja s'havia iniciat la urbanització del primer sector, la Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona (CTUT) va denegar l'aprovació definitiva del Pla parcial els Muntanyans II al·legant que un informe de l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA) declarava l'espai inundable i instava l'Ajuntament a reordenar el projecte.

L'àmbit dels Muntanyans és un dels darrers espais que permet connectar, a través del torrent de Can Gibert, la franja litoral amb les zones forestals de l'interior i forma part d'un ecosistema més ampli de dunes i aiguamolls, que ha estat objecte de conflicte per un projecte d'URBANITZACIÓ A L'ÀMBIT DEL GORG DE CREIXELL [2005:57]. Aquest conflicte va finalitzar el 2005 amb la inclusió d'aquest espais al PEIN Platja de Torredembarra.

El conflicte entre l'Ajuntament i la Generalitat

A principi de 2005, l'Ajuntament de Torredembarra va recórrer la decisió de la Comissió d'Urbanisme perquè considerava que les modificacions tècniques que demanava no s'ajustaven al PGOU –aprovat dos anys abans– ni es basaven en informes tècnics. Tanmateix, al consistori no hi havia unanimitat. El Consell Municipal de Sostenibilitat de Torredembarra juntament amb el grup municipal Alternativa Baix Gaià (ABG) –l'única formació que va votar en contra de l'aprovació inicial del projecte– reclamaven al Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) que utilitzés tots els mecanismes legals i econòmics per incloure la zona dins del PEIN Platja de Torredembarra. L'alcalde, Manuel Jiménez, del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), va reiterar que acataria la decisió final del DPTOP o que, altrament, retiraria el recurs si l'Ajuntament no havia de fer front a les indemnitzacions. Mentrestant, la promotora granadina Vegas del Guadaira estava pendent d'iniciar les obres d'urbanització.

Les posicions al Govern de la Generalitat també eren divergents. Mentre el conseller del DMAH, Salvador Milà, assegurava en una carta dirigida al conseller de PTOP, Joaquim Nadal, que la protecció de l'espai era prioritària, la Direcció General d'Urbanisme volia trobar una sortida consensuada amb la promotora per no haver de fer front a les indemnitzacions.

La mobilització dels ecologistes

El mes de març es creava la Plataforma Salvem els Muntanyans, impulsada des de l'associació ecologista GEPEC, per demanar l'aturada del projecte d'urbanització. Els ecologistes argumentaven que l'espai inclòs dins del Pla parcial també formava part de la zona humida PEIN dels Muntanyans i, a més, d'un corredor biològic que passava pel torrent de Can Gibert i arriba fins a la zona rural de la Pobla de Montornès. Per demostrar-ho es basaven en un estudi del grup de recerca Risknat de la Universitat de Barcelona que posava de manifest tant el risc d'inundació com la funcionalitat d'aquest espai com a corredor biològic.

La Plataforma va realitzar diversos actes de mobilització als quals es van afegir altres col·lectius locals: manifestació el mes de març pels carrers de Torredembarra i caminada popular al maig pel torrent de Can Gibert. Tot plegat culminava el mes d'abril amb la presentació a l'Ajuntament de dues mil cinc-centes signatures de suport a la paralització del projecte.

El mes de juny, els ecologistes van obtenir del Ministeri de Medi Ambient l'estudi encarregat l'any 2000 a l'empresa Control Ingeniería y Proyectos SA (CIPSA) *Proyecto de recuperación del espacio comprendido entre la playa de Torredembarra y els Muntanyans*. L'estudi, que certificava l'interès natural dels espais urbanitzables els Muntanyans I i II, en proposava l'expropiació, que xifrava en uns 9 MEUR, com a solució per poder preservar-los. La Plataforma denunciava el fet que aquesta informació no s'hagués tingut en compte el 2002 a l'hora de redactar el PGOU. L'Ajuntament al·legava que no hi havia constància que l'informe hagués entrat al registre.

El 14 de juny, 27 ha de la zona del gorg de Creixell van ser declarades espai d'interès natural i integrades dins del PEIN Platja de Torredembarra.

La nova proposta del Departament de Política Territorial i Obres Públiques

A mitjan estiu, el conseller de PTOP, Joaquim Nadal, va presentar una nova proposta. Es tractava de crear un corredor biològic d'uns cent metres que mantingués la protecció dels Muntanyans i del Gorg i que, alhora, respectés els drets adquirits per la promotora.



Es suspèn l'aprovació definitiva del projecte d'urbanització. Foto: Àlex Tarroja

La Plataforma s'hi va oposar i va anunciar que si continuava endavant el projecte presentaria un recurs contenciós administratiu. Segons els ecologistes, el projecte es podia aturar apel·lant a l'article 9 de la Llei d'urbanisme [2004: 105], que prohibeix urbanitzar i edificar en zones inundables, i també a la Llei 12/1985, d'espais naturals, que regula les zones annexes als espais protegits.

Al cap d'uns dies, l'empresa promotora, que també havia recorregut la suspensió davant la del DPTOP, presentava una nova proposta: l'ampliació del corredor biològic de 18 a 90 m i una reordenació de l'espai edificat que mantenia la xifra inicial de cinc-cents cinquanta habitatges, amb un increment del nombre d'habitatges plurifamiliars per compensar-ne la retallada. Alhora, però, feia públic que en cas de ser expropiada, el preu dels terrenys, segons l'edificabilitat prevista, podia ser superior als 100 MEUR.

L'entrada en joc del Ministeri de Medi Ambient

A final d'estiu, el conseller del DMAH, Salvador Milà, anunciava que el Ministeri de Medi Ambient estava disposat a comprar el 50% de la zona afectada pel Pla parcial Muntanyans II. La Plataforma va rebre amb optimisme la notícia però va afirmar que continuaria les mobilitzacions fins que es declaressin no urbanitzables tots els terrenys dels Muntanyans, des de Torredembarra a Creixell.

L'alcalde, Manuel Jiménez (PSC), es va queixar per la manca d'informació rebuda sobre les negociacions amb el Ministeri de Medi Ambient. A més, es mostrava escèptic amb les solucions proposades perquè, segons ell, part dels terrenys del Pla parcial ja havien estat cedits a l'Ajuntament. Alhora, el Consistori va anunciar un pla amb un pressupost de 109.000 euros –subvencionats en part pels DMAH i DPTOP– per millorar l'accés i els itineraris a la zona PEIN.

Paral·lelament, els grups d'Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV) i Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) negociaven al Congrés dels Diputats una partida pressupostaria destinada a la compra dels terrenys. El mes de novembre, el Partit Socialista Obrer Espanyol (PSOE) i ERC acordaven presentar una esmena conjunta als pressupostos de l'Estat de 2006 a fi de destinar 20 MEUR per comprar espais oberts sota pressió d'urbanització emparant-se en la Llei 22/1988, de costes. La política del Ministeri de Medi Ambient d'adquisició espais situats en la zona de domini marítim i terrestre es plantejava com una solució a altres casos similars, com la Urbanització Club Mediterranee (Cadaqués) [198] i l'Espai d'Interès Natural Pinya de Rosa (Blanes) [56]. La Plataforma Salvem els Muntanyans es congratulava de la notícia però avisava que presentaria un contenciós administratiu, juntament amb Greenpeace, si mai en començaven les obres.

En aquest nou marc, el DMAH presentava una nova proposta perquè l'Estat comprés la meitat dels terrenys afectats pel Pla parcial i es reduís l'edificació de 80.773 m² a 20.500m² de sostre. El projecte, que tenia en compte les afectacions de terrenys per on passava el torrent de Can Gibert i les cessions previstes per la llei, proposava una requalificació de 83.018 m² –gairebé la meitat del Pla parcial– com a sòl no urbanitzable.

L'Ajuntament de Torredembarra aprova una moció per demanar a l'Estat que compri els Muntanyans

A final de novembre, la Plataforma Salvem els Muntanyans va presentar una moció, per ser debatuda en el ple, que instava l'Ajuntament a demanar públicament la compra dels terrenys. En el ple de desembre, la Plataforma i els grups de l'equip de govern, PSC i Grup Independents per Torredembara (GIT), van presentar dos textos que coincidien, d'entrada, en la voluntat de preservar l'espai. Tanmateix, no es va arribar al consens. D'una banda, PSC i GIT demanaven la retirada del text presentat per la Plataforma, ja que segons el regidor d'Urbanisme, Ramon Ripoll (PSC), posava sota sospita de corrupció la gestió municipal. De l'altra, els ecologistes no acceptaven la proposta de PSC i GIT, ja que no demanava explícitament la compra de tot l'espai dels Muntanyans sinó que instava el conseller de PTOP a resoldre el conflicte. La Plataforma no va acceptar retirar el text de la moció, la qual cosa va obligar a fer una votació. Finalment, l'11 de desembre, l'Ajuntament de Torredembarra, amb els vots a favor de dos dels grups de l'equip de govern, ERC i ABG, i de Convergència i Unió (CiU), va acabar aprovant la moció presentada per la Plataforma Salvem els Muntanyans que demanava al Ministeri de Medi Ambient que comprés el conjunt dels terrenys afectats pel Pla parcial Muntanyans II.

Un cop presentada la moció, l'assumpte ha quedat en mans de Generalitat i l'Ajuntament, que, a partir de gener de 2006, hauran de presentar un projecte de compra d'acord amb els propietaris. La possible compra de l'espai que ocupen els plans parcials Muntanyans I i II permetria una nova ampliació de l'Espai PEIN Platja de Torredembarra i Creixell.

JVC

Més informació:

www.gepec.org
www.geocities.com/cal_freu/
www.greenpeace.org

153 PLANS DIRECTORS URBANÍSTICS



El Departament de Política Territorial i Obres Públiques va impulsar durant el 2005 la redacció de nombrosos plans directors urbanístics. Segons les característiques del territori a ordenar, aquests plans es classifiquen en plans d'àrees urbanes formades fonamentalment per ciutats mitjanes, plans per protegir el patrimoni ambiental i paisatgístic i plans de regulació d'àrees de muntanya o del litoral sotmeses a fortes pressions urbanitzadores. Previsiblement, molts d'aquests plans s'acabaran de redactar durant el 2006.

D'acord amb la Llei d'urbanisme (LLEI D'URBANISME. TEXT REFÓS [2005:95]), el pla director urbanístic és una figura de planejament urbanístic general que ha 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.

A final de l'any 2005, el Govern havia empres la redacció d'un total de dinou plans directors urbanístics que, amb diferents estadis de tramitació, afectaven en conjunt més de tres-cents municipis de Catalunya. Un primer grup d'aquests plans tenia per objectiu ordenar el desenvolupament d'algunes de les ciutats mitjanes de Catalunya; un segon grup responien a la necessitat de preservar i valorar el patrimoni ambiental, paisatgístic, arquitectònic i urbà de determinades àrees, i un tercer grup tenien com a àmbit d'aplicació algunes àrees dels Pirineus o el litoral català amb una forta pressió urbanística.

Dins del primer grup, els plans de les àrees urbanes formades principalment per ciutats mitjanes, durant el 2005 s'estaven elaborant els plans directors urbanístics dels sistemes urbans de Girona, Figueres, Manresa-Pla de Bages, Igualada-Conca d'Òdena, Plana de Vic i àmbit central del Camp de Tarragona, i es preveia iniciar a començament de 2006 la redacció del pla del Pla de l'Estany.

En el segon grup, durant el 2005 s'estava treballant en la redacció dels plans directors de Serra de Rodes, de les Colònies del Llobregat, de Gallecs, i també els de la Vall d'en Bas, la Vall del Ges i Bisaura.

Classificats en el tercer grup, els plans que tenien com a àmbit algunes àrees dels Pirineus o el litoral català, hi hauria els plans de la Val d'Aran, del Pallars Sobirà, de la Cerdanya, de l'Alta Ribagorça i del sistema costaner.

Un exemple paradigmàtic de cadascun d'aquests tipus de plans directors

El Pla director urbanístic del Camp de Tarragona

L'àrea central del Camp de Tarragona, tant per població com per activitat, constitueix la segona àrea urbana de Catalunya. Aquest sistema urbà té una extensió de 417 km², i comptava l'any 2005 amb uns 330.000 habitants. A més de Tarragona i Reus, principals ciutats de l'àrea, l'àmbit del pla englobava els municipis d'Almoster, Altafulla, Cambrils, Castellvell del Camp, Constantí, el Catllar, el Morell, els Garidells, els Pallaresos, la Pobla de Mafumet, la Riera de Gaià, la Secuita, la Selva del Camp, Perafort, Riudoms, Salou, Torredembarra, Vilallonga del Camp, Vila-seca i Vinyols i els Arcs. En total, vint-i-dos municipis que representaven la totalitat de la comarca del Tarragonès, l'àrea més oriental del Baix Camp, i una petita part de l'Alt Camp.

Les àrees urbanes de Catalunya es caracteritzen per un elevat grau de complexitat urbanística que cal conèixer, assumir i ordenar per poder planificar adequadament els futurs creixements residencials i d'activitat econòmica del país. Sintèticament, en el cas de l'àmbit central del Camp de Tarragona, aquesta complexitat tenia tres orígens: l'heterogeneïtat dels teixits urbans fruit de la seva diferent gènesi i funció territorial, i que quedava palès en la coexistència no sempre ordenada de trames urbanes molt antigues amb barris obrers, zones hoteleres i urbanitzacions residencials de baixa densitat; la difícil convivència d'usos tan diferents com el residencial, l'industrial, el turístic i l'agrícola en un mateix territori; i l'existència d'un complex sistema d'infraestructures de mobilitat format pels AEROPORTS DE REUS [8] i Tarragona, el PORT DE TARRAGONA [161], la xarxa ferroviària (amb l'afegit de l'arribada de l'alta velocitat) i el sistema de carreteres i vies ràpides.

A partir d'aquesta diagnosi, els objectius que es plantejava el Pla eren tres: ordenar i cohesionar la xarxa urbana, lligar i fer compatible els usos, i connectar i potenciar les infraestructures. En definitiva, el Pla es concebia amb la voluntat de crear l'espai i les condicions perquè aquest sistema urbà, principalment a partir de les dues grans ciutats de la regió, Reus i Tarragona, afermi la seva posició en el conjunt de Catalunya.

Es preveia que a principi de 2006 el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) traguès a exposició pública el Pla.

El Pla director urbanístic de la serra de Rodes

El vessant meridional de la serra de Rodes constitueix un territori particularment sensible, des del punt de vista paisatgístic i ambiental, atesa la configuració del peu del mont de la serra i la seva situació estratègica entre els espais naturals de la serra de l'Albera i el cap de Creus i l'espai natural dels Aiguamolls de l'Empordà.

Davant d'aquests valors naturals i paisatgístics, l'objectiu d'aquest Pla és protegir i ordenar urbanísticament aquesta zona, que fa de connector biològic entre els espais naturals de la serra de l'Albera i el cap de Creus amb els Aiguamolls de l'Empordà, i que comprèn els municipis de Garriguella, Palau-saverdera, Pau, Pedret i Marzà, i part del terme de Roses. Com va assenyalar la Comissió d'Urbanisme de Catalunya en la sessió de 21 de juliol de 2005, en la qual es va acordar proposar al conseller la iniciació del procediment de formulació del Pla, "*aquestes singularitats del territori, que es veuen reflectides en les propostes de l'Avantprojecte del pla director territorial de l'Empordà, obli-*

guen a adoptar mesures proactives per salvaguardar els elements i les funcions territorials més significatives en certs aspectes".

El Pla es va concebre amb la voluntat de garantir la continuïtat del sistema d'espais oberts que assegura la qualitat ambiental i especialment la connectivitat i l'intercanvi biològic entre els espais naturals, d'evitar la urbanització del territori situat entre la serra de Rodes i els Aiguamolls, i en darrera instància, de preservar els valors paisatgístics, històrics, arqueològics, científics, educatius, forestals i culturals d'aquest entorn

Amb l'objectiu de protegir aquest espai abans no estigui acabada la redacció i tramitació del Pla, l'encàrrec de redacció va anar acompanyat de la proposta de suspensió de la tramitació dels plans parcials urbanístics, dels projectes de gestió urbanística, dels projectes d'urbanització i de l'atorgament de llicències per a obres i usos provisionals i també dels projectes de gestió urbanística i d'urbanització en determinades zones del connector biològic, concretament en parts dels municipis de Garriguella, Pedret i Marzà, Palau-saverdera i Roses.

El Pla director urbanístic del Pallars Sobirà

El Pallars Sobirà és una comarca d'alta muntanya, situada a la vall de la Noguera Pallaresa, al vessant sud dels Pirineus. S'estén, de sud a nord, des del congost de Collegats fins al poble d'Alós d'Isil, seguint el curs del riu Noguera Pallaresa. És la quarta comarca més gran de Catalunya i té una de les densitats més baixes del país, amb quatre habitants per km^2. En total hi viuen uns 6.000 habitants.

Durant els darrers decennis, el turisme, atret per la bellesa del paisatge, la possibilitat de practicar l'excursionisme i l'escalada, o els esports de neu o d'aventura, ha estat un dels motors econòmics de la comarca, i en bona part ha contribuït al fort increment del preu de l'habitatge, que es va doblar entre els anys 2000 i 2005.

L'àmbit del Pla incloïa la totalitat de la comarca del Pallars Sobirà i, per tant, els municipis d'Alins, Alt Àneu, Baix Pallars, Espot, Esterri d'Àneu, Esterri de Cardós, Farrera, la Guingueta d'Àneu, Lladorre, Llavorsí, Rialp, Soriguera, Sort, Tírvia i Vall de Cardós.

Es preveu que el Pla prevegi normes per protegir el sòl no urbanitzable, polítiques d'habitatge intermunicipals, que fixi màxims i mínims per als nous creixements residencials i d'activitats econòmiques, i que, en conjunt, ordeni el territori en relació amb les infrastructures viàries, ferroviàries, hidràuliques o energètiques. Una de les propostes més interessant serà, previsiblement, la constitució d'una xarxa patrimonial i del paisatge, que identifiqui els recursos patrimonials i els seus valors i que proposi instruments per a la gestió de la xarxa des del vessant urbanístic i territorial com a vector de desenvolupament integral del territori. L'abast i els continguts d'aquesta xarxa, i també les eines per gestionar-la, requeriran una elaboració participada i consensuada per part de les persones i agents socials i institucionals que hi tinguin interès i competència.

JBM

Més informació

http://www10.gencat.net/ptop/AppJava/cat/plans/directors/urbanistics/index.jsp
http://www10.gencat.net/ptop/AppJava/cat/plans/directors/urbanistics/pladirector-urbanstic-delaserradeordes.jsp

154 PLANS URBANÍSTICS DE MATARÓ



L'Ajuntament de Mataró reconverteix les zones industrials a primera línia de costa en sectors residencials i terciaris. El municipi, que durant els últims deu anys ha tingut un creixement de 14.700 habitants, ha esgotat tot el sòl amb capacitat per ser transformat en sòl urbà. L'Ajuntament ha optat per la reconversió de teixits industrials en zones residencials i terciàries per tal de donar resposta a les demandes de creixement.

Mataró, capital de la comarca del Maresme, ha estat històricament una ciutat amb un fort potencial industrial basat en l'economia del tèxtil, però actualment i a causa de la crisi del sector, projecta una transformació cap a la terciarització de l'economia autòctona. Situada a la línia de costa i limitada al nord per la Serralada Litoral, inclou una superfície de 2.250 ha i la seva població segons dades del padró de 2005 era de 116.698 habitants.

El govern local, format pels partits Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), Iniciativa per Catalunya Verds (ICV) i Esquerra Unida i Alternativa (EUiA), va aprovar la reconversió de diversos sectors de sòl industrial situats a la línia de costa en sectors residencials i terciaris, amb l'objectiu de donar resposta a les necessitats de creixement de la ciutat que ha esgotat tot el sòl amb capacitat per ser transformat en sòl urbà.

Reconversió del sòl industrial en sòl residencial i terciari

Durant els anys cinquanta i seixanta Mataró va rebre milers d'immigrants procedents del sud de l'Estat espanyol, que es van instal·lar al voltant del centre històric, a l'eixample i a la banda de ponent, al llarg de la línia del tramvia que anava fins a Argentona. Des de la meitat dels anys noranta, la ciutat va tornar a viure una forta dinàmica de creixement demogràfic i en els últims deu anys la població ha augmentat en 14.700 habitants i només l'any 2005 hi van arribar 2.300 nous residents. Segons les dades de l'últim informe de conjuntura econòmica, aquest increment de població s'explica pel moviment migratori. El nou creixement de la ciutat es va produir a la zona nord, fet que va esgotar el sòl disponible dins el terme municipal.

Els estudis elaborats per l'Ajuntament preveuen que al llarg dels deu anys vinents Mataró arribarà a tenir 140.000 habitants, i per donar cabuda a aquestes previsions de població es necessitaran entre vuit mil i onze mil habitatges nous. Davant la dificultat d'obtenir nous sòls per creixement urbà al



Mataró projecta una transformació cap a la terciarització, les zones de renovació: Iveco Pegaso, la Farinera, Al Rengle, Valldeix, la Ronda Barceló. Foto: Marga Cruz.

municipi sense ocupar espais lliures o agrícoles, l'equip de govern optà per reconvertir antigues zones industrials en nous sectors residencials i d'activitat terciària. La renovació de la ciutat començarà per les zones següents:

Iveco-Pegaso, amb 100.274 m², el 80% serà convertit en sòl residencial i el 20%, en terciari. S'hi construiran 1.250 habitatges dels quals el 20% serà de protecció oficial i el 10% de preu concertat. La zona comptarà també amb un aparcament de tres-centes places vinculat a l'estació de tren.

La Farinera, on es preveuen 10.893 m² d'equipaments i 32.023 m² d'espais lliures.

Al Rengle, amb 175.000 m² de superfície, es preveu construir-hi quatre-cents habitatges, dels quals el 30% serà de protecció oficial, i hi haurà edificis d'oficines i zones comercials. En aquesta zona s'ubicarà un parc tecnològic destinat a la innovació i la recerca que allotjarà un centre tecnològic, una incubadora d'empreses i les dues universitats de la comarca, juntament amb un centre de congressos per a tres-centes persones.

El **veïnat de Valldeix**, amb 24.518 m², és una zona pendent de requalificació, ja que el sòl encara no és urbanitzable. La requalificació permetrà l'obtenció d'equipaments i zones verdes.

La **ronda Barceló** es transformarà en un passeig comercial i residencial, on es construiran uns grans magatzems de 22.000 m² a la cantonada amb el carrer Biada. Es preveu la construcció de sis-cents seixanta habitatges, dels quals dos-cents seran de protecció pública, un edifici singular de vint plantes amb una nova plaça al costat de l'N-II i un pas de vianants subterrani per accedir al port.

Aquestes actuacions donaran a la ciutat la possibilitat d'urbanitzar un passeig marítim de 3,5 km i d'obrir-se al mar, ja que ara dels 3,5 km de costa 1,7 estan ocupats per usos industrials.

L'Ajuntament també preveu la rehabilitació del barri de Cerdanyola que és immers en un procés de degradació. N'està projectada la reurbanització dels eixos que estructuren el barri i la construcció de cinc equipaments: un casal d'avis, un altre de joves, una escola bressol, un pavelló esportiu i dos aparcaments. El projecte, que ha rebut els ajuts de la [illegible] (2004-10), té un pressupost de 9 MEUR, dels quals 3,8 els aportarà la Generalitat.

Oposició veïnal

La Federació d'Associacions de Veïns de Mataró es va oposar a la proposta de creixement del govern municipal. El president de l'entitat, Santi López Vázquez, defensava: "Som partidaris d'una moratòria per no construir més ni a Mataró ni a la comarca". També Antonio Ruiz Díaz, cap de la llista de l'Alternativa Vecinal de Mataró, va denunciar que "l'Ajuntament ha donat via lliure als especuladors i ha creat barris de disseny, com el futur Rengle i la zona de Vallveric. Ha posat fàcil el tancament de les empreses perquè al lloc que ocupaven s'hi edifiquin blocs de pisos". Els partits sense representació municipal es van mostrar crítics amb el projecte urbanístic del Govern. "El tripartit ens vol vendre una nova estratègia urbana que hipoteca el nostre futur i dóna lloc a l'especulació. D'aquí a deu anys Mataró serà una ciutat dormitori de 150.000 habitants amb uns barris degradats, el sòl urbanitzable esgotat, nous habitatges que els ciutadans no podran pagar i hauran empitjorat els problemes de mobilitat i recollida de residus que ja tenim ara". Els veïns van convocar debats als barris per exposar les seves posicions.

Urbanització de la franja marítima

L'Ajuntament avança en la urbanització de la franja marítima i, durant el 2005, al polígon del Rengle es va enllestir la urbanització dels carrers. Respecte del parc tecnològic, les obres, segons va explicar l'alcalde Joan Antoni Baron (PSC), "duraran tres anys i començaran a final de 2006". El juliol de 2005, l'Ajuntament va crear la societat mixta Porta Laietana per tal de gestionar el desenvolupament urbanístic de la zona Iveco-Pegaso.

PPG

Més informació:

http://www.tecnocampus.com
http://www.mataro.org

155 PLANS URBANÍSTICS DE PORT AVENTURA (VILA-SECA I SALOU)



L'any 2005, Port Aventura, SA presenta públicament els plans parcials que han de permetre continuar l'activitat urbanitzadora als terrenys que envolten el parc temàtic i que, a hores d'ara, no tenen els usos definits. L'empresa que gestiona Port Aventura, la principal accionista de la qual és la Caixa, opta per un projecte on conviuran l'ús residencial, amb més de dos mil habitatges, i l'esportiu, amb tres camps de golf, a més de dos hotels i un club privat a la zona de la Platja Llarga de Salou. El projecte rep l'aprovació dels ajuntaments de Vila-Seca i Salou i de la Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona però en canvi satisfà poc els ecologistes, que denuncien que les necessitats hídriques per a les noves activitats i per a la població que s'hi allotjarà seran contràries a la filosofia de la nova cultura de l'aigua.

L'any 1995, als municipis de Vila-Seca i Salou (Tarragonès) es va inaugurar Port Aventura. El parc estava organitzat en cinc àrees temàtiques: la Polinèsia, la Xina, Mexic, el Far West i la Mediterrània, amb diverses rutes, atraccions i espectacles. L'estrella de les atraccions era el Dragon Khan, una muntanya russa amb vuit inversions i 45 m d'alçada, vertader reclam per als visitants del parc. Entre els anys 2000 i el 2003, el principal accionista de Port Aventura era la multinacional Universal, que va donar un fort impuls al parc. En aquest període s'hi van inaugurar tres hotels temàtics d'alta qualitat arquitectònica, que van dotar el parc amb prop de mil cinccentes habitacions, i també el parc aquatic Costa Caribe. L'any 2002 la revista de lleure *Amousten Bussines* el va considerar el millor parc temàtic del món.

El maig de l'any 2005, l'entitat financera catalana Caixa d'Estalvis i Pensions de Barcelona, "la Caixa", va comprar el 13 % de les accions que l'empresa cervesera americana Anheuser Busch, un dels primers promotors de Port Aventura, encara tenia en propietat. D'aquesta manera, la Caixa va passar a controlar directament el 93% de les accions d'aquest complex de lleure, tot i que a la pràctica, el fet que el 6 % de les accions estigues en mans d'Abertis, empresa participada per l'entitat d'estalvis, li assegurava el control total sobre la gestió i el futur desenvolupament del complex.

Aquesta posició de la Caixa com a soci majoritari va comportar un canvi de plantejament pel que fa als plans d'expansió del complex recreatiu. La Caixa va decidir no construir cap altre parc d'atraccions i prioritzar-hi el desenvolupament immobiliari residencial i esportiu amb la intenció de convertir Port Aventura en un dels centres de lleure més importants del sud d'Europa. Amb aquesta nova orientació s'esperava completar el desenvolupament urbanístic del sector, encallat des de 2001.

Pla d'expansió: més de dos mil habitatges, el "Beach Club" i tres camps de golf

El Pla d'expansió presentat per Port Aventura, SA preveia una urbanització de 247 ha, la construcció de prop de dos mil cinc-cents habitatges i la transformació de 196 ha per a tres camps de golf.

La nova zona residencial s'hauria d'estendre entre l'autovia C-31 de Tarragona a Salou, el camí del Pla del Maset i el camí del Racó. En aquest espai es distribuirien: seixanta-dues parcel·les per a habitatges de luxe, amb una superfície edificable de 440 m²; dos-cents dotze habitatges unifamiliars en parcel·la de 850 m² ; 365 d'adossats unifamiliars, i més de mil vuit-cents pisos d'un màxim quatre plantes prop de la Platja Llarga.

Per sota el camí del Pla del Maset i ja damunt la Platja Llarga de Salou s'havia de construir el "beach club", un club esportiu privat per als clients dels hotels, amb restaurants, bars, espais enjardinats, set piscines i un accés directe a la platja.

Quant als camps de golf, el de divuit forats se situaria entre el camí del Racó i la Pineda i els altres dos, un de divuit forats i l'altre de nou, al sud de l'autovia fins al camí del Pla del Maset. A més, dins de l'esplanada del golf, s'hi construiria un dels nous hotels del complex recreatiu mentre que l'altre s'aixecaria al costat del *resort* de la platja, amb una oferta total més de mil noves habitacions.

Un pla d'expansió controvertit

La directora de Port Aventura, Mercedes de Pablo, va defensar el projecte elaborat amb dos arguments basics: que la densitat mínima de construcció era del 6 % del total urbanitzat, i això suposava un respecte per l'entorn, i que les edificacions serien d'alta qualitat constructiva, amb una urbanització acurada i "fidel" a l'estil mediterrani. A més, segons els promotors, el projecte comptava amb el vistiplau de l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA), del Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) i del Consorci d'Aigües de Tarragona (CAT), entre altres administracions implicades.

Preocupació era el que van expressar l'Associació Hotelera de Salou-Cambrils-la Pineda i l'Ajuntament de Vila-Seca, que van lamentar que no es preveiés d'ampliar més l'oferta lúdica del parc. Des del seu punt de vista, una política de noves atraccions comportaria la curiositat per provar-les i ajudaria a fer que molts visitants hi tornessin. Aquesta observació va ser rebatuda per De Pablo que va al·legar que encara quedaven 37 ha disponibles a la zona de la Torre d'en Dolça de Vila-Seca per a noves atraccions, i a més va afegir que el 2007 s'inauguraria l'Accelerator, una nova muntanya russa de 850 m de longitud amb un pressupost de 15 MEUR.

La proposta de nous creixements residencials a la costa i tres camps de golf va ser contestada pel Grup d'Estudi i Protecció dels Ecosistemes del Camp (GEPEC) i altres grups ecologistes, com el Moviment antitransvasament de l'Ebre. En relació amb els camps de golf, el GEPEC va comentar que la seva ubicació podria perjudicar l'aqüífer que passava per sota Port Aventura. Aquest aqüífer va estar sobreexplotat per l'extracció d'aigua que necessitava la indústria química del Camp de Tarragona fins que es va aconseguir protegir-lo i afavorir-ne, conseqüentment, la recuperació hídrica. També temien que els adobs nitrogenats, pesticides i herbicides selectius emprats per al manteniment de la gespa dels camps poguessin empitjorar els problemes de nitrificació i salinització que ja patia l'aqüífer. A més, la construcció de les piscines del "beach club" també suposaria un elevat consum hídric, contrari a les noves filosofies sostenibles sobre l'ús i el consum d'aigua.

Tramitació i previsions d'execució

El juliol del 2005, la Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona (CTUT) va aprovar el projecte del "beach club". Segons el director general d'Urbanisme, Joan Llort i Corbella, el projecte presentat per la Caixa estava ben integrat en l'entorn i no afectava ni el cordó de dunes consolidades ni els pinars centenaris de la platja. L'agost del mateix any, Port Aventura va sol·licitar la llicència d'activitats per tal d'iniciar les obres de condicionament d'aquest espai i inaugurar-lo l'estiu de 2006.

Quant a la resta del projecte d'expansió residencial, els ajuntaments de Vila-seca i Salou no van posar cap trava al pla parcial que se'ls va presentar i el setembre del 2005 es va obrir el període d'al·legacions, de tal manera que, un cop resoltes i incorporades al document, es pogués presentar a la Comissió aquell mateix any. La conseqüent aprovació del projecte esmentat al de *Diari Oficial de la Generalitat Catalunya* (DOGC) permetria als promotors començar amb els tràmits per iniciar les obres d'execució dels camps de golf, previstes per al juny de 2006, de tal manera que segons De Pablo es poguessin inaugurar durant el 2008 i el 2009.

ESR

Més informació:

www.pa-community.com/
www.gepec.org/
www.premsacaixa.com/
www.es.wikipedia.org/wiki

156 PLANS URBANÍSTICS DE TORTOSA



L'Ajuntament de Tortosa va aprovar inicialment el Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) el febrer de 2003. El POUM desenvolupa deu nous sectors de sòl residencial amb una superfície de 115,34 ha, que permetran la construcció de 7.497 habitatges. Un d'aquests nous sectors és el de la Farinera, localitzat a la zona de Ferreries, de 10,35 ha i 828 habitatges, dels quals 414 seran habitatges protegits.

Antecedents | 2003:105

Tortosa, capital de la comarca del Baix Ebre, al sud de Catalunya, es troba situada prop de la desembocadura del riu Ebre i envoltada per la serralada de Cardó-Boix, a la riba fluvial esquerra, i pel Port, a la riba fluvial dreta. La superfície del terme és de 21.800 ha i la seva població, segons dades del padró de 2005, era de 35.235 habitants.

L'Ajuntament de Tortosa va fer l'aprovació inicial del nou PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL (POUM) [2003:105], el febrer de 2003, l'aprovació definitiva del qual estava prevista per al 2006. L'equip de govern (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), considerava que l'anterior Pla general, aprovat el 1986, havia quedat obsolet i que la capacitat de creixement del municipi havia quedat esgotada. Tot plegat va portar l'Ajuntament a redactar un nou planejament que s'adaptés al marc general de la planificació a Catalunya –el Pla territorial general de Catalunya, el Pla territorial parcial de les Terres de l'Ebre, la LLEI D'URBANISME [2004:105] – que permetés resoldre les necessitats de la ciutat i classificar més sòl per acollir els creixements previstos.

Dimensionat del sòl residencial

Per tal de dimensionar els habitatges i el sòl que es preveia que Tortosa podia necessitar l'any 2020, horitzó temporal del POUM, el director del Pla, Sebastià Jornet i Forner, i l'equip de redacció van estudiar les dinàmiques de creixement demogràfic i de producció d'habitatges de les últimes dècades al municipi. Si durant la dècada dels noranta Tortosa havia mantingut una dinàmica demogràfica estable, al voltant dels trenta mil habitants, els últims quatre anys aquesta tendència havia canviat fins a arribar als



Per dimensionar els habitatges i el sòl es van estudiar les dinàmiques de creixement demogràfic. Foto: Xavier Matilla.

35.235 habitants de què donava fe el padró de 2005.

Els redactors del POUM feien la reflexió següent: "Aquesta dinàmica de creixement de la població en cap cas determina una pauta sostinguda en el futur i, per tant, no permet pronosticar una evolució futura en el mateix sentit. Però establir una hipòtesi de creixement inferior presenta un elevat risc de dimensionament insuficient i podria generar un comportament inflacionari en el mercat del sòl".

Pel que fa a la dinàmica de construcció d'habitatges a Tortosa en els darrers cinc anys, s'observava que havia estat al voltant d'un habitatge nou per cada nou habitant, superior a la mitjana de Catalunya, de 0,9. Si s'aplica la mitjana de 0,9 a Tortosa, el Pla hauria de preveure un creixement d'entre 5.400 i 6.300 habitatges nous. Però per tal de garantir un marge generós entre l'oferta i la demanda, el POUM valora a l'alça aquesta xifra per un coeficient d'1,2, així la proposta se situa entorn dels deu mil habitatges nous.

Sectors residencials del POUM

La manca de sòl disponible per créixer pròxim a la ciutat va portar els redactors del POUM a proposar quatre grans àrees de creixement localitzades a les hortes al nord i sud del centre antic i a una i altra banda del riu Ebre. Les zones son les següents: l'horta de Pimpí, l'horta de Temple, l'horta de Jesús i l'horta de Sant Vicent. Aquestes àrees es desenvolupaven amb deu sectors de sòl residencial denominats unitats de planejament residencial (UPR), amb una superfície de 115,34 ha i 7.497 habitatges nous, i nou sectors de sòl per a activitats, denominats unitats de planejament d'activitats (UPA) amb una superfície de 178,07 ha noves.

Pel que fa als nous creixements residencials, el POUM plantejava un model diversificat, tant per a les tipologies com per a la localització i l'extensió. Combinava tipologies que haurien de permetre formes residencials obertes, des de programes monoparentals a familiars reduïts i familiars extensius. També plantejava afavorir la integració de models d'habitatge variat.

L'oferta de sòl residencial es configura amb les unitats de planejament residencial següents: l'horta del Temple, de 1.674 habitatges, preveu garantir el salt de la ciutat a l'altra banda del pont del Mil·lenari; el Temple sud, de 714 habitatges, complementats amb la implantació d'indústria aparador pròxima a l'autovia Tortosa-l'Aldea amb la intenció de millorar l'eix central d'accés a la ciutat; el camí del Mig, de 312 habitatges; l'horta de Pimpí, de 264 habitatges vinculats a l'ampliació del recinte firal; l'horta de Sant Vicent, amb 1.200 habitatges, un nou port fluvial i una zona d'equipaments i lleure als antics terrenys ferroviaris que permet generar una àrea de nova centralitat urbana; la Farinera, de 836 habitatges; la carretera de Roquetes, de 469 habitatges, que planteja la connexió entre Tortosa i el municipi veí de Roquetes; l'horta del Parc Nou, amb 1.038 habitatges i un gran parc urbà, i Jesús nord, de 485 habitatges.

La Farinera és un sector de 10,35 ha amb una densitat de vuitanta habitatges per hectàrea, que comprèn els terrenys situats entre la zona d'equipament de Ferreries i el límit del terme municipal amb Roquetes. En total es preveia la construcció de 828 habitatges. L'objectiu del sector és completar el buit que hi ha entre la carretera de Roquetes i els terrenys industrials de Tortosa. El Pla preveu l'ordenació d'una franja verda lineal, que doni continuïtat a l'avinguda Cristòfol Colom, i una àrea d'espais lliures que completi la ja existent al voltant de la traça ferroviària.

Signatura dels convenis dels plans parcials: per un 50% d'habitatge protegit

El 16 de febrer de 2005, l'Ajuntament de Tortosa i una vintena de propietaris van signar el Conveni del Pla parcial de la Farinera, a fi d'impulsar l'edificació de 836 habitatges, la meitat dels quals, 418, serien de protecció oficial. Aquest, juntament amb els convenis del Pla parcial del Temple sud, el de Sant Llàtzer i el de l'horta de Sant Vicent, també al barri de Ferreries, són els convenis gestionats per l'Ajuntament fins a la data actual.

L'alcalde de Tortosa, Joan Sabaté i Borràs (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), va declarar: "El Pla parcial de la Farinera, junt amb els plans parcials de l'horta de Sant Vicent, el Temple i Sant Llàtzer, permetrà que un ampli sector de la societat pugui accedir a un habitatge". En total, l'Ajuntament preveu la construcció de tres mil dos-cents habitatges en els propers quatre anys per mitjà dels quatre plans mencionats. L'alcalde va reiterar l'objectiu del govern tortosí d'aconseguir que el 50% d'aquests habitatges fossin de protecció oficial.

PPG

Més informació:

http://www.tortosa.info/webajt/poum2/index.html

157 PLANTA DE TRACTAMENT DE RESIDUS ECOPARC 2 (MONTCADA I REIXAC)



El mes d'abril, el conseller de Medi Ambient i Habitatge, Salvador Milà, inaugura la planta de tractament de residus Ecoparc 2 de Montcada i Reixac, en una jornada festiva de portes obertes. L'ambient festiu, però, es veu afectat per la protesta organitzada per la Plataforma Vallès Net de Ripollet en contra de la instal·lació. Uns mesos després, a l'octubre, Milà anuncia la construcció d'un nou ecoparc, que s'ubicaria a l'abocador de Can Mata dels Hostalets de Pierola (Anoia). Aquesta vegada el rebuig més ferm prové dels ajuntaments veïns de Masquefa i Piera. D'altra banda, s'inicia el desmuntatge de la incineradora de Montcada i Reixac i, gràcies als anuncis de la construcció de nous ecoparcs, es preveu la clausura de l'abocador del Garraf per a final de 2006

Inauguració de la planta de tractament de residus Ecoparc 2 de Montcada i Reixac

A principi d'abril, després de quasi un any en fase de proves, el conseller de Medi Ambient i Habitatge, Salvador Milà (Iniciativa per Catalunya-Verds, ICV), va inaugurar oficialment la planta de tractament de residus de Montcada i Reixac (Vallès Occidental), coneguda com Ecoparc 2. L'acompanyaven l'alcalde de Montcada, César Arrizabalaga (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), l'alcalde de Ripollet, Juan Parralejo (PSC), i José Cuervo, president de l'Entitat Metropolitana del Medi Ambient (EMMA).

La planta tenia una capacitat de tractament de 240.000 tones de residus per any i havia de donar servei a deu municipis de l'àrea metropolitana de Barcelona: Badia del Vallès, Barberà del Vallès, Cerdanyola del Vallès, Montcada i Reixac, Ripollet, Badalona, Montgat, Sant Adrià del Besòs, Santa Coloma i Tiana. Estava prevista l'obtenció d'unes 28.000 tones per any de compost, biogas i materials reciclats, i d'unes 120.000 tones per any de materials de rebuig que es portarien a un dipòsit controlat. Del total d'energia generada, un 59% s'utilitzaria per a consum intern de la planta mentre que la resta s'exportaria a la xarxa elèctrica.

La inauguració es va plantejar com una jornada festiva de portes obertes amb activitats d'educació ambiental, música i actuacions. Grups d'animació van acompanyar les autoritats per fer més amena la visita dels veïns a les instal·lacions. Els visitants van rebre com a obsequi del seu pas per l'ecoparc un cistell amb pomes.

Protesta a les portes de l'Ecoparc 2

L'ambient festiu, però, es va veure afectat per la protesta organitzada per la Plataforma Vallès Net de Ripollet. Aquesta plataforma cívica, que havia protagonitzat diverses manifestacions en els darrers anys en contra de la instal·lació d'aquesta planta, va mobilitzar alguns dels seus membres perquè estenguessin pancartes davant l'entrada de l'equipament. Eduardo Giménez, portaveu de la plataforma, va assenyalar que els ecoparcs eren principalment plantes de transferència de deixalles, on s'empaquetaven per traslladar-les a abocadors o incineradores. Per aquest motiu, la Vallès Net considerava que els ecoparcs eren un frau que, a més a més, ocasionaven greus impactes ambientals, com les fortes olors.

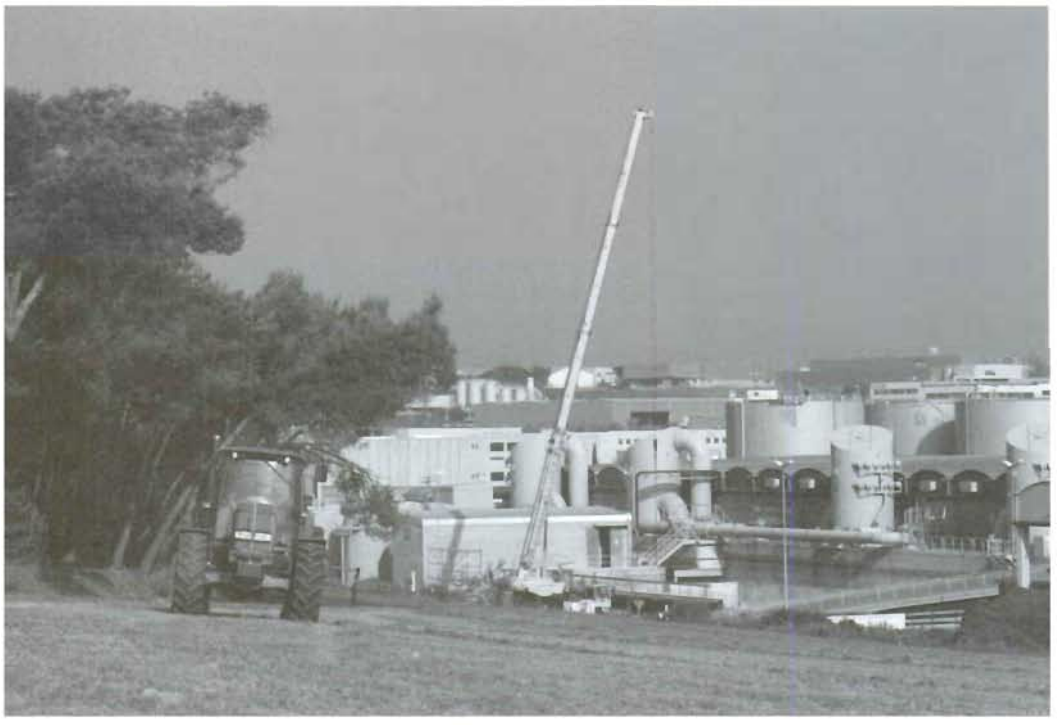
La incineradora de Montcada

El mes de juliol es va iniciar el desmuntatge definitiu de la incineradora de residus urbans de Montcada i Reixac, situada al polígon de la Ferreira. La incineradora, propietat de l'EMMA, havia tancat a final de setembre de 2004, després d'estar trenta anys en funcionament. La seva clausura va ser un dels compromisos adquirits per l'EMMA amb l'Ajuntament de Montcada i Reixac quan es va decidir construir l'Ecoparc 2 al municipi. Amb el tancament, es va donar resposta a una llarga reivindicació veïnal iniciada a principi de la dècada dels noranta.

L'empresa Tersa, gestora de la incineradora, havia posat a la venda la instal·lació en tres grups: el sistema d'incineració i producció de vapor, el sistema de producció d'energia elèctrica i el sistema de depuració de gasos. Però, atès que no havia rebut cap oferta de compra, el destí de les peces seria un dipòsit de desballestament.

L'ecoparc dels Hostalets de Pierola

El mes d'octubre, Salvador Milà va anunciar la construcció d'un nou ecoparc per a final de 2008, que s'ubicaria a l'abocador de Can Mata dels Hostalets de Pierola (Anoia). La planta seria explotada per l'empresa Cespa i tindria una capacitat de tractament de 300.000 tones de residus anuals, procedents del sud de l'Anoia i del Baix Llo-



En els ecoparcs es reciclen els materials procedents de la recollida selectiva. Foto: Marta Casas.

bregat. El cost de la instal·lació seria de 60 MEUR, 58 dels quals provindrien de l'Agència de Residus de Catalunya (ARC).

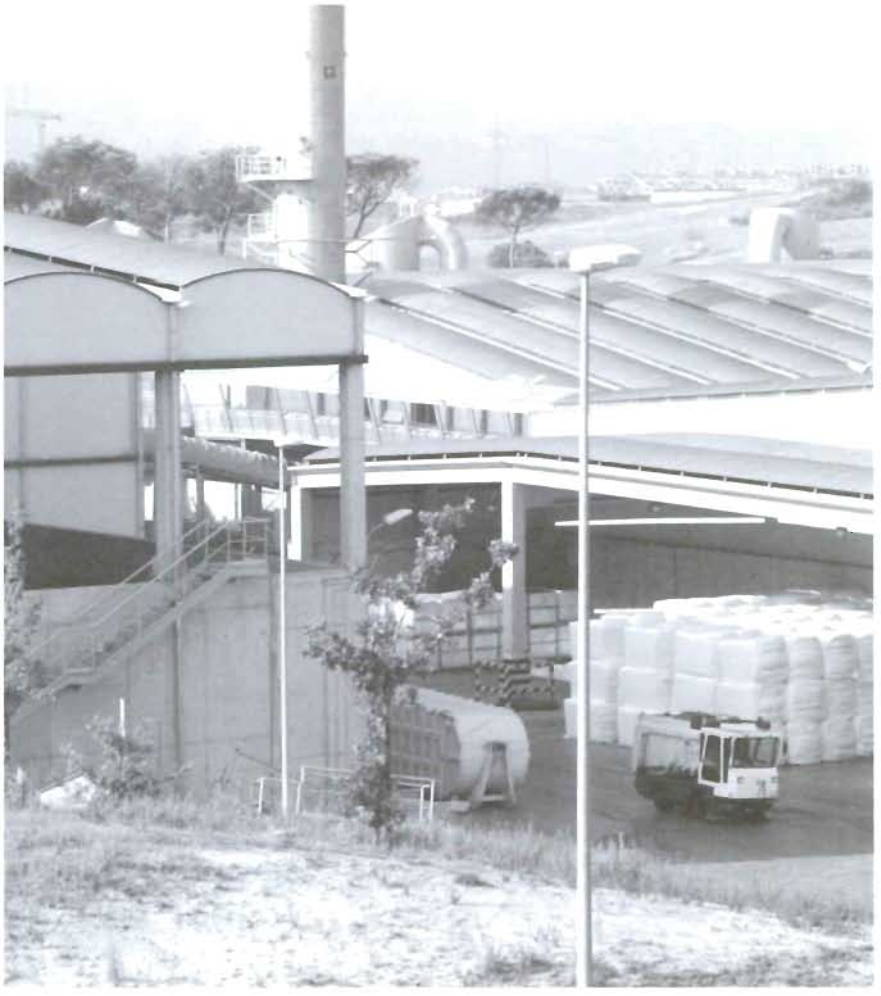
Milà va assenyalar que l'objectiu general de Catalunya era aconseguir reduir al 30% el conjunt de residus destinats a abocadors abans de l'any 2012, tal com es preveia al PLA D'ACCIÓ PER A LA GESTIÓ DELS RESIDUS MUNICIPALS [118]. Per això, s'havia previst que, a partir de 2007, l'ecoparc dels Hostalets de Pierola pogués rebre les 400.000 tones anuals de residus que en aquell moment s'estaven abocant al Garraf i, d'aquesta manera, poder clausurar aquest abocador i restaurar-lo definitivament.

L'anunci de la instal·lació de l'ecoparc no va agradar tothom: l'Ajuntament de Piera va aprovar el 30 de novembre una moció contra l'ampliació de l'abocador de Can Mata. Segons l'alcalde de Piera, Jaume S. Guixà (Convergència i Unió, CiU), la instal·lació de l'ecoparc comportava l'ampliació de l'abocador i un increment notable del trànsit de camions al terme municipal de Piera, municipi més afectat per la instal·lació juntament amb els de Masquefa i Esparreguera. Guixà va afegir que l'ampliació de l'abocador podia comportar impactes sobre els recursos naturals i els valors paisatgístics de la zona, i afectar també els jaciments paleontològics.

La Coordinadora d'Afectats per l'abocador de Can Mata, integrada principalment per veïns de Masquefa, va anunciar que organitzaria mobilitzacions en contra del projecte d'ecoparc. Per a la Coordinadora, el projecte encobria l'objectiu d'instal·lar un nou abocador als Hostalets per tractar els residus que en aquell moment s'abocaven al Garraf. Per la seva part, el grup municipal d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) de l'Ajuntament dels Hostalets, a l'oposició, va mostrar les seves reticències al projecte i va presentar vuit al·legacions a l'expedient de modificació de les normes subsidiàries de planejament de millora del sistema d'abocador, pas previ per construir l'ecoparc. Segons ERC, la requalificació afectava 55 ha i l'ecoparc només n'ocuparia 8, fet pel qual el grup temia que la superfície restant fos per a un nou abocador o per a l'ampliació de l'existent.

L'abocador del Garraf

A principi d'any, l'abocador del Garraf encara era el principal receptor de les deixalles de Barcelona i la seva àrea metropolitana. Els dos nous ecoparcs, a Montcada i Reixac i els Hostalets i Pierola, anunciats durant l'any, ferien possible assolir els objectius fixats pel Govern i clausurar definitivament l'abocador del Garraf a final de 2006.



La planta tenia una capacitat de tractament de 240.000 tones de residus. Foto: Marta Casas.

El PLA D'ACCIÓ PER A LA GESTIÓ DELS RESIDUS MUNICIPALS [118], presentat pel Govern el mes d'octubre, considerava que les plantes de tractament de residus tipus ecoparc, juntament amb les incineradores, eren les principals alternatives als abocadors com el del Garraf. En aquests ecoparcs es reciclen els materials procedents de la recollida selectiva, mentre que la fracció no reutilitzable es transforma en rebuig que cal portar a dipòsits controlats. En aquest sentit, el Consell de Direcció de l'ARC va aprovar a final de maig, amb el vot en contra de la representant ecologista, Mercè Girona, un conveni per fer la prova pilot que determinés si la PEDRERA DE LA VALLENCANA [117], ubicada al terme municipal de Badalona, es podia reomplir amb els materials de rebuig dels ecoparcs. El conveni va ser signat per Salvador Milà, conseller de Medi Ambient i Habitatge i president de l'ARC, José Cuervo, president de l'EMMA, Maite Arqué, alcaldessa de Badalona, i Ramon Tella, conseller delegat de l'empresa Gestora Metropolitana de Runes. En cas que aquest tipus de pedreres es poguessin utilitzar com a dipòsits controlats dels materials de rebuig dels ecoparcs, l'abocador del Garraf es podria clausurar definitivament.

JRL, XBR i XSR

Més informació

http://www.ema-amb.com/ca/activitat/residus/equipaments/ecoparc-montcada.html
http://www.arc-cat.net/

158 PLATGES DEL MARESME. REGENERACIÓ



El 15 de novembre, la Demarcació de Costes de l'Estat endega el projecte de regeneració de les platges del Maresme: amb una inversió de 6,5 MEUR, el projecte preveu l'extracció d'un milió de metres cúbics de sorra del fons marí i la seva deposició a les platges de Cabrera de Mar, Vilassar de Mar i Premià de Mar. Pescadors i ecologistes adverteixen de la possible afectació que la mesura pot tenir sobre l'ecosistema marí. D'altra banda, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques tramita i endega nous projectes d'ampliació de ports esportius. A Badalona, on les platges apareixen novament brutes, l'Ajuntament anuncia una injecció municipal de 300.000 euros per millorar el litoral.

Antecedents | 2004:165

La falta de sorra a les platges del Baix Maresme va arribar a un moment crític l'estiu de 2004, arran dels forts temporals soferts durant l'hivern anterior. Aquesta situació va provocar la mobilització dels veïns per reclamar la regeneració de les platges i l'aplicació de solucions definitives dirigides a la consolidació de la sorra. D'altra banda, també es van produir queixes durant l'estiu de 2004, quan l'aigua de les platges del Maresme es va omplir d'escumes i sòlids flotants, restes produïdes per l'efecte combinat del vent, els corrents marins i la matèria orgànica que hi havia al mar, principalment algues i bacteris.

La regeneració de les platges del Maresme es fa esperar

El mes de febrer, el diputat de Convergència i Unió (CiU) al Congrés dels Diputats, Josep Sánchez Llibre, va informar que el seu grup havia aconseguit el compromís del Govern de l'Estat de regenerar les platges de Cabrera de Mar, Premià de Mar, Vilassar de Mar i el Masnou, malmeses pels temporals. L'executiu espanyol havia informat favorablement la declaració d'impacte ambiental dels projectes de regeneració d'aquestes platges, que ja estaven en fase de contractació. El projecte, amb una inversió de 6,5 MEUR, preveia l'extracció d'un milió de metres cúbics de sorra del fons marí i la seva deposició a les platges de Cabrera de Mar, Vilassar de Mar i Premià de Mar.

Durant l'abril, Manuel Novoa, cap de la Demarcació de Costes de Catalunya, va anunciar que el projecte encara no havia estat adjudicat, fet pel qual es retardaria respecte als terminis previstos. El retard, que segons Novoa en cap cas afectaria els banyistes, va provocar el malestar dels ajuntaments i els ciutadans. A final d'abril, una marxa lenta de cinc-cents cotxes convocada per la Plataforma en Defensa de les Platges de Cabrera de Mar i Vilassar de Mar va recórrer l'N-II per manifestar-se en contra d'aquest retard.

El 24 de maig, la Comissió de Medi Ambient del Congrés va aprovar una proposició no de llei presentada per CiU en què s'instava el Govern a agilitar els tràmits d'adjudicació de les obres de regeneració de les platges. Finalment, el 15 de novembre, la Demarcació de Costes va endegar la regeneració de les platges. L'actuació va començar per Cabrera de Mar, un dels municipis més castigats per la pèrdua de sorra a les platges arran dels temporals de 2003 i 2004, i va seguir per les platges situades entre Vilassar de Mar i Premià de Mar.

Els pescadors, a través de les confraries d'Arenys de Mar i Montgat, van criticar aquest model de regeneració per l'afectació que consideraven que ocasionaria en l'ecosistema marí. A final d'any, José Fernández, director general de Costes, va anunciar que la institució que dirigia realitzaria un breu estudi per avaluar si les regeneracions de les platges podien afectar el fons marí i perjudicar la pesca. Els pescadors van demanar compensacions per les possibles pèrdues. La Direcció General de Costes es va comprometre a compensar-los donat cas que l'estudi demostrés aquesta afectació.

Un nou retard per als espigons marítims de Barcelona

Abans de l'estiu, i després d'un llarg procés de negociació, l'Ajuntament de Barcelona i el Ministeri de Medi Ambient van arribar a un acord segons el qual el ministeri aportaria 65 MEUR per construir quinze espigons submergits i per fer una aportació extraordinària de sorra d'un milió de metres cúbics. Amb aquest projecte, Barcelona recuperaria les 40 ha de platja que havia tingut



Les obres de regeneració de les platges va començar pels municipis més castigats per la pèrdua de sorra en els temporals del 2003-2004. Foto: Serveis Tècnis Ajuntament de Sant Andreu de Llavaneres.

durant els Jocs Olímpics. El començament, dels treballs estaven previstos per al primer trimestre de l'any 2006, fet que suposava un nou ajornament per executar la consolidació definitiva de la línia de costa i la possible afectació de la temporada de platges.

Els ports esportius augmenten la capacitat

D'altra banda, durant l'any 2005 es van tramitar i endegar nous projectes de ports esportius que suposaven l'aparició de 2.347 nous amarradors i sis-centes places per a embarcacions en marines seques, segons dades del Departament de Política Territorial i Obres Públiques. Aquests nous projectes van ser possible gràcies a l'aixecament, el mes de gener, de la moratòria de construcció de noves instal·lacions portuàries, prevista a la Llei de ports de 1998.

Platges de Badalona

L'Ajuntament de Badalona va aprovar durant el mes de febrer una partida de 300.000 euros per millorar les platges i per estudiar possibles solucions als abocaments que arribaven a l'aigua des dels col·lectors de les rieres, sobretot amb les pluges. Maite Arqué, alcaldessa de Badalona del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), va garantir que la partida s'ampliaria amb més recursos municipals i amb diners de l'Entitat Metropolitana del Medi Ambient, i que tenien previst participar en la comissió de sòlids flotants constituïda per l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA).

La Plataforma Ciutadana en Defensa del Litoral de Badalona –creada l'any 2004 i formada per una vintena d'entitats veïnals, socials i ecologistes– va reclamar la seva participació en la presa de decisions i transparència a l'hora de triar el destí de les inversions. El col·lectiu va lliurar una llista a l'Ajuntament amb les sis accions que consideraven prioritàries: la neteja de la sorra i l'aigua, la millora de l'accessibilitat, la millora dels serveis i el mobiliari urbà, la redacció d'un pla de mobilitat al nou barri del front marítim, la millora de l'estat de la



Durant l'any 2005 es van tramitar i endegar nous projectes de ports esportius. Foto: Serveis Tècnis Ajuntament de Sant Andreu de Llavaneres.

franja ferroviària i la conservació del patrimoni arquitectònic de la zona.

D'altra banda, durant l'abril l'ACA va informar els ajuntaments del Baix Maresme que les condicions de l'aigua de mar eren molt semblants a les de l'estiu anterior i que tot indicava que l'aparició d'escumes i sòlids flotants es repetiria. El 12 de maig, després del primer episodi greu de l'any d'aparició de brutícia a l'aigua de les platges, l'ACA va donar a conèixer els primers resultats d'un estudi sobre la problemàtica de les escumes i la brutícia a tot el litoral català: l'origen del problema a les platges del Barcelonès no era, únicament, la mala gestió dels sistemes de sanejament de les poblacions del Maresme, tal com defensaven el consistori badaloní i la Plataforma Ciutadana en Defensa del Litoral de Badalona. Antoni Ginebreda, cap del Departament de Control de la Qualitat de l'ACA, va informar que els sistemes de sanejament de les poblacions del Maresme funcionaven correctament i que el problema es devia al fet que a causa de les fortes pluges o a avaries diverses, les aigües residuals sobreeixien i contaminaven el mar.

L'any es va tancar amb els pescadors esperant els resultats de l'estudi sobre la possible afectació de la regeneració de les platges sobre el fons marí. Mentrestant, les causes de l'aparició d'escumes i brutícia a les platges del Maresme i el Barcelonès continuaven sense aclarir-se.

JRL, XSR i XBR

Més informació

www.diba.es/platges
http://mediambient.gencat.net/aca

159 PORT DE BARCELONA



Continuen les obres d'ampliació del port de Barcelona, que manté al llarg de 2005 un bon ritme de creixement de tràfic, tant de mercaderies com de passatgers. A començament d'any, s'inicia el projecte de transformació del moll Adossat per rebre grans creuers i l'Autoritat Portuària de Barcelona anuncia l'aplicació de mesures per potenciar el transport internacional de mercaderies. Per la seva part, les obres dels nous accessos viaris i ferroviaris al port s'endarrereixen i l'antiga llera del Llobregat es converteix en una nova llacuna. D'altra banda, el Govern català reclama un règim especial per al port de Barcelona.

Antecedents | 2004:166

Després de consolidar un important volum de trànsit, tant de mercaderies com de passatgers, i un cop inaugurat el DESVIAMENT DEL RIU LLOBREGAT [178], al port de Barcelona es va iniciar el projecte d'ampliació el setembre de l'any 2004. El creixement, però, estava condicionat a l'acabament de les obres de desviament del riu Llobregat. La principal obra pendent a inici d'any era el cobriment amb terra de l'antic llit fluvial per poder-hi construir a sobre les noves infraestructures viàries d'accés al port i la terminal ferroviària de càrrega.

El port de Barcelona creix en tràfic i càrrega

Segons dades de l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB), entitat gestora del port, al llarg de 2005 es va consolidar el creixement del tràfic tant de mercaderies com de passatgers. En concret, es va tancar l'any amb increments del 12% del volum total de trànsit gestionat respecte a l'any anterior, fet que suposava el moviment de 45 milions de tones. D'altra banda, van passar, durant l'any 2005 pel port barceloní, dos milions dos-cents mil passatgers, dels quals un milió dos-cents mil ho van fer amb creuers.

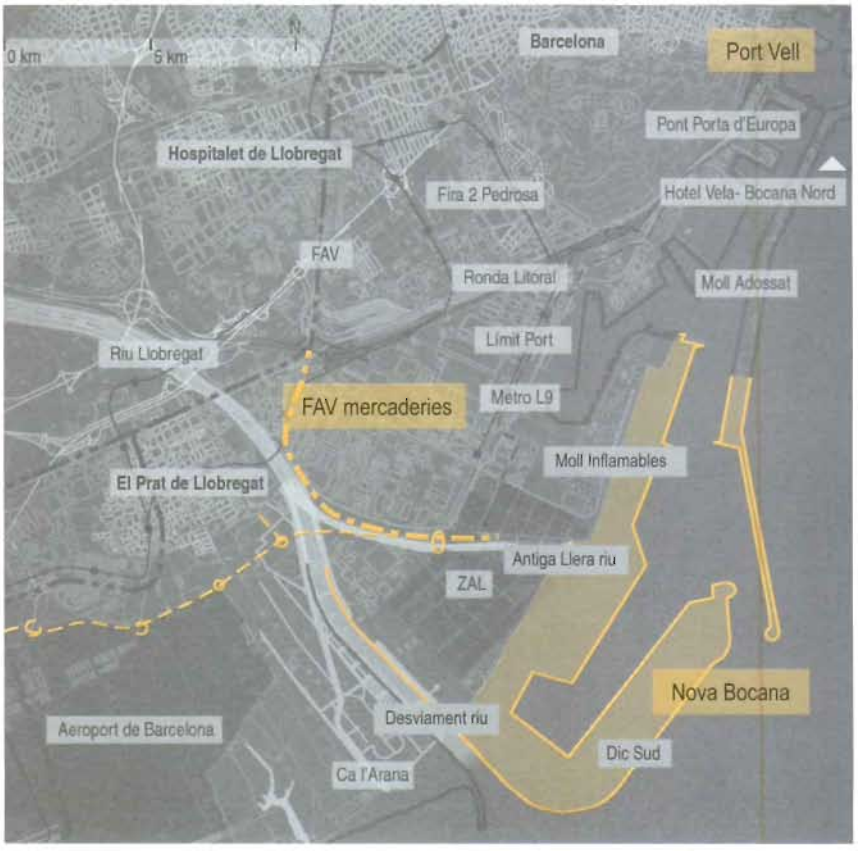
El desviament del riu Llobregat provoca l'endarreriment de les obres del port i les protestes de les entitats ecologistes

La nova llacuna en què s'havia convertit l'antiga llera del riu Llobregat va provocar l'endarreriment de les obres dels nous accessos viaris i ferroviaris al port de Barcelona. A començament de juny, encara no s'havia iniciat l'assecatge del llit antic, fet pel qual l'APB va mostrar la seva preocupació. Segons Joaquim Coello, president de l'APB, les connexions viàries i ferroviàries eren imprescindibles per evitar el col·lapse del port.

No va ser fins a l'acabament de l'any quan el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) i el Ministeri de Medi Ambient (MMA) van acordar una modificació del conveni signat anteriorment per dur a terme el desviament del Llobregat que permetria l'APB cobrir amb terra l'antiga llera i urbanitzar la zona. Un cop s'hagués cobert l'antiga llera, estava previst iniciar la construcció del tercer moll de càrrega i la de les dues noves estacions ferroviàries. Segons l'APB, l'ampliació definitiva s'havia d'acabar a final de 2009, divuit mesos més tard de les primeres previsions.

A final de novembre, la Lliga per la Defensa del Patrimoni Natural (DEPANA) va presentar una queixa davant la Comissió Europea en contra de l'ampliació del port de Barcelona i en contra del cobriment de l'antiga llera del Llobregat, ja que aquesta s'havia convertit en una llacuna alimentada per les aigües subterrànies. En concret, DEPANA va demanar la supressió dels fons europeus destinats a l'ampliació del port, la dotació del qual s'havia ampliat en 75 MEUR arran de les modificacions sol·licitades pel Govern espanyol.

D'altra banda, la pèrdua de sorra de la platja de Ca l'Arana, situada dintre dels ESPAIS D'INTERÈS NATURAL DEL DELTA DEL LLOBREGAT [58], no es va resoldre. Segons l'Ajuntament del Prat, l'espigó del canal de la Bunyola n'era la causa. L'APB es va comprometre, de manera provisional, a aportar 70.000 m³ de sorra, que van resultar insuficients segons el consistori del Prat. Finalment, l'Ajuntament va demanar que s'aportés un milió de metres cúbics de sorra i va exigir mesures definitives per garantir l'estabilitat de la sorra dipositada.





S'anuncia l'interès a rendabilitzar les infraestructures portuàries per incrementar el tràfic comercial amb la Xina. Foto: Boneta-Herrero.

El moll Adossat es transforma en una àrea especialitzada per rebre grans creuers

A primer d'any, l'APB va anunciar la previsió d'arribar als 1,8 milions de passatgers de creuers el 2010. Per poder assumir aquest creixement, l'APB va iniciar durant el mes de gener un projecte de remodelació integral del port.

Entre les actuacions principals destacava la remodelació del moll Adossat per crear una zona especialitzada en la recepció de grans creuers, amb una superfície de més de 1.600 m lineals distribuïts en cinc terminals. L'APB invertiria 7,8 MEUR, que s'afegirien als 22 MEUR assumits per les empreses concessionàries. Aquesta actuació estava prevista de completar el 2007.

La remodelació del moll Adossat també incloïa un pla d'accessos amb nous vials i la construcció del pont Porta d'Europa, necessari per connectar el moll amb terra ferma. El pont, de 75 m d'alçada i 1.500 m de longitud, va costar més de 13 MEUR i va entrar en servei el juny de l'any 2000. En 2005, l'APB va reconèixer el poc ús que se'n feia i que només s'aixecava per raons de manteniment.

D'altra banda, el projecte de l'hotel vela, dissenyat per l'arquitecte Ricardo Bofill per al complex de serveis i lleure de la Bocana Nord, va ser modificat durant el 2005 per adaptar-lo a la Llei 48/2003, de règim econòmic i de prestació de serveis dels ports d'interès general. Aquesta normativa prohibeix la construcció d'instal·lacions hoteleres a menys de 20 m del mar (art. 94), i el projecte de l'hotel excedia aquest límit mínim. L'equip d'arquitectes va endegar la revisió del projecte constructiu per alliberar espai i reduir les dimensions de l'edifici.

Mesures per potenciar el transport internacional de mercaderies

A principi d'any, Joaquim Coello va anunciar que el port de Barcelona havia iniciat contactes amb el de València i amb altres instal·lacions de l'Arc Mediterrani [200+78] per impulsar una política comuna de col·laboració que permetés captar mercaderies de l'Àsia, en detriment dels grans ports del nord d'Europa. Per la seva banda, el secretari de Mobilitat de la Generalitat de Catalunya, Manel Nadal, va avançar que s'apostaria per la promoció internacional dels ports de Barcelona i Tarragona i que es redactaria un pla estratègic dels ports catalans.

Durant el mes de juliol, l'Ajuntament de Barcelona, la Generalitat i diferents entitats empresarials catalanes també van anunciar el seu interès a rendibilitzar les infraestructures aèries i portuàries de Barcelona per incrementar el tràfic comercial amb la Xina. L'APB va mostrar interès per concedir l'explotació de la nova terminal, que hauria d'estar construïda l'any 2008, a una operadora asiàtica. L'objectiu del port era equiparar el tràfic que va des del Mediterrani a la Xina amb el que parteix del nord d'Europa. Segons dades de la Cambra de Comerç de Barcelona (CCB), el moviment de mercaderies entre Barcelona i la Xina va augmentar un 9% durant els darrers anys, i les previsions apuntaven a més creixement.

D'altra banda, la CCB va proposar les línies de transport marítim de curta distància com a sistema complementari del transport terrestre, amb l'objectiu de promoure el moviment de mercaderies i de passatgers per mar entre ports de la Unió Europea o entre aquests i els de països no europeus amb línia de costa en els mars que banyen el litoral europeu. La CCB va estimar que els ports catalans podrien moure d'aquesta manera uns cinc milions de tones l'any 2025. A mitjan agost, a Catalunya operaven set línies que connectaven els ports de Barcelona i Tarragona amb països de ribera al mar Mediterrani. Aquestes línies es concentraven en contenidors i productes a granel, sobretot petrolífers.

La construcció d'un port sec a prop de Barcelona

El Consorci de la Zona Franca de Barcelona (CZFB) va anunciar la construcció d'un port sec a prop de l'àrea metropolitana de Barcelona, que serviria per emmagatzemar i distribuir gran part dels contenidors que arribessin als ports de Barcelona i Tarragona. El CZFB va explicar que disposava d'un estudi tècnic en què es proposaven set ubicacions possibles per a aquesta infraestructura i que només calia arribar a un acord amb els municipis afectats per impulsar el projecte. Manel Royes, delegat del Govern al CZFB, va avançar que la nova infraestructura ocuparia unes 400 ha i s'ubicaria en una zona ben comunicada per carretera, a menys de 50 km de Barcelona. El finançament de l'obra aniria a càrrec del CZFB.

El Govern català reclama un règim especial per al port de Barcelona

A començament de maig, Manel Nadal va reclamar a la ministra de Foment, Magdalena Àlvarez, un règim especial per als principals ports de l'Estat que els atorgues més autonomia de gestió. La ministra no va fer cap valoració de la reclamació.

Aquesta demanda va ser prevista també en la proposta de reforma de l'Estatut d'Autonomia de Catalunya, aprovada pel Parlament el 30 de setembre, on als articles 140.5 i 140.6 es definia que tant el port de Barcelona com el de Tarragona havien de tenir un règim especial de funcionament acordat entre la Generalitat i l'Estat. A més, la disposició addicional tercera establia que la Generalitat exercirà les competències en la gestió del port de Barcelona, de la mateixa manera que es preveu en la gestió de l'Aeroport de Barcelona (el Prat) [5].

JRL, XBR i XSR

Més informació:

www.apb.es

160 PORT DE BLANES



L'investigador del Centre d'Estudis Avançats de Blanes (CEAB), Joan Mora, demostra la infrautilització de la dàrsena esportiva del port de Blanes i proposa la construcció d'una marina seca com a alternativa a l'ampliació. La plataforma ecologista Salvem Pinya de Rosa defensa aquesta solució i el grup municipal d'ERC a Blanes la presenta com a proposta per al Pla especial del port. El mes d'abril, la Generalitat presenta una proposta oficial d'ampliació de les instal·lacions que inclou la marina seca com a complement però no com a alternativa a l'ampliació. L'informe ambiental preveu un impacte moderat, però els investigadors del CEAB afirmen que afectarà l'estabilitat de les platges.

Antecedents | 2004: 167

El port de Blanes, a la comarca de la Selva, va ser construït el 1914 com un espigó de refugi destinat a usos pesquers i comercials. A la dècada de 1960, l'auge del turisme va impulsar la construcció del club nàutic per albergar-hi embarcacions esportives. Als anys vuitanta, hi va haver una temptativa d'ampliació que va proposar un creixement del port cap al sud, fins a la punta de Santa Anna, però no fou reeixida. Actualment, les instal·lacions es reparteixen entre els usos pesquers, gestionats per Ports de la Generalitat, i els usos nautics, gestionats, en règim de concessió, pel Club de Vela Blanes. L'estructura física del port consisteix en dos dics exteriors i les zones de ribera, on amarren seixanta-no embarcacions pesqueres, dues-centes d'esbarjo i quinze dedicades al transport de viatgers. El port de Blanes és, amb 2.139.212 kg de peix capturat (2005), el setè de Catalunya i dóna feina directa a unes dues-centes setanta persones.

L'agost de 2002, es va constituir la Plataforma Proampliació del Port de Blanes, integrada bàsicament per pescadors i empresaris turístics. La plataforma denunciava la manca d'espai per a les activitats pesqueres i que l'antic espigó era vulnerable davant dels temporals, fet que implicava, periòdicament, pèrdues materials per als pescadors. L'Ajuntament de Blanes va encarregar a la Direcció General de Ports i Transports de la Generalitat que analitzés la situació i determinés si calia ampliar les instal·lacions. El 2004, Ports de la Generalitat va presentar un avantprojecte d'ampliació del port que incloïa tres alternatives: la primera proposava la reordenació de les instal·lacions, la segona la construcció d'una nova dàrsena i la tercera la construcció d'un nou espigó de 42 m. La Comissió encarregada d'estudiar-les, formada pels grups polítics de l'Ajuntament, la Plataforma Proampliació del Port, la plataforma ecologista Salvem Pinya de Rosa i els veïns de la zona, va triar l'opció intermèdia o d'ampliació moderada, amb un cost de 19,85 MEUR.

L'opció de la marina seca

A final de 2004, l'investigador del Centre d'Estudis Avançats de Blanes (CEAB), Joan Mora, va presentar els resultats de l'Estudi de la utilització dels ports a la Costa Brava, en un acte organitzat per la plataforma ecologista Salvem Pinya de Rosa. La recerca, realitzada el 2003, posava de manifest que un 17% de les embarcacions del port esportiu havien romàs amarrades tot l'any i que una part considerable no n'havia sortit mes de dues vegades. Conseqüentment, l'autor va defensar la possibilitat de construir una marina seca a la part esportiva per desar-hi una part de les embarcacions i, per tant, donar una solució a la manca d'espai sense haver de recórrer a una ampliació del dic de recer.

El mes de febrer de 2005, el grup municipal d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) a Blanes, que havia defensat davant la Comissió esmentada la primera alternativa presentada per la Generalitat pel menor impacte ambiental que suposava, va presentar una proposta per al Pla especial del port de Blanes. El projecte, fonamentat en l'estudi de Joan Mora, proposava la construcció d'una marina seca d'hivernada per a les embarcacions que sortien poc i el reforçament del dic de la zona dels pescadors, afegint-hi un angle final, per resoldre el problema dels temporals. Pel que fa als serveis de terra, la idea era retirar els locals d'oci i el pàrquing, i dedicar tot l'espai del port als usos pesquers i del Club de Vela. La Comissió va estudiar la proposta, però la plataforma Proampliació del Port s'hi va mostrar en contra amb l'argument que això agreujaria els



La plataforma denuncia la falta d'espai per les activitats pesqueres. Foto: Marta Casas.

problemes d'espai que hi havia a terra i no resoldria el problema de seguretat que té l'espigó del port.

La Generalitat presenta el Pla especial del port de Blanes

A final d'abril, el secretari de Mobilitat i president de Ports de la Generalitat, Manel Nadal, va presentar a l'Ajuntament de Blanes el Pla especial del port. El projecte proposava construir un espigó de recer nou per davant de l'actual, ampliar els espais de terra dedicats als serveis i incloïa, com a solució complementària, la construcció d'una marina seca a la zona del Club de Vela. Pel que fa als usos, la futura ampliació tindria com a eix central l'expansió de la zona recreativa, amb un augment de fins a 68.000 m², per damunt de la zona pesquera, que en tindria 44.000 m². El projecte tindria un cost de 26 MEUR.

El mes de desembre es va presentar, amb set mesos de retard, l'estudi d'impacte ambiental que havia d'acompanyar el Pla especial del port de Blanes. L'informe sostenia que l'impacte de les noves instal·lacions seria moderat, especialment pel que fa a l'estabilitat de les platges, i proposava mesures correctores per a la fauna marina. Rafael Sardà, director del Grup de Recerca de Gestió Costanera del CEAB va criticar el fet que l'estudi no valorés alguns aspectes crítics, com la inestabilitat de la muntanya de Sant Joan, que manté a l'abric les instal·lacions, o els efectes sobre la circulació de l'augment d'activitat al port, i va afirmar que des del punt de vista ambiental l'ampliació del port no afectaria espècies protegides, però sí que podria provocar una alteració de les platges de Blanes i de s'Abanell (Blanes).

Per al 2006 es preveia que l'Ajuntament aprovés inicialment el pla d'usos i l'informe ambiental per posar la documentació a exposició pública.

JVC

Més informació:

www.cvblanes.cat
www.portsgeneralitat.org
www.gencat.net/ptop
www.gencat.net/darp

161 PORT DE TARRAGONA



Al port de Tarragona augmenta el volum de mercaderies però disminueix el tràfic de contenidors, la mercaderia més valuosa pel que fa a ingressos. Amb tot, aquesta realitat fa que s'iniciïn noves actuacions comercials a Algèria i a la Xina. D'altra banda, se signa un conveni per redactar el Pla director d'accessos ferroviaris al Port i es presenta la major ampliació de la història del port, amb una inversió de 27 MEUR. Altrament, l'Ajuntament de Vila-seca presenta al·legacions a la renovació del pantalà de Repsol, ja que considera que perjudica la platja de la Pineda i, conseqüentment, el turisme de la zona. Finalment, s'arriba a un acord perquè l'empresa inverteixi en la seguretat i en l'impacte ambiental del pantalà a la Platja. L'allargament del dic de Llevant és un altre motiu de preocupació pel consistori ja que contribueix a la regressió de la platja.

El port de Tarragona es troba ubicat en la confluència de dos eixos de desenvolupament econòmic de l'Estat espanyol: la costa mediterrània i la vall de l'Ebre. El seu hinterland comprèn Catalunya, Aragó i Navarra. Dintre del context tarragoní, dóna servei a la nombrosa indústria de les ciutats de Tarragona, Reus i Valls, que constitueixen la segona àrea metropolitana de Catalunya.

Noves actuacions comercials per fomentar la competitivitat del Port

El 2004, el tràfic de mercaderies del port de Tarragona va registrar uns màxims històrics pel que fa al volum, assolint els 30 milions de tones? un 2,8% més que el 2003? només superats pels 33 milions de final dels anys noranta quan es portava aigua a Mallorca. Aquestes xifres responien al creixement del nombre de vehicles (17%), dels sòlids a lloure en un (12%) i als metalls. Tot i això, el nombre de contenidors, la mercaderia més valuosa pel que fa a ingressos i generació de feina, va experimentar una davallada del 69,5%.

En aquest sentit, el 25 d'agost de 2005 es va presentar un estudi de les cambres de comerç i la Universitat Rovira i Virgili (URV) que constatava que durant el període 1990-2003 el tràfic del port tarragoní va ser inferior al dels vint-i-set ports del Sistema Portuari Espanyol (SPE). L'estudi argumentava aquest fet en l'especialització del tràfic de les mercaderies en què els productes petrolífers (56%) i els sòlids a lloure (33%) sumaven gairebé el 90%, mentre que la càrrega de contenidors només representava un 5%, segons dades de l'estudi.

El 3 de febrer de 2005, Josep Anton Burgasé, president de l'Autoritat Portuària de Tarragona (APT), va manifestar la voluntat d'augmentar el tràfic de contenidors. En aquest sentit, va anunciar dues actuacions comercials previstes a Algèria i la Xina. En el cas d'Algèria, l'APT conjuntament amb el consistori tarragoní preveien tancar acords amb empreses espanyoles implantades del sector textil. Pel que fa a la Xina, Burgasé també va anunciar la intenció d'aconseguir ampliar el mercat asiàtic, especialment el xinès. La missió comercial s'hauria de fer conjuntament amb el port de Barcelona a través de la Plataforma Logística Catalunya.

Per altra banda, Josep Anton Burgasé també va avançar que a partir de maig de 2005 noves línies regulars de transport marítim de curta distància enllaçarien Tarragona i Vado-Savona, al nord d'Itàlia.

Conveni per a la redacció del Pla director d'accessos ferroviaris al port

El de març de 2005, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques



Es redacta el Pla Director d'accessos ferroviaris al port per potenciar el transport de mercaderies. Foto: Marta Casas.

(PTOP) i l'APT van signar un conveni de col·laboració per a la redacció d'un pla director ferroviari del port de Tarragona amb l'objectiu de potenciar el transport de mercaderies en ferrocarril com a complement del transport marítim, tot tenint en compte els futurs canvis de la xarxa ferroviària al Camp de Tarragona.

El Pla havia d'analitzar la situació actual, la demanda prevista i el futur funcionament de la xarxa de mercaderies ferroviàries a l'àrea d'influència del port de Tarragona i la seva connexió amb la Península i la resta d'Europa. D'altra banda, el Pla havia de definir les actuacions que caldria planificar per assegurar una òptima funcionalitat d'aquesta xarxa al Camp de Tarragona.

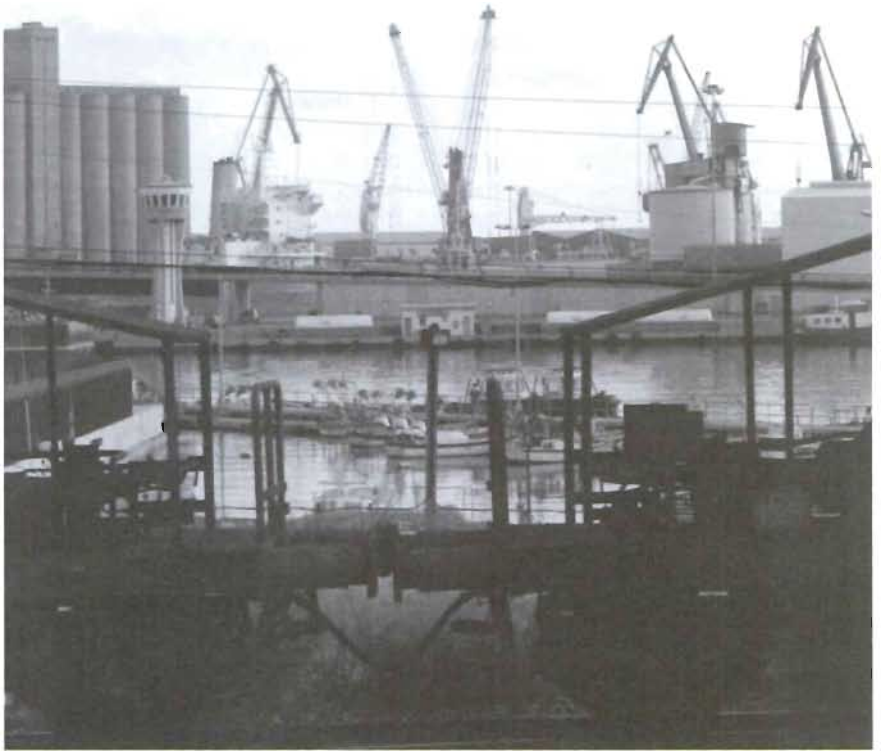
El Pla havia de plantejar també una proposta de connexió ferroviària amb ample europeu entre el port i la frontera francesa i potenciar la intermodalitat del port amb el ferrocarril.

El port preveu la major ampliació de la història

Segons dades de l'APT, el port de Tarragona va obtenir el 2004 uns beneficis econòmics de 8,4 MEUR, 5,8 milions més que el 2003, xifra que representava un augment del 225%. Aquesta situació econòmica permetia a l'APT assolir un flux de caixa (benefici més amortitzacions) de 22,6 MEUR, el qual facilitava les inversions sense haver de recórrer al mercat de capitals.

El novembre de 2005, el president de l'APT, Josep Anton Burgasé, va donar compte als membres del Consell d'Administració del Port d'una inversió econòmica de més de 27 MEUR per ampliar i millorar el port, la més gran que mai s'havia previst de fer a les instal·lacions al llarg de la seva història. El president va destacar el fet que aquesta inversió es realitzaria sense haver de recórrer a cap crèdit. Les obres previstes responien a la prolongació del dic d'abric, un dels projectes més complexos i importants dels darrers anys per ampliar les instal·lacions; la prolongació del moll de Navarra; l'habilitació de vies de ferrocarril als molls de Reus i d'Aragó; el sistema de control d'accessos al port; el trasllat de l'edifici de rem, i l'esplanada central, els accessos del ferrocarril, la pavimentació i la xarxa elèctrica del moll d'Andalusia. També s'hi englobava la prolongació en 250 m de l'espigó dels Prats de Vila-seca; el moll auxiliar del contradic; l'adquisició i expropiació de terrenys i pavimentacions, instal·lacions i obres menors, a més de liquidacions i revisions.





Les obres previstes responen a la prolongació del dic d'abric. Foto: Marta Casas.

D'altra banda, l'ATP va instar l'Ajuntament de Tarragona, la Generalitat i el Govern a acordar la transformació de la façana marítima i, en especial, el soterrament de la via fèrria al seu pas pel litoral urbà. Segons el seu president, Josep Anton Burgasé, les futures actuacions previstes com el Port Tarraco, una dàrsena dedicada a iots de luxe i la culminació de la rehabilitació del Moll de Costa, amb un gran pàrquing subterrani, augmentarien l'afluència de persones a la zona, cosa incompatible amb la circulació dels trens de mercaderies. Burgasé va anunciar que, si no es produïa una decisió ràpida, l'APT traslladaria la via del tren cap a l'interior del recinte i la faria passar al costat del pont mòbil que feien servir els turismes i els camions per desembocar en el traçat ferroviari actual al barri del Serrallo, al carrer del Mar, però ja fora del Moll de Costa.

S'arriba a un acord per renovar la concessió del pantalà de Repsol

El maig de 2005, l'Ajuntament de Vila-seca (CiU) i la Federació Empresarial d'Hostaleria i Turisme de Tarragona (FEHT) van presentar al·legacions a la renovació de la concessió del pantalà o moll flotant de Repsol situat al costat de la turística platja de la Pineda. A l'octubre finalitzava la concessió que l'APT va atorgar a Repsol Petroleo el 1975 i per conseqüent restava pendent la renovació d'aquesta peça indispensable per a l'activitat de la refineria a la Pobla de Mafumet i per registrar els ingressos del port de Tarragona. L'Ajuntament de Vila-seca i la FEHT demanaven un estudi d'impacte ambiental que apor-

tés alternatives, mentre que Repsol i l'ATP oferien diàleg però rebutjaven l'estudi d'impacte ambiental al·legant que la llei no ho exigia.

El 13 de setembre de 2005, l'Ajuntament de Vila-seca, l'APT i Repsol van signar un conveni amb què es permetia que la companyia renovés trenta anys més l'explotació del moll. En l'acord Repsol es comprometia a invertir 30 MEUR per millorar la seguretat en l'entrada i la sortida de vaixells i el funcionament de la instal·lació. A més, la seva visió des de la platja de la Pineda es reduiria gràcies a la conversió de l'espigó de la platja dels Prats en un dic més alt, més llarg i amagat per una pantalla visual. D'altra banda, l'acord també va comportar la renúncia per part de Repsol del litigi que mantenia amb l'APT, a la qual exigia el pagament de 9 MEUR per haver pagat entre les dècades de 1980 i 1990 unes tarifes a preus privats que després el Tribunal Suprem va obligar a convertir en públiques.

Platja de la Pineda

A principi dels anys noranta, l'expansió del port de Tarragona va portar un canvi en els corrents marins i el començament de l'erosió de la platja de la Pineda, al municipi de Vila-seca. Des de llavors, la platja ha rebut aportacions anuals de sorra i s'han construït dos espigons que han permès estabilitzar-la. El febrer de 2005 es va fer l'última aportació de 150.000 m de sorra que havia de posar punt final a la regressió històrica del litoral. No obstant això, l'anunci de l'allargament de 830 m del dic de Llevant del port va posar en alerta l'Ajuntament de Vila-seca, que considerava la platja un element importantíssim per al reclam turístic de la zona. Tot i que la declaració d'impacte ambiental de les obres fixava unes compensacions ambientals que es concretaven en l'aportació de mig milió de metres cúbics de sorra durant els tres anys d'obres, els quals podien arribar fins a dos milions en dues dècades, l'Ajuntament va reclamar que també s'havia de tenir en compte l'allargament de l'espigó del Prat i la quantitat d'arena necessària perquè la platja tingués una amplada de 30 m, tot i que l'APT defensava una platja més estreta.

D'altra banda, l'alcalde de Tarragona, Joan Miquel Nadal (CiU), assenyalava que el port no podria afrontar els reptes de futur de diversificació d'activitats i de mercaderies si no creixia per la platja de la Pineda fins a tenir l'entrada pel cap de Salou.

JJFR

Més informació:

http://www.porttarragona.es/

POUM DE CALAF 162



La Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona (CTUB) en sessió de 20 d'octubre de 2005 acorda aprovar definitivament el Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) de Calaf, supeditant-ne la publicació al *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya* (DOGC) i la consegüent executivitat, a la presentació d'un text refós que incorpori una sèrie de prescripcions.

Calaf és un municipi situat a l'extrem nord de la comarca de l'Anoia emplaçat pràcticament al centre geogràfic de Catalunya, amb 940,28 ha de superfície i 3.259 habitants a data de setembre de 2004, segons dades facilitades per l'Ajuntament.

El Poum de Calaf, redactat pels arquitectes Anna Albin i Miquel Raja, s'aprovà inicialment al ple de l'Ajuntament en sessió de 30 de gener de 2003. Després de sotmetre'l a exposició pública i amb la necessitat d'adaptar el document a la MODIFICACIÓ DE LA LLEI D'URBANISME 2/2002 [2004:105], Decret Legislatiu 10/2004, es va creure convenient adoptar un nou acord d'aprovació inicial. El ple municipal aprovà inicialment el Pla, per segona vegada, en sessió de 15 de novembre de 2004. Durant el termini d'informació pública es van presentar noranta-tres al·legacions que es van contestar en sentit divers, i el Pla fou aprovat provisionalment pel ple municipal de 22 de juliol de 2005.

El document, ja adaptat al Decret legislatiu 1/2005, pel qual s'aprova el TEXT REFÓS DE LA LLEI D'URBANISME [05], es va trametre a la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona (CTUB) que va acordar l'aprovació definitiva del POUM de Calaf, supeditant-ne la publicació al *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya* (DOGC) i la consegüent executivitat, a la presentació d'un text refós que incorpores una sèrie de prescripcions.

Nova situació geoestratègica

El possible desdoblament de EIX TRANSVERSAL CARRETERA C-25 [27], les perspectives de millora existents entorn de LA LÍNIA FERROVIÀRIA LLEIDA-MANRESA [79] i els estudis al voltant del FERROCARRIL TRANSVERSAL DE CATALUNYA [81] han situat el municipi de Calaf en un punt central i per tant estratègic per a les empreses logístiques. Les Normes subsidiàries de planejament vigents, aprovades definitivament el 1984, delimitaven dos sectors urbanitzables, un d'industrial, ja executat, i un de residencial que no havia estat encara desenvolupat. El polígon industrial es troba totalment ocupat. Aquest fet i la creixent demanda de sòl industrial per a noves empreses o bé per a la necessitat d'ampliació d'algunes de les que ja funcionen al polígon va ser una de les causes que va motivar la revisió del planejament. També es volia aprofitar la revisió del document per tal d'adaptar-lo al nou marc legal i als nous formats digitals.

Objectius del Pla

El nou Pla, del qual s'establia una vigència indefinida, proposava com un dels seus objectius principals la delimitació de nous sòls urbanitzables industrials, situats al sud del nucli urbà, en coherència amb el nou context territorial. Conjuntament traçava un nou esquema viari que permetés expulsar del centre urbà aquell trànsit pesant. En aquest sentit, es va traçar la ronda Sud que havia de permetre estructurar els nous creixements industrials alhora que els connec-



El municipi de Calaf en un punt central i estratègic per les empreses logístiques.. Foto: Alex Tarroja.



Sectors urbanitzables situats al sud del nucli, vinculats a la infrastructura ferroviària i a la traça de la ronda sud. Foto: Alex Tarroja.

tava directament amb l'eix Transversal i la carretera C-1412. També es preveien dos passos elevats per a trànsit rodat sobre la via ferroviària per tal de minimitzar la barrera que suposa el ferrocarril per als nous creixements. En aquest sentit cal esmentar que el Pla preveia una reserva ferroviària, situada en sòl no urbanitzable al sud del nucli, en previsió de futures millores de la línia ferroviària.

Respecte dels creixements residencials, el Pla va apostar per una clara diferenciació i separació respecte dels sòls industrials. Va delimitar els nous sectors residencials al nord del nucli, conjuntament amb el traçat de la ronda Nord que havia de completar el recorregut viari al voltant del nucli existent i permetre també millorar l'accessibilitat al nucli històric. També es pretenia conservar el caràcter medieval del nucli històric, vinculant-hi algunes de les seves àrees que necessitaven millores als sectors de creixement residencial.

Pel que fa als sistemes d'espais lliures i equipaments, el Pla proposava la creació d'un nou corredor verd nord-sud que permetés recuperar el convent de Sant Francesc com a espai central d'equipaments prop de l'estació de ferrocarril i connectar-lo amb el sòl no urbanitzable a través d'un espai lliure que combinés parcs, equipaments i sòls conreats. En relació amb els equipaments també es preveien diverses reserves per a futures ampliacions dels equipaments existents.

Model de creixement i dimensionat del Pla

El model de creixement que proposava el Pla, era un model compacte però de desenvolupament, basat sobretot en el fort creixement dels sòls destinats a usos industrials i logístics. La superfície total dels nous sectors urbanitzables delimitats i no delimitats era de 109,24 ha davant de les 104,09 ha que el mateix Pla classificava com a sòl urbà. Per tant, els nous creixements que es van delimitar permetien doblar la superfície urbana del municipi.

Es van definir tres sectors urbanitzables delimitats industrials, SUD-1 el Rentador (impulsat per l'Incasòl), SUD-2 Maquinària Agrícola Solà i SUD-3 la Campa, que comprenien sectors amb processos iniciats o que es preveia impulsar prioritàriament. Aquests feien un total de 61,88 ha de sòl, a les quals s'havia d'afegir un sector urbanitzable no delimitat, SUND Solanelles, de 22,95 ha de sòl. Tots ells estaven localitzats al sud de l'actual nucli i vinculats a la infraestructura ferroviària i a la traça de la nova ronda Sud. Pel que fa a la gestió dels sectors, es proposaven discontinuïtats en els sectors SUD-1 i SUD-3 per tal que les cessions del 10% d'espais lliures i el 5% d'equipaments que es preveien a cada sector més la superfície del convent de Sant Francesc es poguessin unificar en uns espais de dimensions més grans al voltant del convent de Sant Francesc i la depuradora.

Respecte dels creixements residencials, el Pla preveia 1.298 habitatges nous en coherència amb un escenari demogràfic integrador que situaria per a l'horitzó 2.017 5.000 habitants, tal com establia la memòria social del document. Es preveia desenvolupar 383 habitatges en sòl urbà no consolidat mitjançant plans de millora urbana (PMU) i polígons d'actuació (PA). Per tant es donava prioritat al fet de completar els sectors que havien de permetre consolidar els teixits existents davant dels tres nous sectors urbanitzables no delimitats residencials, SUND-4 ronda Nord, SUND-5 sota el poliesportiu i SUND-6 Oliva. En general, els sectors delimitats en sòl urbà no consolidat són sectors d'una alta densitat en comparació amb les densitats que es proposaven per als sectors urbanitzables no delimitats residencials que es podrien considerar densitats moderades de 30 i 45 habitatge/ha.

El Pla preveia en els nous sectors residencials, en sòl urbà no consolidat i en sòl urbanitzable no delimitat la reserva del 20% del sostre residencial com a habitatge protegit.

Regulació del sòl no urbanitzable

La superfície que el Pla classificava com a sòl no urbanitzable era de 726,92 ha, més d'un 75% de la superfície del terme municipal.

S'establien cinc zones o claus reguladores. Una primera clau 13, referent al sòl rústic, on també s'incloïa la subclau 13a que feia referència a sòls rústics amb protecció d'arbrat. A continuació s'establien tres claus referents a diferents àmbits de protecció: clau 14 de protecció agrícola, clau 15 de protecció paisatgística i clau 16 de protecció forestal on també s'incloïa la subclau 16a referent a la restauració paisatgística. Finalment la clau 17 que servia per delimitar els diferents espais vinculats a les servituds dels sistemes.

El Pla incorporava els documents del Catàleg específic de masies, amb cinc elements identificats, i l'Inventari d'edificacions en el sòl no urbanitzable, amb cinquanta-quatre construccions.

Text refós

El mes de desembre l'equip redactor ja tenia preparat el text refós del document que donava compliment a les prescripcions de l'acord pres per la CTUB en sessió de 20 d'octubre de 2005. El nou document incorporava les diferents determinacions establertes en els informes emesos pels diferents organismes.

Respecte a la regulació de sistemes, el text refós incorporava la necessitat de redactar un pla especial d'infraestructures que concretés el traçat a nivell de projecte bàsic de la ronda Sud i la tramitació d'aquest document prèviament o simultàniament al desenvolupament dels sectors afectats. També afegia l'especificació que la proposta de reserva ferroviària es preveia com a millora de la línia de servei de mercaderies o logística.

Tanmateix, s'incorporaven petits ajustaments en el sistema viari i en el sistema d'equipaments, en els sectors en sòl urbà, sòl urbanitzable delimitat i no delimitat, i també en la regulació del sòl no urbanitzable, i diferents articles normatius tal com establia l'acord de la CTUB sense que cap d'aquestes modificacions suposés canvis importants en el model proposat pel Pla.

POUM DE CAMBRILS I PLANS PARCIALS DEL REGUERAL I L'HORTA 163



Després de les protestes veïnals i de més de dues mil cinc-centes al·legacions, l'Ajuntament de Cambrils retira els plans de millora urbana del Regueral i de l'Horta de Santa Maria i aprova inicialment, de nou, el Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM). Propietaris de solars rebutgen aquesta nova proposta i veïns de la costa de Cambrils endeguen mobilitzacions en contra del Pla. El 6 de setembre, l'Ajuntament aprova provisionalment el POUM sense grans crítiques de l'oposició i, a final d'any, la Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona l'aprova definitivament. La proposta final no preveu la construcció d'habitatges al voltant del Parc Samà, però sí que obre la possibilitat de construir-hi un camp de golf i un servei hoteler.

Antecedents 2004:171

L'Ajuntament de Cambrils va presentar el mes de setembre de 2004 l'avanç de Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) de Cambrils (Baix Camp), on s'apostava per un model de ciutat litoral mediterrània. L'equip redactor proposava una sèrie d'estratègies que integraven les propostes de l'Agenda 21 del municipi i que respectaven el Pla director urbanístic del sistema costaner (PDUSC) [128]. El consistori en va fer l'aprovació inicial durant el mes de gener de 2005.

Els plans de millora urbana del Regueral i l'Horta

L'equip de govern de Cambrils (Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV) i Esquerra Republicana de Catalunya (ERC)) va anunciar a començament d'any que obriria un procés de negociació amb els propietaris dels gairebé mil habitatges dels barris del Regueral i l'Horta de Santa Maria que es podien veure afectats per uns plans de millora urbana (PMU) vinculats al POUM els quals implicarien la demolició de diversos blocs de pisos. La majoria eren segones residències de gent que vivia a Aragó, la Rioja i Madrid. La perspectiva de demolicions va generar l'alarma social i va generalitzar un clima de desaprovació entre els propietaris. En qüestió de pocs dies, els veïns afectats es van organitzar per defensar les seves propietats i es van integrar en l'Associació de Cap de Sant Pere, que ja havia aconseguit frenar un projecte semblant. La pressió popular va tenir efectes immediats i, després d'una reunió amb un grup d'administradors, l'equip de govern va fer marxa enrere públicament. A final de gener, l'alcalde va anunciar que l'Ajuntament descartava els enderrocs i que es modificaria la proposta inicial del POUM atenent les al·legacions que presentessin els veïns.

El POUM rep al voltant de dues mil cinc-centes al·legacions, la majoria en referència als plans de millora urbana

Els veïns de Cambrils van presentar durant el període d'informació pública al voltant de dues mil cinc-centes al·legacions en relació amb el nou POUM. Segons el regidor d'Urbanisme, Joan Recasens (ERC), el 85 % feien referència als plans de millora urbana dels barris del Regueral, de l'Horta de Santa Maria i Tarraco Sud, que el govern municipal ja s'havia mostrat disposat a modificar. La resta d'al·legacions, unes tres-centes cinquanta, les van presentar els grups municipals a l'oposició, promotors i associacions com la federació d'empresaris. L'Ajuntament tenia la intenció d'estudiar les al·legacions amb la previsió d'aprovar el POUM de manera provisional el mes de juny, per tal d'enviar-lo a la Direcció General d'Urbanisme (DGU) i aprovar-lo de manera definitiva el mes de desembre.



Uns PMU vinculats al POUM implicarien la demolició de blocs de pisos. Foto: Marta Casas.

L'Ajuntament de Cambrils aprova inicialment de nou el POUM, aquest cop sense els plans de millora urbana i amb l'abstenció de tota l'oposició

El 2 de juny, l'Ajuntament de Cambrils va aprovar inicialment un altre cop el POUM de la ciutat. Els partits de l'oposició (Partit Popular (PP), Plataforma Independent de Cambrils (PLIC), Convergència i Unió (CiU) i la regidora del grup mixt, Montserrat Garrido) es van mostrar parcialment en contra del document i per això es van abstenir en la votació. Tot i això, van lloar l'esforç dut a terme per retirar els PMU del nou POUM, tot i que també van ser crítics pel que feia al procediment. En aquest sentit, Joan Recasens va admetre mancances en el procés de participació, però les va justificar per ser la primera vegada que s'hi sotmetia un POUM.

Diversos propietaris de solars a Cambrils rebutgen el POUM i els veïns de la costa de Cambrils endeguen mobilitzacions

La nova proposta de POUM aprovada a principi de juny també es va posar a informació pública i va rebre diverses al·legacions: a principi de juliol, veïns del sector situat entre la urbanització dels Ametllers i la riera de Riudoms de Cambrils es van reunir amb l'alcalde Robert Benaiges (PSC) per mostrar el seu rebuig a la nova proposta. Reclamaven que es mantingués la qualificació urbanística de la seva zona, que amb la nova proposta passava a ser sòl urbanitza-

ble no delimitat, és a dir, sense preferència a l'hora de tramitar plans urbanístics. Un dels portaveus veïnals, Ferran Tusset, va afirmar que la raó del canvi de clau urbanística era per compensar la zona de les Comes i la font Coberta, que passava a ser urbanitzable.

D'altra banda, els veïns del Regueral, de l'Horta de Santa Maria i del cap de Sant Pere van tornar a presentar al·legacions al POUM, tot i que la segona aprovació inicial havia deixat de banda els PMU que els afectaven. Els veïns asseguraven que l'annex de les normes urbanístiques els deixava sense referència legal per als futurs plans parcials que es poguessin arribar a desenvolupar a la zona.

Per la seva part, l'associació de propietaris Costa Cambrils va convocar el 6 d'agost una manifestació al municipi per protestar en contra del nou POUM, que va aplegar unes dues mil persones. Els veïns reclamaven una resposta formal a les al·legacions presentades a la segona aprovació inicial del POUM, acompanyades de mil signatures d'adhesió. Els convocats van tallar durant mitja hora l'avinguda de la Diputació, un dels accessos més importants a Salou, i van ocasionar importants retencions de trànsit. Després, van participar en diferents actes lúdics i festius, inclòs un sopar, a la zona coneguda com el Pi rodó.

Segons les reivindicacions dels veïns, al POUM hi mancava una previsió de plans d'actuació urbanística, una previsió financera i un estudi sobre el tractament de les aigües residuals i l'ampliació de la depuradora. D'altra banda, el temor d'aquests ciutadans es fonamentava en el fet que l'Ajuntament deixés degradar la zona i que, a llarg termini, aprofités el POUM per afavorir una operació urbanística amb interessos turístics. L'equip de govern, però, negava aquest extrem i en un comunicat intentava tranquil·litzar els afectats, assegurant que no hi hauria canvis en la regulació urbanística de les propietats dels veïns, establerta pel Pla general d'ordenació urbana (PGOU) de Cambrils, vigent des de 1993. A més, l'Ajuntament va denunciar la desinformació que, segons creia, havien estat alimentant algunes de les associacions. D'altra banda, l'alcalde de Cambrils, Robert Benaiges, havia anunciat pocs dies abans de la celebració de la manifestació, la qual va aprofitar amb finalitats polítiques, de promoció personal per a futures eleccions i d'especulació immobiliària, que els equips jurídics de l'Ajuntament estudiarien la possibilitat de portar als tribunals el president de l'associació, Javier García, i que posaria en mans de la fiscalia tota la documentació sobre les al·legacions de l'associació i també les cartes injurioses que els havien dirigit.

L'Ajuntament aprova provisionalment el POUM sense grans crítiques de l'oposició

El 6 de setembre, el ple de l'Ajuntament de Cambrils va aprovar provisionalment el POUM sense grans crítiques de l'oposició, després de gairebé dos anys de tràmits. La segona proposta de pla aprovada inicialment havia rebut dues-centes trenta al·legacions, la majoria de l'associació de propietaris Costa Cambrils. El govern municipal, que n'havia desestimat la majoria, argumentava que aquestes no tenien fonaments tècnics i que s'escapaven de les competències de l'Ajuntament mateix. Per la seva part, Javier García assegurava que no havia rebut la resolució de les al·legacions i que, tot i que reconeixia que alguns punts feien referència a aspectes de caire supramunicipal i a normatives d'estaments superiors, l'Ajuntament s'havia de responsabilitzar de resoldre'ls.

La Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona diu sí al POUM de Cambrils

L'1 de desembre, la Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona (CTUT) va aprovar definitivament el nou POUM, que preveia arribar als setanta mil habitants en quinze anys, que assignava un 30% de sostre construït per habitatge protegit i que recol·locava els creixements de manera contínua als eixamples existents.

El Pla establia onze sectors de sòl urbanitzable residencial, entre els quals destacava la partida de les Comes, a ponent del nucli antic de Cambrils Vila i com a prolongació del seu eixample. En aquest sector, en 105 ha es preveia construir cinc mil vuit-cents habitatges per a uns setze mil cinc-cents habitants. La zona industrial situada per damunt de l'N-340 creixeria fins a les 23 ha. D'altra banda, el POUM protegia de la urbanització els terrenys situats per sobre de l'N-340 fins al terme de Mont-roig i dues franges agrícoles més. La més gran d'aquestes franges arribava fins al Parc Samà i tancava, definitivament, la possibilitat de construir el gran complex residencial i d'oci projectat per la promotora immobiliària Med Group.

Després d'introduir una sèrie de modificacions, a requeriment de la CTUT, es preveia que el Pla entrés en vigor el gener de 2006.

El Parc Samà

La segona aprovació inicial del POUM de Cambrils va retirar els PMU que afectaven els barris del Regueral i l'Horta de Santa Maria, decisió que va provocar que el debat se centrés en el Parc Samà [2003:124]. La proposta de la promotora Med Group per al Parc Samà incloïa un complex residencial de cinc-cents vint habitatges i un camp de golf de vint-i-set forats. D'altra banda, es preveia la construcció d'un complex hoteler que inclouria un hotel tipus parador, que s'integraria en els jardins històrics del Parc.

Des de començament d'any, l'equip de govern va mostrar que no estava en contra de la instal·lació d'un camp de golf, però sí que s'oposava als habitatges projectats al voltant, ja que el municipi no podria afrontar la dotació de serveis d'una urbanització que es trobaria a 6 km de la ciutat. Tot plegat es veia, des de l'oposició, com una oportunitat perduda per al municipi.

A mitjan mes d'agost, Med Group i l'Ajuntament de Cambrils continuaven negociant el projecte. L'empresa va realitzar una enquesta durant l'estiu per saber si els habitants de Cambrils volien un camp de golf al seu municipi. Tot i això, l'Ajuntament va advertir que els resultats de l'enquesta no serien definitoris per a les converses, ja que el que s'estava discutint al consistori no era la construcció del camp de golf, sinó la dels habitatges previstos per Med Group. Per la seva banda, l'empresa assegurava que no cediria a canviar l'indret on pretenia construir el camp de golf.

Finalment, arran de l'aprovació provisional, l'alcalde va anunciar que la proposta final incorporava criteris de l'Agenda 21 local i que no preveia la construcció dels habitatges al voltant del Parc Samà, però sí que oferia a la promotora la possibilitat de construir el camp de golf i un servei hoteler.

JRL, XBR i XSR

Més informació:

www.cambrils.org

POUM DE CASTELLÓ D'EMPÚRIES 164



L'any 2005 es va iniciar la tramitació del POUM de Castelló d'Empúries, a la comarca de l'Alt Empordà. El nou planejament urbanístic preveia tres mil dos-cents nous habitatges i la creació d'una gran llacuna d'aigua salada en el sector oest d'Empuriabrava. Salvem l'Empordà va manifestar que considerava una "incongruència" la proposta de creixement residencial respecte del que disposava com a estratègia de creixement l'Avantprojecte de pla director territorial de l'Empordà (PDTE). A final de 2005 l'aprovació inicial del POUM encara no havia tingut lloc, fruit del desacord polític i social.

El municipi de Castelló d'Empúries cobreix una àrea de 41,87 km² que s'estén al voltant de la desembocadura del riu Muga. Més del 60% del terme està classificat com a sòl no urbanitzable de protecció especial del Parc Natural dels Aiguamolls de l'Empordà (PNAE), proposta d'ordenació que és fruit de l'aprovació de la Llei 21/1983, de 28 d'octubre, de declaració de paratges naturals d'interès nacional i de reserves integrals zoològiques i botàniques dels aiguamolls de l'Empordà. El Parc, juntament amb la marina residencial Empuriabrava i l'aeròdrom annex a aquesta constitueixen els elements territorials singulars i alhora contraposats del municipi. La marina, amb una superfície de 510,72 ha, era l'any 2005 la més gran d'Europa. Segons el padró de població d'aquell mateix any hi residien 9.167 habitants, i segons dades de 2003 tenia una població estacional de 16.646 habitants en termes de població equivalent a temps complet per any (ETCA).

Els antecedents

L'any 1967, en plena època emergent del turisme, es va aprovar la primera fase de la marina residencial Empuriabrava de Castelló d'Empúries. La segona fase s'autoritzava el 1975 i del seu desenvolupament s'assolia la superfície absoluta de la marina.

El Parc Natural dels Aiguamolls de l'Empordà constitueix la segona zona humida en importància de Catalunya, després del delta de l'Ebre. La seva extensió és de 47,89 km², dels quals 27,44 es troben al terme municipal de Castelló d'Empúries i representen el 57% de la superfície del Parc. El Parc Natural té un origen indissociable de la marina d'Empuriabrava. La campanya social de defensa dels Aiguamolls iniciada el 1976, i de la qual va néixer el Parc, va tenir com a detonant principal les obres de construcció de dues noves marines residencials entre la Muga i el Fluvià (Port Llevant i Fluvià Marina). La història i el desenvolupament de Castelló d'Empúries ha estat des d'aleshores marcada per la relació entre aquests dos elements territorials de naturalesa antagònica.

Des de l'aprovació del Pla general de 1984, el municipi de Castelló d'Empúries havia viscut importants transformacions. El Pla va ser adaptat a la Llei 21/1983 i s'hi van fer modificacions puntuals que van portar a la tramitació de dues versions refoses del planejament, la darrera aprovada definitivament a final de 1992. En aquest període la població resident de Castelló s'havia triplicat, passant de 3.039 habitants el 1984 a 9.167 el 2005. Entre les causes del canvi de població destacava la progressiva transformació de la segona residència en habitatge principal. Tot i així, Castelló d'Empúries era el 2005 el municipi de Catalunya amb la menor taxa d'habitatges principals, 2.371 (un 17,4%) sobre un parc de 13.591 habitatges censats el 2001. D'aquesta distribució de l'habitatge es generava una estimació de 42.132 habitants equivalents.

L'Avanç del POUM

L'Avanç del POUM, redactat per l'equip Interlands que dirigien els arquitectes Albert de Pablo Ponte i Joan Josep Murgui i Luna, justificava la necessitat de revisar-lo per adaptar-lo a la Llei 2/2002 d'urbanisme (LUC) i modificar-lo mitjançant la Llei 10/2004 (Llei d'urbanisme. Modificació [2004:105]. Un segon aspecte destacat era el desdoblament de la carretera C-260 (en el tram entre Vila-sacra i la carretera de Sant Pere Pescador) i la consideració del seu tractament i/o construcció de variant al pas per Empúriabrava. Per últim, entre les motivacions principals, l'Avanç afegia la necessitat de previsió de dotacions i equipaments públics proporcionats a la dinàmica de consolidació del creixement de població resident.

Amb tot, el nucli central de l'Avanç consistia en la creació de nou sòl residencial per a l'edificació de tres mil dos-cents habitatges. La corporació concebia aquesta opció com a mecanisme per connectar d'una banda els dos sectors urbans del municipi (la vila comtal i Empuriabrava), amb la intenció d'afavorir la cohesió social entre les respectives poblacions, i de l'altra per finançar les inversions en nous equipaments que es valoraven com a necessitats del futur pròxim. Per agregació d'ambdós propòsits l'Avanç concentrava la majoria d'aquest creixement residencial en una ampliació de la marina cap a l'oest, reproduint l'estructura d'urbanització amb canals d'aigua transitables, i definia, com a element de tancament del nou sector Empuriabrava oest, una llacuna salada de 15 ha, una part de la qual havia de superar la C-260 per tal de potenciar "la imatge característica de la marina residencial d'Empuriabrava, amb els canals i les barques amarrades".

Castelló, amb una ciutadania formada per un 42% de població immigrada (l'índex més elevat de Catalunya) observava l'elevat ritme d'augment de la població com un procés de demanda futura d'equipaments públics (centres educatius, instal·lacions esportives i culturals, etc.). Aquest escenari demogràfic es produïa en un context, socioeconòmic i urbanístic, d'absència de factors que facilitessin assolir una identitat comuna als veïns dels dos sectors urbans del municipi, amb una població estrangera amb proporcions similars entre aquells de capacitat adquisitiva elevada i aquells en situació precària, i amb una estructura econòmica on el 70% de l'ocupació i el 80% del PIB se sustentava en el sector serveis. Es percebia, en conseqüència, la necessitat de prevenir l'aparició de la "fractura social i/o de la simple ignorància entre veïns", a partir de l'articulació d'elements de connexió tant a nivell territorial, com de serveis públics requerits per al conjunt de la població castellonenca. L'Avanç concloïa com a necessa-

ria una "acció urbanística 'rotunda' que posés punt final a l'extensió del sòl urbà, per evitar nous creixements indiscriminats", de la qual es desprenia la proposta de nou desenvolupament.

La taula següent resumeix els canvis proposats per l'Avanç del POUM respecte del planejament vigent:

Classificació del sòl	1997		2005		Avanç POUM	
	ha	habitatges	ha	habitatges	ha	habitatges
Sòl urbà	**580,5**		**634,5**		**628,9**	
Sòl urbanitzable delimitat	122,7		62,2		192,4	
Residencial	60,0				113	3.200
Sòl urbanitzable no delimitat	**9,3**		**0,0**		**0,0**	
Sòl no urbanitzable	3.468,8		3.484,5		3359,9	
TOTAL municipi	**4.181,2**	**13.300**	**4.181,2**	**13.591**	**4.181,2**	**22.691**
Població	**De dret**	**Equivalent**	**De dret**	**Equivalent**	**De dret**	**Equivalent**
		41.229	**9.167**	**42.132**	**+9.100**	**51.232**

El conflicte socioecològic

Els plantejaments de l'Avanç tornaven a situar en el centre d'atenció l'encaix entre protecció de la biodiversitat i expectatives municipals de creixement urbanístic. L'ampliació d'Empuriabrava i les actuacions derivades s'emplaçaven en l'entorn de l'aiguabarreig entre la Muga i la Mugueta. Més enllà de la connexió mateixa dels dos cursos fluvials, aquesta zona del terme constitueix el corredor biològic i paisatgístic entre els sectors nord i sud del PNAE. L'Avanç plantejava un tractament de naturalització i restauració ambiental de l'àrea com a mesura per integrar el bioducte i l'eix urbà que calia desenvolupar entre els dos nuclis de Castelló. Aquesta opció era qualificada per Salvem l'Empordà de connexió ecològica "hipotètica, minsa i ineficaç".

El Pla director de l'àrea de l'Empordà [126] (PDTE, en fase d'avantprojecte a final de 2005) i el Pla director urbanístic del sistema costaner [128] (PDUSC1 i PDUSC2, aprovats definitivament) s'incorporaven a aquest escenari com a instruments d'ordenació i planificació supramunicipal, per aportar una visió estratègica del desenvolupament territorial de l'Empordà dins la qual seria necessari acoblar el POUM.

Els PDUSC 1 i 2 regulen el sòl no urbanitzable comprès en els primers 500 m de litoral (des del domini públic marítim). En aquesta franja Castelló presenta dos únics sectors, el PNAE i Empuriabrava. En conseqüència, fora del que correspon a la marina residencial (sòl urbà), tota la línia costanera de Castelló va ser incorporada al PDUSC 1 com a PEIN. El PDUSC 2 no va afectar Castelló atès que no contenia àmbits de sòl urbanitzable delimitat sense pla parcial aprovat. L'Avanç del POUM no entrava, per tant, en conflicte amb els PDUSC.

No es podia dir el mateix, però, respecte de l'Avantprojecte del PDTE. Aquest document inseria Castelló d'Empúries en l'àmbit territorial de la badia de Roses nord. Les estratègies de desenvolupament que definia l'Avantprojecte del PDTE per a aquesta àrea eren la reconducció del model urbanístic seguit durant les dècades dels anys vuitanta i noranta, caracteritzat per "àrees especialitzades residencials, emplaçades sense coherència amb les aptituds físiques del territori" i "sòl destinat a activitats industrials ubicat, moltes vegades, amb l'única lògica de tenir un accés des de la carretera" (1.513 ha residencials i 126 ha industrials).

Per fer front a aquesta situació, l'Avantprojecte establia en primer lloc una forquilla d'entre mil tres-cents cinquanta i dos mil cinc-cents nous habitatges per al conjunt de l'àmbit. Respecte de la localització d'aquesta nova capacitat edificatòria, l'Avantprojecte no concretava la distribució d'aquests habitatges, però sí que qualificava els municipis en diferents tipologies en funció del tipus de creixement considerat idoni. Així, Castelló era definit com a municipi de *creixement moderat*, segons el qual podia gaudir de certa flexibilitat. No obstant això, la proposta de l'Avanç del POUM de crear tres mil dos-cents nous habitatges suposava superar en un 28% la capacitat edificatòria prevista per a tot l'àmbit badia de Roses nord, entrant, per tant, en conflicte amb els plantejaments preliminars del PDTE.

La intenció de Castelló de crear trenta noves hectàrees de sòl industrial representava un segon punt de fricció amb el text de l'Avantprojecte del PDTE. Aquest darrer determinava que Roses i Castelló d'Empúries haurien de "formular i tramitar una actuació urbanística conjunta, amb la finalitat de desenvolupar una promoció de sòl per a activitats econòmiques", premissa a la qual Castelló s'avançava amb la proposta del POUM.

Per tot el que s'ha exposat, la presentació de l'Avanç va desembocar en un procés de desacord tant a nivell polític com social. Els tres mil dos-cents nous habitatges centraven la polèmica, tant per la quantitat com per la tipologia urbanística definida o per la seva ubicació.

D'una banda, la premsa recollia el mes d'abril la manca de consens a nivell municipal, posant en relleu que l'Avanç havia estat aprovat tan sols amb els vots a favor de CiU i PSC al Govern. El grup d'ERC (a l'oposició) va plantejar que es dugués a terme un referèndum per a la validació del POUM, i el PP considerava les propostes emblemàtiques de l'Avanç de "faraòniques".

De l'altra, el mes de juliol, Salvem l'Empordà compareixia públicament amb un escrit i amb el lliurament simbòlic d'un fragment de l'enderroc de Fluvià Marina (PLA TERRITORIAL DE FLUVIÀ MARINA [136]) per demanar la retirada de l'Avanç i que es tornés a redactar "sota les consideracions del creixement sostenible i del PDTE".

La proposta de la nova llacuna va esdevenir, també, focus de controvèrsia al consistori pel risc de salinització d'aqüífers. Fruit de la discussió encetada l'Ajuntament anunciava el mes de novembre la decisió d'encarregar un estudi hidrogeològic de viabilitat de la nova llacuna, després d'haver-ne replantejat ja les dimensions i la funcionalitat. S'assumia una reducció a la meitat de les 15 ha inicials i el seu tractament com a aiguamolls salats, descartant així la navegació en la major part de la zona.

A final de 2005 l'aprovació inicial del POUM de Castelló encara no s'havia produït. Aquest fet posava de manifest les dificultats per harmonitzar solucions derivades de la percepció local de la realitat socioeconòmica amb els plantejaments procedents d'estratègies regionals (PDTE) i sectorials (PDUSC 1 i 2, PEIN) i amb la creixent necessitat de concertar el planejament amb els agents socials, polítics, etc.

MVN

Més informació:

http://www.idescat.net/
http://www.castellodempuries.org/
www.salvem-emporda.org/
http://www.gencat.net/ptop/ptcat/ptemp/index.htm
http://www10.gencat.net/ptop/AppJava/cat/plans/directors/urbanistics/pcostaner.jsp

165 POUM DE LLORET DE MAR



A final de 2004 la societat Estanislau Roca Arquitecte & Associats SCP inicia la redacció del nou POUM de Lloret de Mar. Durant els primers mesos de 2005 es porta a terme el procés de participació ciutadana. Paral·lelament, la plataforma ciutadana SOS Lloret presenta un document amb propostes per a un canvi de model territorial i turístic al municipi. A final de novembre, s'aprova inicialment el POUM amb els vots a favor de CiU, PP i ERC, l'abstenció d'ICV i el vot en contra del PSC, que considera que el Pla perpetua el model de massificació urbanística del territori.

El municipi de Lloret de Mar se situa a la faixa costanera de la comarca de la Selva, més concretament en un dels punts on la Serralada Litoral es fragmenta i forma un espai més amable amb una gran platja. L'economia tradicional va girar l'entorn de l'agricultura, la pesca i el comerç marítim. L'eclosió econòmica contemporània s'inicia, però, a final dels anys cinquanta del segle xx amb l'explosió del turisme de sol i platja, fet que implicà un creixement econòmic accelerat i la producció en massa de grans establiments hotelers i de serveis. Des d'aquest moment, Lloret esdevingué el major nucli de turisme de masses de Catalunya i un dels principals de la costa Mediterrània. Malgrat la crisi del sector dels darrers anys, el municipi ha anat redefinint el seu model cap al turisme residencial, fet que li ha permès continuar el dinamisme econòmic i situar-se al llindar dels 30.000 habitants.

L'estructura urbana presenta dos àmbits diferenciats: d'una banda, hi ha el nucli urbà –de morfologia compacta–, format pel centre històric, algunes traces d'eixample decimonònics i les expansions residencials, hoteleres i de serveis de la segona meitat del segle xx; de l'altra, hi ha prop de quaranta urbanitzacions, construïdes durant els anys seixanta i setanta del segle xx, que s'estenen, tant per la costa (Fenals, Canyelles, etc.) com per les serralades interiors (Lloret Blau, Roca Grossa, etc.). A escala supramunicipal, Lloret és –juntament amb Blanes– el pol principal d'un sistema urbà molt dinàmic –denominat Selva Marítima–, que abraça la costa selvatana i el nord del Maresme.

El primer Pla general d'ordenació urbana (PGOU) fou redactat el 1957 com a conseqüència de l'aprovació, el 1955, de la primera Llei del sòl. Tanmateix, el 1966 es va aprovar un nou pla per donar resposta a les demandes del sector turístic, pràcticament sense límits quant a la classificació de sòl urbanitzable i a les volumetries i alçades de l'edificació. El PGOU de 1985 sorgeix en el context de regeneració urbana impulsat pels ajuntaments democràtics, i, per tant, intenta moderar el creixement i reconduir el llegat urbanístic del *desarrollismo*.

El mes de febrer de 2004, l'Ajuntament va iniciar els tràmits per a la revisió del PGOU de 1985 i adaptar-lo al marc jurídic de la nova LLEI D'URBANISME [2004: 105]. El 25 de novembre de 2004, la societat Estanislau Roca Arquitecte & Associats SCP, dirigida per l'arquitecte Estanislau Roca i integrada per un ampli conjunt de professionals dels àmbits del dret, la biologia, l'enginyeria civil, l'economia, la geografia i la història, va iniciar la redacció del nou Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM). A final de 2005 el POUM es trobava en fase d'aprovació inicial.

Continguts generals del POUM i objectius bàsics

La versió inicial del POUM constava de dotze volums que contenen la documentació següent: la memòria informativa amb l'evolució de l'estructura urbana i els plànols d'informació; la memòria descriptiva i justificativa amb els plànols d'ordenació; la normativa urbanística; la memòria social; l'agenda i avaluació econòmica i financera; els catàlegs de béns protegits, i l'informe mediambiental.

En el pla socioeconòmic el Pla presentava un escenari de futur modelat per dos factors: d'una banda, la necessitat de redefinir la base econòmica del municipi per tal d'adaptar-la a les noves exigències de qualitat i la diversificació del mercat turístic (turisme esportiu, cultural i de congressos); de l'altra, la necessitat de canalitzar el procés d'integració dins de la regió metropolitana de Barcelona i, com a conseqüència, el previsible increment en la demanda d'habitatge. En aquest sentit, l'objectiu urbanístic era implantar un model basat en la sostenibilitat i la qualitat de vida a partir de tres preceptes: abandonar la idea de creixement del sòl urbà a expenses del rural fent una aposta per la renovació urbana, dissenyar un model de ciutat compacta amb densitats d'edificació equilibrades i fomentar una arquitectura de qualitat i el tractament acurat del rerepaís. Aquest escenari es cobria amb un total de 1.095,25 ha classificades de sòl urbà i 223,77 ha de sòl d'urbanitzable delimitat, una xifra que representava una petita reducció respecte a les 232,38 ha que preveia el pla anterior.

Proposta d'ordenació

Pel que fa a l'estructura orgànica del territori i la disposició de zones i sistemes, el POUM proposava les línies d'actuació següents.

En el camp de les comunicacions, l'element més important era resoldre la prolongació de l'autopista C-32 des de Palafolls fins a Lloret de Mar. En aquest sentit, apostava perquè el nou eix tingues dos carrils per sentit a ponent, fins a l'enllaç amb la carretera de Vidreres (C-63), un carril a llevant, des de l'enllaç esmentat fins a la connexió amb la carretera de Tossa (GI-682), i, per últim, un enllaç a la zona de Santa Clotilde amb la carretera GI-682, per tal que la nova infraestructura fes també la funció de ronda entre Blanes i Tossa. Pel que fa a l'articulació interna del municipi, el Pla apostava per la culminació de la ronda del mig, el cost de la qual s'imputava al desenvolupament urbanístic de diversos sectors, i per l'ampliació de la secció de l'avinguda Vila de Blanes a dos carrils per banda, amb un disseny de gran bulevard.

En el camp de la mobilitat sostenible, el POUM incorporava dos projectes bàsics: d'una banda, un estudi detallat de les línies de transport públic urbà per tal de millorar la comunicació entre les urbanitzacions i el centre urbà; de l'altra, les reserves de sòl per a la construcció d'un sistema de transport públic lleuger que aniria des de l'espai lliure de Can Sabata (darrere la benzinera) fins a l'estació de ferrocarril de Blanes.

En l'àmbit del sistema d'espais lliures, el Pla contenia un estudi tècnic i jurídic detallat

per salvar les zones arbrades de diverses urbanitzacions (Font de Sant Llorenç, Serrabrava, Mont Lloret, etc.). La proposta era reduir l'edificabilitat total i concentrar-la en tipologies d'edificació més compactes, de manera que la resta de sòls passessin –una vegada obtinguts per cessió– a sistemes d'espais lliures, garantint així la salvaguarda dels corredors ecològics mar-muntanya. D'altra banda, el Pla proposava que, conjuntament amb l'Ajuntament de Blanes, s'instés a l'Organització de les Nacions Unides per a l'Educació, la Ciència i la Cultura (UNESCO), la declaració com a Patrimoni de la Humanitat de la franja litoral que va des de la platja de Fenals fins a la punta de Santa Anna, a Blanes, i que inclou el jardí botànic blanenc Mar i Murtra, l'Espai d'Interès Natural de Pinya de Rosa (Blanes) [56] i el jardí mediterrani de Lloret Santa Clotilde, obra de N. M. Rubió i Tudurí. Pel que fa al sòl no urbanitzable (SNU), el POUM introduïa les categories regulades pel Pla director urbanístic del sistema costaner (PDUSC) [128] i es limitava a recomanar-ne la revisió parcial –a través d'un pla especial– un cop s'haguessin concretat les directrius de detall de la Llei de protecció, gestió i ordenació del paisatge i Observatori del Paisatge [92]) i del PEIN Pinya de Rosa.

En l'àmbit del sistema d'equipaments, el projecte més ambiciós era la construcció d'una nova ciutat esportiva entre les avingudes del Rieral, Vila de Blanes i Vidreres, amb un Institut Nacional d'Educació Física (INEF), una piscina esportiva de 50 m i una "arena" o gran pavelló polivalent, que permetés acollir grans espectacles esportius, culturals i congressos. A banda d'aquest projecte emblemàtic, el pla preveia acabar les obres de la nova terminal internacional d'autobusos, la construcció d'un nou cementiri paisatgístic a la zona dels Tres Turons –a tocar del municipi de Blanes– i la realització de diversos equipaments socials.

Pel que fa al sòl residencial, cal parlar de dues casuístiques bàsiques. Al nucli antic, es proposava el foment de la rehabilitació de l'edificació mitjançant l'admissió d'una planta àtic, condicionada a la rehabilitació integral de tota la façana de l'edifici i a l'eliminació de tots els elements afegits existents. A la resta del nucli urbà, el Pla fixava un conjunt de zones amb importants millores respecte al pla anterior pel que fa les dotacions d'espais lliures i zones verdes i deu plans parcials (PP) en sòl urbanitzable, entre els quals destacaven els de les urbanitzacions Lloret verd, Mont Lloret i Serra Brava Nord, amb una previsió de 1068, 658 i 398 habitatges, respectivament. Finalment, el POUM preveia desenvolupar 3.639 habitatges, dels quals 684 serien de protecció pública i 460 a preu taxat, amb una capacitat per allotjar 9.461 nous habitants.



L'objectiu era redefinir la base econòmica del municipi i implementar un model basat en la sostenibilitat. Foto: Àlex Tarroja

Pel que fa a les activitats econòmiques, el POUM presentava dos projectes de nova centralitat: la zona de dinamització econòmica, situada a la cruïlla de l'avinguda de les Alegries (C-63) amb l'avinguda del Rieral, on s'establia la possibilitat d'implantar activitats d'investigació, desenvolupament i usos relacionats amb l'oci i la cultura; i la porta Urbana de ponent, situada a l'àrea Venta de Goya-Riera Passapera, on s'establia la possibilitat d'implantar usos hotelers, activitats culturals i d'oci i residència. Aquest darrer projecte formaria part de l'operació per convertir en bulevard l'avinguda de Blanes, fet que també implicaria la construcció d'una gran plaça i d'un edifici emblemàtic de volumetria i alçada lliures. Pel que fa al sòl industrial, el POUM preveia el desenvolupament d'un nou sector a la carretera de Vidreres (C-63) –seguint el vial que condueix a l'abocador– per instal·lar-hi indústries netes, compatibles amb la proximitat a la residència. En total, el sòl dedicat a l'activitat econòmica permetria generar uns 5.700 nous llocs de treball.

Pel que fa als usos hotelers, el Pla en feia un tractament quirúrgic amb l'objectiu de donar solucions *ad-hoc* a les problemàtiques del sector i millorar-ne la qualitat. En aquest sentit, definia quatre categories de sòl que van des d'un canvi d'ús amb condicions restrictives –quant a cessions i reserva de sòl per a habitatge de protecció pública– per als hotels que no són competitius, a facilitar l'ampliació dels serveis en el cas dels hotels més rendibles. A més a més, també es preveia el desenvolupament de nous projectes com els de Cala Banys i Costa Marcona, en què la qualificació del sòl per a activitats hoteleres apareix lligada a la cessió de grans espais per a la construcció de parcs oberts al mar.

La tramitació del POUM: participació ciutadana i aportacions de la plataforma SOS Lloret i dels partits polítics

El mes de febrer de 2005 van començar les sessions previstes en el Programa de participació ciutadana amb la presentació de l'avenç del POUM, a càrrec de l'arquitecte redactor Estanislau Roca, i amb la presència de l'alcalde Xavier Crespo (Convergència i Unió, CiU) i el regidor de Planejament Urbanístic, Josep Valls (CiU). A més a més, l'Ajuntament va engegar una enquesta ciutadana que va posar de manifest –després d'obtenir tres-centes sis respostes vàlides– la preocupació dels habitants de Lloret pel creixement excessiu del municipi, la manca d'aparcaments i els problemes que ocasionaven els locals d'oci nocturn.

El mes de març, la plataforma ciutadana SOS Lloret va entrar al registre municipal de l'Ajuntament el document "Ara toca Lloret, Ara toca la Costa Brava. Propostes per a un canvi de model territorial i turístic a la Costa Brava", amb la voluntat d'incidir en la revisió del Pla d'urbanisme. El document contenia un plec de criteris de tipus urbanístic, fiscal i jurídic per ordenar el territori, reduir el sòl urbanitzable i plantejar figures de protecció dels espais naturals. Igualment, la plataforma va encetar una roda de converses, per donar a conèixer les seves propostes, amb l'alcalde Xavier Crespo, el regidor de Planejament Urbanístic, Josep Valls, l'arquitecte director Estanislau Roca i els representants de la resta de partits polítics.



Soluciones ad-hoc a les problemàtiques del sector hoteler. Foto: Àlex Tarroja.

A l'abril es coneixia la noticia que Lloret de Mar havia superat, des de principi d'any, els 30.000 habitants. El regidor de Governació del municipi, Ignasi Riera (CiU), va reconèixer l'existència d'un cert desajustament entre el creixement de la població i la dotació de serveis públics, però va anunciar que el nou POUM preveuria zones verdes i equipaments per solucionar aquest problema i que el consistori posava els 40.000 habitants com a llindar màxim recomanable per evitar la despersonalització del municipi.

Al maig SOS Lloret va iniciar la campanya d'informació per denunciar els impactes del projecte de traçat de la C-32 aprovat per la Generalitat. Segons la plataforma, el traçat tindria un greu impacte ambiental sobre alguns dels símbols patrimonials més importants del municipi, com són les zones de Sant Pere del Bosc, l'Àngel o les Alegnes, i, a més, denunciaven que l'Ajuntament feia confondre el ciutadà rebutjant públicament la construcció de l'autopista, però defensant, alhora, un projecte que contenia –com recull el POUM– el mateix número de carrils: 4.

Finalment, el POUM es va aprovar inicialment el 21 de novembre de 2005 amb els vots a favor de CiU, el Partit Popular (PP), Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) –després d'aconseguir introduir una esmena que ampliava el període d'exposició pública fins a 3 mesos–, l'abstenció d'ICV i el vot en contra del PSC. La portaveu socialista, Lucía Echegoyen, va qualificar el POUM de model d'urbanisme massificat i va posar com a exemple el projecte de la porta Urbana de ponent –a la zona de Venta de Goya. El regidor d'urbanisme, Josep Valls (CiU), va replicar dient que el nou Pla reduïa l'edificabilitat prevista pel pla anterior a la zona de Venta de Goya, i que, a més, determinava que algunes grans infraestructures, com la nova rotonda d'entrada al municipi de l'avinguda Vila de Blanes, anirien a càrrec dels promotors urbanístics.

JVC

Més informació:

http://www.lloret.org/poum
http://soslloret.org

POUM DE PALAFRUGELL 166



Un equip pluridisciplinar dirigit pels serveis tècnics municipals redacta el nou POUM de Palafrugell. El Pla concentra el creixement al nucli urbà de Palafrugell mentre que a la costa i als nuclis rurals es limita i només es permeten operacions puntuals de millora de la vialitat i la implantació d'activitats hoteleres. En matèria de sòl no urbanitzable, el Pla inclou un estudi detallat de les característiques ambientals del municipi i algunes solucions innovadores per a la preservació del paisatge. A final de maig s'aprova inicialment el nou POUM amb el vot favorable de tots els partits polítics a excepció de l'únic regidor de CiU.

El municipi de Palafrugell té una extensió de 26,6 km² i es troba situat al centre de la façana litoral de la comarca del Baix Empordà. El desenvolupament de la indústria del suro va impulsar un fort creixement econòmic i demogràfic durant el segle XIX, que es va perllongar fins a principi del segle XX. L'explosió del turisme –a final dels anys cinquanta– va desplaçar la indústria com a motor econòmic en favor del sector serveis i la construcció, però Palafrugell va continuar exercint el rol de centre de serveis per als municipis de la rodalia: Mont-ras, Torrent, Regencós i Begur. Malgrat l'alentiment en el creixement dels anys vuitanta i noranta del segle XX, el repunt dels darrers anys ha situat el municipi –amb 20.509 habitants (2005)– com el més poblat de la comarca.

L'estructura urbana presenta tres parts diferenciades. En primer lloc, el nucli de Palafrugell, que es localitza a la denominada plana de l'Empordanet, a l'interior del terme, i està format per un petit centre històric, diversos ravals i un eixample residencial i industrial del segle XIX que ha determinat les alineacions posteriors. En segon lloc, la zona interior, marcada per la presència de la serra de les Gavarres, als peus de la qual es troben el poblet de Llofriu i alguns masos escampats. Per últim, la costa, formada per un sistema de caps i cales on hi ha els nuclis turístics de Tamariu, Llafranc i Calella, i diverses urbanitzacions residencials. A escala supramunicipal, Palafrugell es l'apèndix nord del sistema urbà de la Costa Brava centre, una gran àrea urbanitzada abocada al turisme i als serveis, que s'estén pràcticament sense solució de continuïtat fins a Sant Feliu de Guíxols.

El mes de febrer de 2004, l'Ajuntament va iniciar els tràmits per a la revisió del Pla general d'ordenació urbana (PGOU) de 1983 i per adaptar-lo al marc jurídic de la nova LLEI D'URBANISME [2004: 105]. Després de declarar-se desert el concurs, la direcció del nou Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) va ser encarregada a l'arquitecte dels serveis tècnics municipals d'urbanisme, Jordi Font, i als col·laboradors externs següents: els arquitectes Xavier Canosa, Pere Solà i Esteve Corominas, en els àmbits de sòl no urbanitzable, del nucli de Tamariu i del de Palafrugell, respectivament; i als tècnics i/o empreses següents per a la resta d'apartats: l'empresa La Vola per fer-ne l'avaluació ambiental; Fonollà Arquitectura per a l'estudi de mobilitat; l'economista Marçal Tarragó per a l'estudi econòmic i financer, el despatx d'advocats Jordi Salgas per a l'assessorament jurídic i la normativa, i l'empresa Neòpolis per al programa de participació ciutadana.

Continguts generals del POUM i objectius bàsics

El 31 de maig de 2005 es va aprovar inicialment el POUM. El Pla contenia la memòria descriptiva i justificativa, la memòria social, el programa de participació ciutadana, l'estudi de mobilitat, l'estudi del sòl no urbanitzable, els plànols d'informació urbanística, els plànols d'ordenació urbanística, la normativa urbanística i l'informe ambiental.

L'objectiu general del POUM era introduir els criteris per a un desenvolupament urbanístic sostenible al municipi. Això es concretava en un conjunt d'objectius urbanístics: concentrar el creixement al nucli de Palafrugell, apostar per la contenció i la millora de la qualitat turística als nuclis costaners, definir un model per al sòl no urbanitzable i garantir el valor patrimonial dels nuclis rurals. Aquests objectius es materialitzarien amb les superfícies i classificacions següents: un total de 631,76 ha de sòl urbà i 103,78 ha de sòl urbanitzable, a raó de 277,90 ha de sòl urbà i 90,55 ha de sòl urbanitzable a Palafrugell, de 235,36 ha de sòl urbà i 4,42 ha de sòl urbanitzable al sistema Calella-Llafranc, de 104,43 ha de sòl urbà i 6,72 ha de sòl urbanitzable a Tamariu, i, per últim, de 13,98 ha de sòl urbà i 2,09 de sòl urbanitzable als nuclis rurals. Pel que fa a l'habitatge, el Pla preveia la construcció de 5.500 habitatges, dels quals 1.215 serien de protecció pública i 583 concertats.

Proposta d'ordenació

Nucli de Palafrugell

Al nucli de Palafrugell, el Pla proposava créixer a partir de la trama urbana existent segons un model de ciutat compacta. En aquest sentit, apostava per orientar el creixement en sòl urbanitzable cap a l'oest i consolidar el conjunt urbà Palafrugell-Mont-ras fins al límit, a la carretera C-31 (CARRETERA C-31 PALAMÓS-PALAFRUGELL (DESDOBLAMENT)) [28]. Aquest sector s'organitzaria al voltant d'un nou vial de ronda de grans dimensions –amb característiques urbanes– desenvolupat a partir de diverses actuacions de tipus residencial (Ca l'Oleguer, la Morena, etc.) i terciari (la Fanga). A l'últim, aquest nou sector del vial de ronda es completaria –al nord– amb dues operacions de sòl industrial (Brugueres 2 i circumval·lació Nord), situades al costat de les ja existents, que permetrien tancar pràcticament l'anell de ronda de la ciutat.

La segona intervenció important es plantejava a l'est del nucli, al paratge conegut com el Bruguerol, i permetria completar l'oferta de sòl residencial i resoldre les deficiències del sistema de comunicacions amb el nucli de Tamariu.

A l'últim, el Pla preveia diverses intervencions de millora urbana en els buits que han anat apareixent amb el trasllat d'antigues activitats per donar més permeabilitat a l'estructura urbana del centre i dinamitzar-lo, inserint-hi nous usos comercials i de serveis.

Nuclis costaners

Als nuclis costaners, el Pla apostava per la contenció del creixement amb l'objectiu de preservar-ne l'atractiu turístic, però amb dues propostes diferenciades. Al nucli de Tamariu, on el pla anterior preveia el desenvolupament de diversos sectors lligats a la urbanització Aigua Gelida –els quals encara no s'havien tramitat–, s'hi intervenia

reduint el sòl classificat d'urbà i d'urbanitzable. Paral·lelament, però, el Pla aprofitava algunes oportunitats en sòl urbà per admetre la possibilitat de fer habitatge en parcel·la de dimensió gran i millorar la xarxa viària existent. Al sistema Calella-Llafranc, el Pla aplicava un criteri de contenció màxima, i únicament preveia desenvolupar l'únic sector urbanitzable que quedava per desenvolupar –denominat Nord Calella– amb vuitanta-un habitatges de densitat baixa (vint-i-un habitatges per hectàrea) i una ampliació del sòl urbà per possibilitar la implantació d'un hotel al carrer de Farena, a Llafranc.

Nuclis rurals

Als nuclis rurals, el Pla incorporava els criteris d'intervenció plantejats pel Pla especial de protecció i de reforma interior de Llofriu, i feia algunes aportacions destinades a controlar la densitat i les volumetries edificables per tal que el nucli no variés de fesomia. En aquest sentit, les possibilitats de creixement es limitaven pràcticament a una operació a l'entrada del nucli de Llofriu, on es plantejava la possibilitat d'implantar un hotel de dimensions moderades.

El tractament del sòl no urbanitzable

En l'àmbit de sòl no urbanitzable el Pla anava acompanyat d'un estudi molt detallat que contenia diversos preceptes d'anàlisi, ordenació i normativa molt nous. Pel que fa a l'ordenació, el Pla delimitava sis tipologies de sistemes generals, d'entre els quals destacava el sistema d'espais lliures, format per quatre gran parcs territorials: Parc del Coll de la Morena (8,12 ha), l'Espai d'Interès Natural de Castell-Cap Roig [2004 70] (8,35 ha), la Cala Pedrosa (5,49 ha) i el Cau (1,74 ha), i tres zones, en què destacaven l'espai agrícola i forestal –objecte d'un estudi acurat de connectivitat ecològica– i les àrees de protecció especial, que incloïen les disposicions del Pla especial d'interès natural (PEIN), el Pla director urbanístic del sistema c (PDUSC) [128], el Pla director territorial de l'Empordà [126] i la proposta per la Xarxa Natura 2000 [199]. A més a més, el Pla delimitava catorze unitats de paisatge o espais amb una identitat clarament perceptible, com el paratge dels Lladrers o el nucli d'Ermedàs, i tretze cèl·lules de paisatge, d'entitat i dimensions menors, com la plana agrícola de Lladrers o el mosaic agroforestal d'Ermedàs.

Pel que fa a l'edificació i l'estructura d'assentaments en sòl no urbanitzable, el document preveia diverses disposicions. D'una banda, tres plans de millora urbana i quatre plans especials urbanístics per a intervenció en diversos espais: Horts de la Fanga, façana sud del nucli de Palafrugell, etc. De l'altra, una classificació de les edificacions en tres categories: legals amb ús compatible amb les determinacions del Pla; legals amb ús no compatible amb les determinacions del Pla, i il·legals (13,2% del total), que quedaven fora d'ordenació i pendents d'enderroc. Per últim, el document contenia un catàleg amb seixanta-una masies, subjectes a normativa específica, que en permetia la rehabilitació i/o reconstrucció per destinar-les a habitatge familiar i establiment hoteler o de turisme rural.

En l'àmbit de les infraestructures, cal destacar l'obligatorietat de soterrar les infraestructures elèctriques, per cable i similars en tot l'àmbit de sòl no urbanitzale.

La tramitació del POUM: aprovació inicial i període d'al·legacions

A final de 2004 es va iniciar el procés de participació ciutadana amb la celebració de diversos tallers temàtics que van finalitzar el març de 2005.

El 31 de maig de 2005, el ple de l'Ajuntament va aprovar inicialment el POUM amb el vot favorable de tots els grups a excepció de l'exalcalde i regidor de Convergència i Unió (CiU) Frederic Suñer. L'alcalde, Lluís Medir, d'Entesa Junts per Palafrugell (EPM), va afirmar que el nou Pla consolidava un model territorial basat en el creixement compacte entorn de la vila i la contenció al litoral. Uns dies més tard, el regidor de CiU, Frederic Suñer, va apuntar que tant el gran nombre d'habitatges de baixa densitat previstos com les previsions de creixement de la població –que va situar en 50.000 habitants– demostraven que l'equip de govern apostava per un model d'urbanisme massificat.

A l'agost, la plataforma ecologista Salvem el Crit va criticar el fet que el Pla no corregís alguns aspectes en què ja s'havia superat la capacitat de càrrega del municipi, com el trànsit o el consum excessiu d'aigua.

El període d'exposició pública va durar dos mesos i es va tancar a mitjan agost amb un total de dues-centes cinquanta al·legacions. Durant aquest període, els grups municipals al govern d'EPM i el Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) van presentar dues al·legacions separades però amb el mateix objecte: deixar sense efecte la clàusula que obligava l'Ajuntament a recórrer qualsevol acord que impedís construir al Puig Gruí, després que l'Associació de Veïns i Amics de Tamariu demanes, adduint a les disposicions del PDUSC, que el sector quedés protegit i que es classifiqués com a sòl no urbanitzable. D'altra banda, l'associació ecologista Aritjol va presentar una al·legació a la totalitat del Pla. El seu portaveu, Eugeni Anselmet, va qüestionar la necessitat d'ampliar les zones industrials quan una bona part d'aquest sòl no estava encara ocupat i va denunciar que els 5.500 habitatges previstos del Pla contradeien el Pla director territorial de l'Empordà [126], que en proposava 4.500 per al conjunt Palafrugell-Mont-ras fins al 2026.

A final d'any, el POUM estava pendent d'aprovació provisional.

JVC

Més informació:

http://ajpalafrugell.org/content/view/125/64/

PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL (POUM) DE PUIGCERDÀ 167



A principis d'any era notícia l'imminent aprovacio del POUM de Puigcerdà (POUMP) per l'organisme competetent, la Comissió provincial d'Urbanisme de Girona. El pla preveia entre altres equipaments, la construcció d'un Hospital transfronterer així com la variant de ràpit accés de l'Eix del Llobregat en direcció la Nacional 20 francesa pel túnel del Puimorent. La proposta d'incrementar gairebé en un 50% el parc d'habitatges de la capital cerdana, havia estat el principal motiu d'oposició al pla per part de col·lectius de veïns i ecologistes .

Des de 1996 la normativa urbanística vigent a Puigcerdà era el Pla General Intermunicipal de la Cerdanya, que partia d'unes antigues Normes Subsidiàries. La part de la província de Girona de la Cerdanya, des de Bellver fins a Puigcerdà, havia rebut un fort creixement demogràfic i, sobretot turístic, a partir de la construcció del Túnel del Cadi el 1985. El POUM volia donar resposta a la creixent demanda d'habitatges, especialment alta en aquesta part del país, així com també donar-li a la capital cerdana un nivell de serveis i equipaments propi d'una possible capitalitat a l'Alt Pirineu i Aran.

Característiques del POUMP

El POUMP té una durada prevista de dotze anys i preveu la construcció de 2.800 habitatges, fet que representarà un augment del 50% a partir dels 6.200 actuals. Un 20% dels habitatges seran de protecció oficial, es a dir, 700.

Les principals mesures que inclou el POUMP són el creixement industrial a l'entorn de la línia del tren, a la zona del camí de Vinyola, la previsió dels terrenys per la construcció de l'hospital transfronterer i els terrenys també pel pavelló firal per a la popular fira del cavall. El POUMP també preveu noves escoles al barri de la Baronia i equipaments nous a cada barri per fomentar la participació ciutadana. També contempla una nova connexió viària entre els Túnels del Cadí i del Puimorent subterrània entre el giratori d'accés a la vila i el pont de Sant Martí.

El POUMP i el projecte municipal

L'alcalde de Puigcerdà, Joan Planella, Esquerra Republicana de Catalunya manifestava la seva satisfacció respecte el resultat dels treballs del pla que havien estat coordinats per Joan Antoni Solans Huguet, exdirector general d'Urbanisme. La principal aspiració de l'alcalde era la de duplicar la població de la ciutat, segons informava la Vanguardia del 22 de gener. Segons Planella, els 8.925 habitatges actuals podrien passar a 11.000 en deu anys si es donava resposta a les necessitats de creixement derivades de la forta immigració i es desenvolupaven polítiques de de fixar la població del territori. Planella també defensava el creixement urbanístic intensiu per estalviar impacte ambiental. També considerava l'alcalde en aquesta notícia de principis d'any, que el POUMP seria l'impuls definiu per a què la ciutat donés el perfil adequat per a la capitalitat de la futura vegueria de l'Alt Pirineu i Aran a la que aspirava.

L'Oposició al POUMP per la població local

El document, que havia rebut 200 al·legacions havia generat una forta oposició. Els sectors més crítics, segons informava el diari el Punt del 13 de setembre eren l'Institut d'Estudis Ceretans i la plataforma Salvem Puigcerdà. Segons aquests col·lectius el pla serviria per a requalificar una gran extensió de terrenys per l'especulació urbanística i que, a més, destrossarien zones rústiques fins ara protegides. Joan Tomàs Torrent, portaveu de l'Institut d'Estudis Ceretans es queixava que el pla no hagués tingut en compte el paisatge com a principal actiu de Puigcerdà que és el motor de la comarca.

Per la seva banda, la plataforma Salvem Puigcerdà considerava desmesurades les previsions de creixement urbanístic del POUMP i considerava que responia a una operació especulativa ja que l'economia cerdana depenia molt de la construcció representant un 22% del Producte Interior Brut de la comarca, mentre que la mitjana gironina era del 9%.

També l'organització ecologista Defensa del Patrimoni Natural (DEPANA) manifestava al Diari de Girona del 16 de juny que era excessiu el creixement urbanístic de la Cerdanya.

Oposició dels municipis veïns

Cinc municipis veïns de Puigcerdà; Urús, Ger, Isòbol, Bolvir i Guils havien presentat alegacions –152,65 acceptades– per la por que tanta oferta d'habitatges a Puigcerdà acabés fent fracassar els seus propis plans urbanístics, fonamentats en oferir una imatge rústica d'alta muntanya, recollia la Vanguardia del 22 de gener.

El 29 d'abril era notícia a la Vanguardia la valoració positiva del POUMP per la Comissio d'Urbanisme, tot i que demanava fer-hi algunes esmenes i requeria un document d'avaluació de l'impacte ambiental abans de poder-ho aprovar definitivament. Declarava el director general d'Urbanisme, Joan Llort xxx al Regió 7 del mateix 29 d'abril que Puigcerdà tot i concentrar el 70% de la població de la Cerdanya només tenia el 16% de les segones residències i se'n previen només el 20% dels nous habitatges previstos.També considerava Joan Llort que no era traspassable el model de creixement de Puigcerdà als petits nuclis disseminats com ara Age i Vilallobent i recordava que el creixement de Puigcerdà sí que encaixava amb les línies de creixement dibuixades pel Pla Territorial de l'Alt Pirineu i Aran (PTAPiA) en potenciament de les ciutats més grans i la inversió en grans equipaments. Per tant, les modificacions que demanava urbanisme eren la reducció del sòl urbanitzable al nuclis d'Age i Villalobent per tal d'adequar-se a la filosofia del PTAPiAla que limita el creixement dels petits nuclis i a la realització de l'estudi d'impacte ambiental tal i com acorda la Llei d'Urbanisme.

Aprovació definitiva

El nou de setembre s'aprovava el POUMP de forma provisional en sessió plenària a l'ajuntament i restava en mans del que decidís la comissió que tenia sis mesos per estudiar el text.

MPB

168 POUM DE SANT FELIU DE GUÍXOLS



S'aprova inicialment el POUM de Sant Feliu de Guíxols amb els vots a favor de l'equip de govern de CiU, els vots en contra de PSC i ICV i l'abstenció d'ERC i TPS. Mentre l'Ajuntament i l'equip redactor en destaquen la voluntat de revitalitzar l'economia i de requalificar ambientalment el municipi, l'oposició en critica la manca d'ambició i la impossibilitat de realitzar-lo des d'un punt de vista econòmic. Durant el període d'exposició pública, els grups de l'oposició denuncien irregularitats entre la documentació exposada. A final d'any, l'equip de govern aprova provisionalment el POUM.

El municipi de Sant Feliu de Guixols se situa a l'extrem sud de la comarca del Baix Empordà, en una petita vall oberta a la serra de l'Ardenya que culmina en un petit port natural. Sant Feliu ha estat històricament un dels nuclis importants de les comarques de Girona gràcies a la indústria del suro i a l'activitat comercial del port, però la transició de l'economia cap als serveis i el turisme van anar minvant el seu dinamisme en favor de Platja d'Aro. En els darrers anys, el municipi ha reprès el creixement demogràfic i el desembre de 2005 va superar, per primera vegada, els 20.000 habitants.

L'estructura urbana presenta una clara distinció entre el nucli central, compacte, format pel centre històric, l'eixample decimonònic i les expansions del segle XX, i un conjunt d'urbanitzacions de baixa densitat que se situen a llevant (Punta Garbí, la Volta de l'Ametller, etc.) i a ponent (Casanova, Sant Amanç, etc.) del terme municipal. A escala supramunicipal, Sant Feliu és el nucli més important del sistema urbà de la Costa Brava central, una àrea urbana fortament urbanitzada que abraça des de la vall d'Aro fins a la badia de Palamós.

L'any 2004, l'equip de govern va aprovar la revisió del Pla general d'ordenació urbana (PGOU) elaborat el 1985. L'objectiu era actualitzar el planejament després de vint-i-cinc anys de vigència i adaptar-lo a la nova LLEI D'URBANISME [2004: 105]. Per fer-ho, va ser escollit un equip redactor format pels arquitectes Xavier Sust, Lluís Faleras i l'enginyer Miquel Martí. El 25 de maig del mateix any, l'Ajuntament va aprovar per unanimitat els criteris i objectius que havien de guiar la revisió del PGOU, però, a partir d'aquest moment, la tramitació del Pla va ser objecte de confrontació entre l'equip de govern i els grups de l'oposició. El 24 de febrer de 2005 es va aprovar inicialment el nou Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) amb els vots a favor de Convergència i Unió (CiU), els vots en contra del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) i Iniciativa per Catalunya (ICV) i l'abstenció d'Esquerra Republicana de Catalunya i de Tots per Sant Feliu (TPS).

Objectius generals del POUM

El nou Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) contenia la documentació d'informació –la Memòria i els diferents estudis–, la Proposta d'ordenació i les Normes urbanístiques i, finalment, els catàlegs de béns a protegir. Segons l'equip redactor, els objectius generals del Pla eren dos: d'una banda, encaminar Sant Feliu cap a una revitalització urbana després d'un llarg període d'estancament; de l'altra, adaptar el planejament als nous criteris de l'urbanisme basats en la qualificació ambiental del territori i el principi de sostenibilitat. Conseqüentment, l'objectiu urbanístic era impulsar el creixement a partir del model de ciutat compacta limitant al màxim l'ocupació de sòl.

Pel que fa al dimensionament del Pla, el POUM partia d'un escenari de creixement demogràfic moderat, entorn dels 3.000 habitants, fins al 2026. Pel que fa a l'habitatge, el document aplicava a la dada demogràfica un índex de 2,3 habitants per habitatge i un factor de rendiment en funció de l'ocupació actual del parc –que és del 48% d'habitatge principal–, i, com a conseqüència, proposava la construcció de 3.760 habitatges, dels quals un terç era habitatge assequible, a raó de 769 de protecció oficial i 396 de concertats. Aquest escenari es cobriria amb un total de 569,7 ha de sòl per desenvolupar, és a dir, amb un increment en l'ocupació de sòl de 15,2 ha respecte al pla anterior, de les quals 483,2 ha serien de sòl urbà i 84,6 de sòl urbanitzable.

Proposta d'ordenació

Pel que fa a l'estructura orgànica del territori i la disposició de sistemes i zones, el POUM proposa les línies d'actuació següents.

En el camp de les comunicacions i la mobilitat, el Pla pretenia reduir la congestió viària a través de la definició de dues vies perimetrals de circumval·lació: per una banda, la ronda de Ponent (en procés d'execució), que enllaçaria la carretera de Girona (C-250) amb la de Tossa (GI-682); per l'altra, la ronda Nord, que uniria la (C-250) amb la carretera de Castell d'Aro (GI-6621) i, d'acord amb el planejament d'aquest darrer municipi, tindria continuïtat fins a la carretera de Palamós.

En l'àmbit del sistema d'espais lliures, el Pla plantejava quatre línies d'actuació bàsiques. En primer lloc, la desclassificació de tres àmbits compresos dins d'urbanitzacions –amb un total de 26,32 ha– pendents de desenvolupar (Punta Brava, les Penyes i Villa Contxa), d'acord amb les disposicions del PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DEL SISTEMA COSTANER (PDUSC) [128]. En segon lloc, es preveia un sistema de parcs territorials, entre els quals destacava el de Sant Amanç, que inclouria l'espai comprès entre la ronda de Ponent i els paratges de les Rieres de Comes i Bujonis (inclosos dins del PEIN Massís de Cadiretes) i es gestionaria preservant una part com a sòl no urbanitzable i la resta a través de cessions d'espai lliure. En sòl no urbanitzable, el Pla definia, a partir de les disposicions del Pla especial del sòl no urbanitzable de Sant Feliu de Guíxols –redactat per l'empresa La Vola en 2004– i del PDUSC, quatre categories bàsiques: forestal, agrícola, de protecció natural i paisatgística, i costaner.

En l'àmbit del sistema d'equipaments, el Pla considerava els actuals estàndards per habitant (20m² de sòl per habitant) prou suficients, i, per tant, apostava per aprofundir en un model basat en la presència d'equipaments culturals emblemàtics, com el Museu Thyssen o el Centre Cousteau. A més a més, s'introduïa el concepte d'àrees de nova centralitat, és a dir, nous pols urbans organitzats segons els criteris urbanístics de densitat, intensitat i barreja d'usos, situats a les portes del municipi. En aquest

sentit, el projecte més emblemàtic era el de Cala Sants, que implicaria eliminar l'edifici d'onze plantes Joan I, i la promoció de cinccents habitatges amb una reserva de 19.000 m² per a activitats comercials i la construcció d'un hotel.

Pel que fa a les zones residencials, el Pla apostava per la redefinició dels límits del nucli urbà i la densificació de la trama urbana preexistent. En el primer cas, les actuacions en sòl urbanitzable pretenien consolidar el perímetre urbà a partir de grans operacions, com la de la ronda de Ponent. Tanmateix, el creixement més important, amb un total del 71,3% dels habitatges, s'orientava a la consolidació dels àmbits de sòl urbà, on s'apostava per tipologies d'edificació denses, aptes per a teixits compactes. A més a més, es proposaven algunes actuacions amb percentatges importants de sostre per a habitatge social, com Sant Pol Mitjà (25%), Sant Pol Més Lluny (35%) o Mas Gras (30%).

Per últim, el Pla proposava la creació de dos tipus de zones d'activitat econòmica: les del nucli urbà, lligades a la presència d'activitats d'alt valor afegit (indústries netes i serveis) i les zones perirubanes, lligades a les activitats industrials, terciàries i comercials. En el primer cas, es preveia una dotació total de 85.000 m² de sostre de sòl localitzats en els emplaçaments d'antigues fàbriques. En el segon cas, es preveia la promoció de tres nous polígons, amb un total de 96.800 m² de sostre, a les zones de Bujonis Nord, Cubells i la ronda Nord.

La tramitació del POUM i les irregularitats en el procés d'exposició pública

El 24 de febrer es va aprovar inicialment el POUM de Sant Feliu amb els vots a favor de CiU, els vots en contra del PSC i ICV i l'abstenció d'ERC i TPS. Mentre el regidor d'Urbanisme, Josep Amat, en va destacar la voluntat de contenir el creixement i de cercar la qualitat ambiental, el regidor del PSC, Joan Vicente, en va criticar la manca d'ambició, el fet que aquest s'hagués redactat sense consens polític ni participació ciutadana i que alguns aspectes eren inviables des de el punt de vista econòmic, com la demolició de l'edifici d'onze plantes Joan I.

A principi de març els portaveus dels grups municipals del PSC, Pere Albó, d'ERC, Jordi Vilà, de ICV-EUiA, Jesús Fernández, i de TPS, Joaquim Valls, van denunciar que el POUM aprovat al ple municipal no coincidia amb el document que s'havia sotmès a exposició pública. De fet, un dels canvis detectats deixava fora d'un àmbit d'actuació en sòl urbanitzable la parcel·la del president de la Cambra de Comerç de Sant Feliu i membre del Consell Assessor del POUM, Joan Puig, fet que suposaria que quedés exempt de despeses d'urbanització en cas d'executar-se el planejament. Pere Albó, portaveu del grup del PSC, va explicar que es tractava de canvis substancials i demanava l'obertura d'un expedient informatiu i la convocatòria de la comissió de seguiment del POUM per esbrinar qui havia introduït els canvis i a qui beneficiaven. El regidor d'Urbanisme, Josep Amat (CIU), va dir que es tractava de simples errors i que un cop corregits es tornaria a endegar el procés d'exposició pública, però va posar el seu càrrec a disposició de l'alcalde, Miquel Lobato (CiU).

El dia 2 de juny, va acabar el període d'exposició pública amb la presentació de 282 al·legacions, de les quals 98 van ser presentades pel grup del PSC. Segons Joan Vicente, les al·legacions denunciaven la imprecisió en la dotació d'equipaments, el fet que moltes disposicions del Pla no tenien previsió ni compromís d'inversió pública i, per tant, restaven totalment subjectes a la capacitat dels agents privats per desenvolupar-les, i que alguns dels projectes emblemàtics del Pla generaven molts dubtes sobre la viabilitat econòmica i urbanística. Paral·lelament, el responsable de l'àrea d'Urbanisme, Josep Bossacoma, va dimitir, i en el seu lloc va ser nomenat Miquel Martí, un dels redactors del Pla.

Aprovació provisional del POUM

A l'octubre, el regidor d'Urbanisme, Josep Amat, i els tècnics municipals, van iniciar les sessions de participació ciutadana adreçant-se a la Cambra de Comerç, als comerciants i les associacions de veïns. A principi de novembre, els quatre grups de l'oposició van demanar a l'equip de govern que el POUM tornés al tràmit d'aprovació inicial, ja que els canvis introduïts en la fase d'al·legacions l'havien modificat de manera substancial. L'equip de govern va anunciar que s'havia rebutjat una quarta part de les 282 al·legacions presentades però que, tot i no ser un procediment obligat, posaria els escrits de resposta de les al·legacions a consulta pública, i que introduiria de nou les correccions proposades. Uns dies més tard, el POUM va ser aprovat provisionalment amb els vots de l'equip de govern. A partir d'aquest moment, el POUM va iniciar el procés de revisió per part dels Serveis Territorials d'Urbanisme de Girona.

JVC

Més informació:

www.guixols.net
www.socialistes.org/ambit/santfeliudeguixols

169 POUM DE SANTA EULÀLIA DE RONÇANA



El ple de l'Ajuntament de Santa Eulàlia de Ronçana acorda el mes de juliol fer públics els treballs d'avanç del Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) que revisen les Normes subsidiàries de planejament de 1995.

Santa Eulàlia de Ronçana és un municipi situat a la comarca del Vallès Oriental, emplaçat a l'àmbit de la Vall del Tenes, amb 1.400 ha de superfície i 5.889 habitants, a data de febrer de 2005, segons dades facilitades per l'Ajuntament.

El ple de l'Ajuntament de Santa Eulàlia de Ronçana va acordar el mes de juny fer públics els treballs d'avanç del POUM, realitzats pel despatx Interlands, que revisaven les Normes subsidiàries de planejament de 1995. La revisió es justificava, ja que s'havia exhaurit el sòl urbanitzable industrial, hi havia un nou marc legal i l'Ajuntament tenia la voluntat de manifestar els especials valors ambientals, paisatgístics i històrico-culturals del municipi.

En aquest nou document s'identificaven un centenar d'habitatges del barri de Sant Cristòfol, localitzats en una zona d'alt risc d'inundacions segons estudis de l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA) i el Consorci del Besòs, i per tant se'n proposava l'enderrocament per motius de seguretat. Conjuntament, es preveien els reallotjaments o les indemnitzacions pertinents per als veïns afectats. Davant la petició majoritària dels veïns realitzada durant el procés de participació ciutadana, l'Ajuntament va decidir rectificar la proposta inicial i retirar els capítols dedicats a la inundabilitat en un nou document fet públic el mes de juliol, amb el qual es va comprometre a trobar solucions alternatives per als habitatges afectats sense que això en suposés l'enderrocament.

Context territorial

La configuració orogràfica de la vall del Tenes ha determinat històricament un model d'assentaments dispersos, que primer ocuparen els àmbits fluvials planers i més tard les zones amb pendent. Les dinàmiques metropolitanes han provocat que aquests assentaments que en origen eren segones residències s'hagin anat transformant en residències permanents i s'hagin accentuat els problemes derivats d'un model d'ocupació difusa: infradotació de serveis i equipaments, increment de mobilitat obligada, pèrdua de cohesió social i fragmentació de la matriu dels espais lliures.

Criteris d'ordenació

El nou POUM de Santa Eulàlia de Ronçana parteix de cinc criteris i objectius generals:

- Procurar la contextualització correcta del municipi dins de l'àmbit metropolità i de l'àmbit de la vall del Tenes en particular, tant pel que fa a l'estructura dels espais lliures com pel que fa a la relació funcional amb els municipis veïns.

- Garantir i potenciar els valors naturals, paisatgístics, culturals i productius del territori municipal. Es tracta, en primer lloc, de mantenir i estructurar la matriu dels espais lliures, protegir específicament aquells espais que així ho requereixin, fomentar les continuïtats dels boscos i els espais forestals, potenciar el sistema hídric com a element vertebrador del municipi, vetllar per la capacitat de recàrrega dels aqüífers i promoure la minimització dels riscos d'incendis forestals. També es proposa una ordenació del territori que posi en valor els espais agrícoles més enllà del seu rendiment econòmic i que en valori la funció ecològica i paisatgística. Es manifesta una aposta decidida per evitar els riscos d'inundació existents, amb una bona delimitació de les zones de risc conjuntament amb el foment de mesures minimitzadores. Finalment es proposa integrar els elements d'interès natural i els elements del patrimoni històrico-cultural associat a l'espai rural.

- Vetllar perquè el creixement urbà del municipi permeti reestructurar, connectar i complementar els nuclis existents ocupant adequadament espais estratègics. Es tracta principalment de garantir el ritme urbanístic actual del municipi i de recuperar i promoure espais lliures i equipaments entre els teixits existents, identificant correctament els límits d'intercanvi entre l'espai urbà i els espais lliures. També es localitzen punts de nova centralitat que han de permetre reequilibrar els serveis dels diferents nuclis existents.

- Garantir les reserves adequades de sòls destinats a habitatge protegit i a equipaments comunitaris.

- Fomentar un model de mobilitat més racional que faciliti els desplaçaments en bici i a peu i que afavoreixi l'ús del transport públic. Es tracta de repensar la xarxa viària actual, principalment el paper de la carretera BV-1435.

El potencial de l'Avanç del pla

L'Avanç del POUM preveu la reserva de sòl per a uns 1.200-1.500 habitatges, repartits en deu àmbits en sòl urbanitzable i tres àmbits situats en sòl urbà no consolidat. Conjuntament amb els 3.170 habitatges ja existents en sòl urbà i els que puguin aparèixer per processos de densificació o parcel·lació, situen el potencial total del POUM en un màxim de 4.800 unitats, la qual cosa hauria de permetre augmentar la població municipal en quatre mil veïns nous.

XMA

POUM DE SITGES 170



Els consells de participació de Sitges presenten esmenes a la totalitat del Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) aprovat inicialment a final de 2004, i provisionalment el mes de juliol de 2005. Mentrestant, l'associació Salvem Sitges! recull 7.216 signatures que donen suport a les seves al·legacions al POUM i les presenten a l'Ajuntament de Sitges i al Parlament de Catalunya. En aquestes al·legacions, l'associació demana que es modifiqui el Pla d'acord amb la Llei d'urbanisme vigent i que es torni a exposar al públic. Finalment, la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona condiciona l'aprovació definitiva del POUM a la integració d'una sèrie de prescripcions per potenciar el desenvolupament urbanístic sostenible del municipi.

Antecedents

El municipi de Sitges (comarca del Garraf) va començar la redacció del Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) l'any 2004. El 25 de novembre de 2004 l'Ajuntament de Sitges el va aprovar inicialment en un ple municipal extraordinari. Els consells de participació ciutadana de la vila, creats arran de l'elaboració de l'Agenda 21 del municipi, van rebutjar la proposta de pla aprovada perquè la consideraven incoherent amb un model de desenvolupament urbanístic sostenible i perquè no creien que hagués estat resultat d'un veritable procés de participació.

Els consells de participació esmenen el Pla d'ordenació urbanística municipal

El 15 de gener de 2005, els consells de participació ciutadana van realitzar un acte per explicar les esmenes a la totalitat que presentaven inicialment al POUM aprovat. Les al·legacions demanaven, entre altres coses, el control de les pedreres del municipi; la planificació d'infraestructures, serveis i equipaments necessaris per atendre els ciutadans i els visitants i turistes; la priorització de la construcció dels vials addicionals a l'autopista i el túnel sota Santa Bàrbara; la millora de la gestió dels plans derivats aprovats per tal d'incrementar els espais per a equipaments i zones verdes, i així evitar el desenvolupament de nou sol urbanitzable; la ubicació dels habitatges de protecció pública en sectors urbans encara no consolidats, per evitar el desenvolupament de nous plans parcials; la priorització de l'oferta turística a través dels equipaments i serveis complementaris davant de les places hoteleres; evitar la massificació urbanística de Sitges; no malbaratar el sòl disponible i evitar que el desenvolupament de tot el sòl urbanitzable es fes en pocs anys; la utilització de polígons de gestió discontinus per transvasar edificabilitat d'un sector on no fos convenient edificar a altres; invertir la tendència de desenvolupament cap a la ciutat dormitori per mitjà de l'afavoriment de les activitats econòmiques en detriment dels habitatges; soterrar el ferrocarril, i integrar les propostes aportades en el procés de participació ciutadana "Com volem Sitges".

El col·lectiu Salvem Sitges! recull 7.216 signatures contra el Pla general i les presenta al Parlament de Catalunya

El col·lectiu Salvem Sitges! va recollir 7.216 signatures que donaven suport a les al·legacions a la totalitat i les van presentar a l'Ajuntament en contra del POUM. Per a Salvem Sitges!, la proposta aprovada apostava per la massificació del municipi i mostrava que l'equip de govern havia cedit a les pressions dels promotors de la Plana Est, la Plana Oest i Santa Bàrbara.

El mes de juny, Salvem Sitges! va lliurar al president del Parlament de Catalunya, Ernest Benach (Esquerra Republicana de Catalunya, ERC), una còpia de les signatures recollides i de les demandes dels signants: que es redactés un nou POUM que prestés atenció als aspectes ambientals, que es fonamentés en el soterrament del tren per superar la massificació creixent del nucli, que alentís el creixement urbanístic no estrictament necessari i que fos participatiu. Benach es va comprometre a transmetre-ho als diferents grups parlamentaris.

El POUM rep 283 al·legacions durant el període d'exposició pública i l'Ajuntament l'aprova provisionalment

L'alcalde de Sitges, Jordi Baijet (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), va tancar el 18 d'abril la ronda de trobades que havia mantingut des del mes de gener amb les associacions del municipi, on els veïns havien mostrat les seves opinions sobre el POUM i havien plantejat noves propostes a l'equip de govern.

La proposta de POUM aprovada inicialment havia generat 283 al·legacions durant els tres mesos que en va durar l'exposició pública. Entre les al·legacions més reiterades hi havia el disseny dels carrers o dels vials, les zones verdes i els espais protegits. La Comissió de Seguiment del Pla, formada per polítics i representats veïnals i econòmics de la vila, va estudiar les al·legacions. Segons el govern municipal, dues-centes de les al·legacions presentades van ser acceptades. Salvem Sitges! va assegurar que, de les al·legacions que havia presentat el col·lectiu, no se n'havia acceptat cap.

A final de juliol, l'Ajuntament va aprovar provisionalment el POUM. Segons l'equip de govern (Entesa per Sitges, ERC, Acció per Sitges i el regidor no adscrit Joaquim Millan), aquest nou Pla permetria que prosperés l'activitat econòmica al municipi per mitjà del reforçament de la indústria turística i comercial. La proposta aprovada preveia noves places hoteleres i la construcció de vuit-cents habitatges socials i apostava per un creixement de població que podria arribar als quaranta-quatre mil habitants de primera i segona residència en un termini d'entre dotze i divuit anys. Tant els regidors de l'equip de govern com els membres de la formació independent Nou Horitzó (NH) i el Partit Popular (PP) van votar-hi a favor. Només la representant de Convergència Democràtica de Catalunya (CDC), Vinyet Lluís, es va oposar al nou planejament del municipi, després de llançar dures crítiques al govern municipal.

Per la seva part, el 13 de setembre l'Associació de Veïns del Poble de Garraf va enviar a la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona (CTUB) un escrit en oposició a l'aprovació definitiva del POUM de Sitges, on sol·licitava que s'examinés la proposta del Pla i s'integressin de manera adequada les resolucions de l'avaluació ambiental del Pla.

Salvem Sitges! demana que es modifiqui el Pla d'acord amb la Llei d'urbanisme vigent i que es torni a exposar al públic

Durant el mes de setembre, Salvem Sitges! va publicar diversos escrits al setmanari local *ECO de Sitges*, on alertava de la fragilitat de l'aprovació provisional del POUM del 27

de juliol. Salvem Sitges! apuntava en aquests escrits que l'informe ambiental del POUM no havia analitzat cap alternativa de planejament i no havia avaluat l'impacte ambiental de les pedreres ni el fenomen de massificació urbanística present a Sitges. D'altra banda, segons Salvem Sitges!, les normes urbanístiques del POUM no s'havien adaptat a les darreres modificacions de la Llei 2/2002, d'urbanisme, que li eren d'aplicació. També al·legava que s'havien aprovat documents rellevants, com l'estudi de mobilitat, que no havien estat objecte de cap procés d'informació pública específica, i que les reserves d'habitatge assequible previstes al Pla eren insuficients d'acord amb la memòria social que acompanyava el POUM.

A final de setembre, Salvem Sitges! va presentar al Registre de l'Ajuntament un recurs ordinari per anul·lar l'aprovació provisional del POUM i per demanar que es tornés a exposar al públic i es modifiqués d'acord amb la Llei d'urbanisme vigent. A més, va portar el POUM al Síndic de Greuges per incompliment de la legislació en matèria ambiental. L'associació assegurava que el POUM tan sols tenia un estudi, i no una autèntica avaluació d'impacte ambiental, que és el que exigeix la legislació per als planejaments generals que afecten espais naturals protegits. Segons l'associació, el planejament necessitava una avaluació exhaustiva d'alguns sectors, com les pedreres, que augmentarien el seu àmbit d'explotació en 129 ha quan el Pla s'aprovés definitivament, i que afectarien l'Espai d'Interès Natural del Garraf. El regidor de Medi Ambient de l'Ajuntament de Sitges, Jaume Torras, va negar que l'aprovació del POUM suposés un augment de l'extensió de les pedreres i va informar que les empreses que explotaven les pedreres tenien, des de feia anys, més àmbit del que havien pogut explotar fins aquella data, per la qual cosa va garantir el compliment de la legalitat.

D'altra banda, Salvem Sitges! va advertir que, tot i la declaració de l'Ajuntament de soterrar les vies del tren, el que s'havia aprovat provisionalment en el POUM no incloïa efectivament el projecte ni les actuacions complementàries de traçat viari, de comunicacions entre un costat i l'altre del tren, o de previsió dels àmbits d'afectació especial que permetessin generar plusvàlues urbanístiques per finançar les obres.

Urbanistes de tot el món debaten el futur de Sitges

L'Associació Internacional d'Urbanistes (ISOCARP) va celebrar durant el mes de gener a Sitges el primer comitè executiu, i va començar a debatre els projectes que s'havien de desenvolupar al municipi durant els anys vinents. ISOCARP i l'Ajuntament de Sitges van signar un conveni de col·laboració que estaria vigent fins al 2010 per analitzar els projectes urbanístics previstos al municipi. ISOCARP, reconeguda per l'Organització de les Nacions Unides i el Consell d'Europa, va néixer l'any 1965 com una associació no governamental de professionals urbanistes de cert prestigi procedents de seixanta-quatre països.

El mes d'octubre es va celebrar la primera reunió de treball específica d'ISOCARP sobre els projectes de futur. Les primeres conclusions apuntaven que les vies del ferrocarril eren un element de divisió del municipi, per la qual cosa proposaven que se soterressin en un tram de 4 km. Els urbanistes havien analitzat el disseny de tota la zona afectada, tenint en compte el paisatge i aportant-hi fins i tot solucions per al finançament del projecte de soterrament a través de les plusvàlues que generaria l'edificació. Els urbanistes també van estudiar la possible creació d'un parc urbà amb equipaments en l'espai que alliberarien les vies. El parc tindria tres centralitats: el Vinyet-Terramar, la Plana Oest i Aiguadolç-Parc Aquàtic. L'alcalde de Sitges, Jordi Baijet, va anunciar que les obres del projecte de soterrament, incloses al POUM, es podrien començar abans de deu anys.

La Generalitat condiciona l'aprovació definitiva del POUM de Sitges a la integració d'una sèrie de modificacions

Finalment, el 16 de novembre la CTUB va acordar condicionar l'aprovació definitiva del POUM a la redacció d'un text refós que incorporés una sèrie de prescripcions que modificaven substancialment la proposta de Pla. La Generalitat va demanar que s'apliquessin alguns dels criteris de sostenibilitat urbanística que inspiraven la legislació vigent. Així, per exemple, al sector únic de la Plana-Santa Bàrbara-Vallpineda va exigir la compactació urbanística per millorar la qualitat urbana i la preservació de més sòl lliure.

L'any es va tancar sense que el POUM s'aprovés definitivament i esperant la incorporació de les prescripcions exigides per la Generalitat.

JRL, XSR i XBR

Més informació

http://www.sitges.es/
http://www.salvemsitges.com/

POUM DE TARRAGONA I PLANS URBANÍSTICS



Importants qüestions encara condicionen els treballs previs a l'aprovació inicial del Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) de Tarragona. No sense polèmica, el debat sobre la conveniència urbanística i política de diverses actuacions i propostes determina i confronta els diferents grups polítics, provoca moviments especulatius, preocupa els sectors econòmics i genera incerteses entre la població. Aquest document no troba el consens necessari per resoldre les mancances històriques en relació amb la dispersió dels barris, el creixement industrial o la solució definitiva a la façana marítima, entre d'altres. El retard acumulat en la seva tramitació i la paralització de plans residencials expansius en tramitació, juntament amb la manca de sòl disponible, afavoreix un increment del preu de l'habitatge i la pressió urbanística als municipis perifèrics.

L'actual planejament, en vigor des de l'any 1994 i fruit d'una revisió del Pla general de 1984, ha estat àmpliament superat per la dinàmica econòmica actual, les lleis urbanístiques de nova vigència i per requeriments de sostenibilitat ambiental més exigents. Alhora, els plans urbanístics ja desenvolupats o en fase avançada de gestió urbanística contribueixen vint anys després de l'aprovació del primer pla a donar forma a aquesta ciutat, motor econòmic de la segona àrea metropolitana de Catalunya.

Després de quatre anys de treballs, les motivacions del futur POUM semblen fermes i el nivell de detall força definitiu. Així ho indiquen les contínues notícies aparegudes a la premsa local i nacional al llarg de l'any 2005. Però encara manca fer el primer pas decisiu, l'aprovació inicial del POUM.

Importants temes d'actualitat urbanística i econòmica van suscitar enfrontaments entre els diferents partits polítics, principalment Convergència i Unió (CiU) i Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC). El cas de Terres Cavades [142], amb fortes vinculacions entre promotors locals i polítics vinculats a CiU, dificultà el desenvolupament urbanístic del sector Budallera, un territori de 130 h aptes per a la construcció de dos mil habitatges, aproximadament. L'adquisició de part d'aquest sector per part de promotors vinculats al cas preocupà els partits opositors. Fins i tot el jutjat que investiga les presumptes irregularitats en la venda de terrenys de Terres Cavades va demanar l'expedient administratiu de la Bulladera a l'Ajuntament i a la Generalitat .

El projecte de la façana marítima va rebre un fort impuls gràcies a l'acord unànime de la junta de portaveus de l'Ajuntament per a la constitució d'una comissió encarregada de les negociacions amb el Ministeri de Foment. Aquest acord va permetre acostar posicions respecte al Pla urbanístic d'ordenació del front marítim redactat per l'arquitecte Ricard Bofill, que preveu cobrir part de la xarxa ferroviària, l'alliberament de 350.000 m² de sòl i la construcció de mil dos-cents habitatges. Es preveu que a final de l'any 2007 el projecte definitiu estaria aprovat.

L'expansió de Tarragona cap a l'oest va començar a ser una realitat amb l'inici de les obres d'urbanització del Pla parcial 2 als voltants de l'Hospital Joan XXIII. Aquesta ampliació de l'eix vertebrador de la rambla pot representar la nova centralitat de la ciutat recolzada per la implantació d'importants equipaments comercials com El Corte Inglés, les casernes de la Guàrdia Urbana i la futura ampliació de l'hospital.

Definitivament, el barri de Camp Clar rep ajuts, per un import de 7,5 MEUR, en la segona convocatòria de la Llei de barris [2004:103] juntament amb setze projectes més d'arreu de Catalunya. Aquest projecte d'intervenció integral al barri posa un èmfasi especial en el desenvolupament de programes per a la millora social, urbanística i econòmica.

L'Ajuntament de Tarragona i la multinacional Altadis van arribar a un acord urbanístic lligat al tancament industrial de l'antiga Tabacalera. L'acord permet mantenir l'activitat empresarial fins al 2007 i dóna garanties que els edificis catalogats de la fàbrica passaran a propietat del consistori, que vol convertir-los en la seu d'un museu nacional arqueològic, un dels grans reptes de la ciutat. Per facilitar el finançament de les prejubilacions dels treballadors afectats pel tancament de la fàbrica, el nou POUM proposa transformar 47.000 m² de terrenys industrials, propietat d'Altadis, en urbanitzables. L'interès d'altres administracions sobre els terrenys i edificis de la Tabacalera és evident. La gran extensió del recinte permetria agrupar molts dels serveis territorials de la Generalitat disseminats per tota la ciutat en un sol recinte. Tot sembla indicar que la proposta d'un museu arqueològic proper a la necròpolis romana de la Tabacalera és la més encertada.

Relligar la trama urbana dels barris de Ponent de la ciutat de Tarragona i créixer amb grans barris per Llevant és un dels objectius d'expansió urbanística del POUM. En concret, la intenció és que hi hagi una trama urbana contínua entre Torreforta, la Granja, Riu Clar, la Floresta, el Pilar, Icomar i Bonavista. La futura construcció de dos ponts més sobre el riu Francolí millorarà la connexió entre Ponent i Llevant i convertirà el Francolí i la seva llera en l'espai de lleure més important de Tarragona. Una actuació similar es proposa per als barris de Sant Salvador i de Sant Pere i Sant Pau que mitjançant la construcció d'una nova carretera es preveu de connectar-los. El cost d'aquesta infraestructura serà a càrrec de promotors, que a canvi podran edificar tres mil habitatges en l'espai comprès entre el Mas dels Frares, el Rodolat del Moro i la carretera de Santes Creus.

Paral·lelament als treballs de redacció del POUM, l'Ajuntament de Tarragona i la junta de l'Associació de Veïns de la Part Alta han acordat un pla de xoc per corregir la degradació del barri, davant del malestar creixent per la deixadesa del centre històric de la ciutat. Aquest conveni proposa actuacions en matèria de trànsit, la rehabilitació d'habitatges, urbanisme, neteja o seguretat.

Les previsions municipals en relació amb les dates d'aprovació inicial del POUM de Tarragona no s'han complert durant l'any 2005. El consens amb part de l'oposició municipal, concretament amb el PSC i Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), no arriba ni mitjançant temes puntuals urbanístics ni de manera global al POUM. Actualment, l'horitzó del POUM és incert, tant per a les dates d'aprovació del document com per a la resolució dels aspectes d'ordenació i planejament.

JMZF

172 PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL DE TÀRREGA



La Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida va aprovar definitivament el Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) l'octubre de 2005. El POUM preveu el desenvolupament de 440 noves hectàrees urbanes, repartides en 190 de sòl residencial, 200 de sòl industrial i 50 per a zones verdes, equipaments i serveis. Aquest sòl permetrà la construcció de deu mil nous habitatges, amb els quals l'Ajuntament calcula arribar als vint-i-cinc mil habitants durant els propers vint anys.

Tàrrega, capital de la comarca de l'Urgell, es troba situada a la gran plana lleidatana, entre el riu d'Ondara i l'autovia A2. La superfície del terme és de 8.840 ha i la seva població, segons dades del padró de 2005, era de 14.810 habitants.

La Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida va fer l'aprovació definitiva del nou Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) de Tàrrega l'octubre de 2005; aquest substitueix les antigues Normes subsidiàries, aprovades l'any 1983. La redacció del POUM es va iniciar el 2002 amb l'anterior equip de govern, Convergència i Unió (CiU), que el va presentar a exposició pública. Amb l'actual equip de govern, Agrupació d'Independents Progressistes i Nacionalistes (AIPN), es va concloure el procés, resolent-ne les al·legacions i adequant el Pla a la Llei d'urbanisme [2004:105].

La capacitat de creixement urbà del municipi havia quedat esgotada, però el POUM possibilita nous creixements en establir els criteris d'expansió urbana per a les properes dècades. Incrementa en 440 les hectàrees de sòl classificat i preveu que el municipi acolli fins a vint-i-cinc mil habitants durant els propers vint anys. El creixement es desenvolupa d'una manera radial al voltant del centre històric i divideix el nucli urbà en quinze nous sectors.

Dimensionament del nou sòl

Per tal de dimensionar els habitatges i el sòl que Tàrrega podria necessitar, els redactors del Pla, Valeri Mas i Pasqual Mas, van estudiar les dinàmiques de creixement demogràfic i la producció d'habitatges registrades durant les últimes dècades al municipi. La població ha tingut un creixement de cinc mil habitants durant els últims deu anys, passant dels 9.869 als 14.810, i en aquest període s'han construït mil cinc-cents nou habitatges nous. La ciutat ha desenvolupat una forta capacitat d'atracció, tant de població com d'activitat econòmica, que ha estat afavorida per la seva centralitat dins del territori català, ja que està situada a 100 km de Barcelona, a 45 de Lleida, a 85 de Tarragona i a 198 de Girona, i per la bona accessibilitat des de l'autovia A2, l'eix Transversal i la comarcal C14. L'Ajuntament preveu continuar aquesta dinàmica gràcies a l'empenta que pot donar la realització de noves infraestructures com el Ferrocarril Transversal de Catalunya [81] i el Canal Segarra-Garrigues [25].

Objectius del POUM

L'objectiu essencial és afavorir el desenvolupament sostenible de Tàrrega, i el Pla ho defineix com la utilització racional del territori i el medi ambient. Aquesta iniciativa comporta conjuminar les necessitats de creixement amb la preservació dels recursos naturals i dels valors paisatgístics, arqueològics, històrics i culturals, amb la finalitat de garantir la qualitat de vida dels habitants.

Segons informació de l'Ajuntament mateix, aposta per la cohesió social, per l'ordenació urbanística compacta i per l'ampliació de l'espai d'ús públic, la preservació del paisatge de qualitat i la previsió de sòl urbà de cara al desenvolupament econòmic del municipi. El Pla preveu, també, l'ordenació dels set nuclis de caràcter més rural agregats a Tàrrega: Altet, Claravalls, Riudovelles, Talladell, Conill, Figuerosa i Santa Maria.

Les actuacions més importants del POUM són la creació de rondes i carrers que enllacen la trama urbana existent amb la nova, la definició de la variant de la C14 que permet desviar el trànsit fora del nucli urbà, la previsió de 200 noves hectàrees de sòl industrial, de serveis i terciari, que facilitaran el futur desenvolupament econòmic del municipi, la permeabilització de la via del tren al seu pas pel nucli urbà mitjançant la construcció de túnels i passos coberts i la previsió del futur traçat del tren transversal per a mercaderies al nord del nou polígon industrial.

El regidor d'Urbanisme de Tàrrega, Jaume Ramon (AIPN) comenta: "Volem aconseguir un creixement sostenible per a la nostra ciutat, fet pel qual el projecte té molta cura en la preservació del paisatge i la dignificació de l'espai públic".

Sectors del POUM

De les 8.840 ha del terme municipal, 838 són sòl urbà i urbanitzable, mentre que 7.900 són sòl no urbanitzable, dins de les quals s'inclou la zona sud protegida com a Xarxa Natura 2000 [199]. El sòl no urbanitzable estableix les categories següents: sòl no urbanitzable de valor agrícola, de valor paisatgístic, de protecció dels nuclis urbans, de protecció dels horts, de protecció d'interès ecològic.

Les principals zones d'expansió urbana són les següents: Eixample d'Ondara amb 50 ha i 2.439 habitatges, Camins de Verdú amb 25 ha i 1.000 habitatges, ronda de Llevant amb 26 ha i 1.062 habitatges, passeig del Pedregal amb 12 ha i 380 habitatges, els Prats amb 54 ha i 3.670 habitatges, Sant Eloi Ixent amb 32 ha i 1.304 habitatges, Sant Eloi Ponent amb 13 ha i 329 habitatges, Trepat i Borges amb 67 ha i 2.033 habitatges. Respecte al sòl industrial els principals sectors són els Plans, amb 36 ha, la Canaleta, amb 14 ha i Boscarró amb 116 ha. D'altra banda, el municipi encara disposa de zones sense consolidar a l'interior del sòl urbà i que el POUM preveu desenvolupar.

L'entrada en vigència del POUM es preveu per al 2006, un cop donada la conformitat al text refós i se'n faci la publicació al *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya* (DOGC).

PPG

Més informació:

http://www.ajtarrega.es/plaordenacio.html

POUM DE TOSSA DE MAR 173



L'Ajuntament de Tossa de Mar aprova inicialment el Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) que preveu que el municipi passi dels 5.260 als 7.000 habitants el 2015, si bé desclassifica 160 ha considerades com a urbanitzables en l'anterior Pla. Els grups de l'oposició hi voten en contra i critiquen aspectes com la manca d'informació, l'absència d'un port esportiu o el reduït creixement urbanístic.

Tossa de Mar és un municipi del litoral de la Costa Brava caracteritzat per un territori muntanyós, amb penya-segats i petites cales arran de mar, i ocupat majoritàriament per boscos de sureda. Dues terceres parts del seu terme municipal es troben dins de l'àmbit del PEIN del massís de les Cadiretes. El nucli de població es localitza a l'única part plana que correspon a l'arribada de la riera de Tossa al mar. Està format per la Vila Vella, un recinte emmurallat del segle XII el centre històric, format per les expansions a partir del segle XVI, i els creixements a partir dels anys seixanta del segle XX, en bona part fruit del turisme, que se situen al voltant del centre històric o en urbanitzacions al llarg de la franja costanera recolzades en la carretera de Lloret de Mar o de Sant Feliu de Guíxols. L'any 2005 el municipi tenia 5.260 habitants.

L'activitat econòmica de Tossa de Mar està centrada en el turisme amb una oferta d'allotjament que l'any 2001 era de 15.220 places, encapçalada pel sector hoteler (46%) i seguida pels càmpings (43%) i els apartaments (11%). A aquestes cal sumar les 4.441 unitats d'habitatge d'ús secundari.

La revisió del planejament urbanístic

Disposava d'un pla general d'ordenació urbana (PGOU) aprovat l'any 1986 i que havia tingut com a principals objectius millorar la normativa urbanística, donar un acabat adequat al nucli urbà i reduir la taca de sòl urbanitzable, ja que afectava sòls d'elevada qualitat ambiental i paisatgística.

A principi de 2004 l'Ajuntament va iniciar els tràmits per a la redacció del nou Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) sota la coordinació de l'arquitecte Ricard Pié. El novembre d'aquell any es van aprovar els objectius del POUM que se centraven a millorar l'activitat turística, protegir i valorar el medi natural del municipi i resoldre els problemes urbanístics al nucli de Tossa i a les urbanitzacions. El novembre i el desembre es van realitzar dos fòrums de participació ciutadana amb l'objectiu de recollir suggeriments i propostes dels ciutadans. Les principals conclusions foren la necessitat de millorar el nucli de Tossa i les urbanitzacions, aturar el creixement urbanístic i fomentar un turisme de més qualitat en què es potenciessin els petits negocis familiars i la reforma d'hotels i càmpings.

El nou POUM

El març de 2005 l'Ajuntament va aprovar inicialment el POUM amb els vots a favor dels sis regidors de l'equip de govern (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC, i Esquerra Republicana de Catalunya, ERC) i els cinc vots en contra de l'oposició (Convergència i Unió –CiU–, Agrupació d'Electors de Tossa –AET– i Tossa Unida –TU–).

El POUM preveia un creixement de fins als 7.000 habitants el 2015 gràcies a la construcció, de nou-cents habitatges, dels quals cent cinquanta serien de protecció oficial. No obstant, es desclassificaven un total de 160 ha previstes com a urbanitzables en l'anterior pla. També s'apostava per evitar la construcció de grans hotels. Un altre dels aspectes previstos era la revitalització de la Vila Vella a través de la revisió del Pla especial de protecció del sector, la rehabilitació dels habitatges i la creació de zones verdes al voltant d'aquest barri. Es proposava que la riera i la platja es convertissin en els principals eixos vertebradors del nucli de Tossa: la riera havia d'esdevenir un espai verd per a vianants i a la platja s'eliminaven els aparcaments i es remodelava el passeig marítim.

L'oposició en contra

Els tres grups de l'oposició van presentar un manifest conjunt en què denunciaven la manca d'informació i diàleg que havia mostrat l'equip de govern. Així criticaven que havien tingut molt pocs dies per estudiar la documentació i per això no van entrar a debatre el contingut del Pla. L'alcaldessa, Pilar Mundet (PSC), va manifestar que els regidors de l'oposició "no havien fet els deures" i va considerar inacceptables les "excuses" donades. Mundet va destacar com a aspectes més importants del nou planejament la millora urbanística del nucli urbà i el fre a la pressió urbanística.

L'aprovació inicial va rebre cinc-centes al·legacions, de les quals el 80% foren acceptades. Així, per exemple, es va acceptar l'eliminació dels carrerons sense sortida a la Vila Vella que implicaven enderrocar cases, se suprimien les galeries que connectaven el passeig del Mar i l'avinguda Costa Brava. A més al centre històric es prohibien els àtics però es permetia una planta sota teulada i que els edificis tinguessin nou metres, un metre i mig més del previst inicialment.

Després de resoldre les al·legacions, durant el novembre l'Ajuntament va tornar a aprovar inicialment el POUM, una mesura que tenia com a objectiu permetre que es poguessin tornar a presentar al·legacions i afavorir així la participació. De nou els tres grups de l'oposició van votar-hi en contra. CiU i AET consideraven que el Pla atacava el patrimoni dels veins del nucli històric, ja que els impedia construir àtics i lamentaven que no s'inclogués el port esportiu, un projecte que havia proposat l'anterior govern municipal de CiU el 2003 però que havia estat rebutjat pel nou ajuntament i pel Govern de la Generalitat. Per la seva banda la portaveu de TU, Gisela Saladich, considerava que es limitava excessivament el creixement urbanístic i va assegurar que "amb aquest pla, els joves que viuen a Tossa no poden tenir expectatives de res".

L'any 2006 havien de continuar els tràmits per a l'aprovació definitiva del POUM.

MJP

Més informació:

www.tossademar.com

174 PROGRAMA AGUA I PLA HIDROLÒGIC NACIONAL



El Congrés dels Diputats aprova una nova llei de Pla hidrològic nacional que deroga el transvasament de l'Ebre i que incorpora una sèrie de mesures per millorar la gestió de l'aigua a l'Estat espanyol a través de l'anomenat Programa Agua. Les actuacions del Programa Agua a Catalunya són competència de la Generalitat, disposen de fons europeus i es duen a terme per mitjà de l'Agència Catalana de l'Aigua. Precisament, la precària situació econòmica de l'ACA enceta un debat sobre el seu finançament. Malgrat la derogació del transvasament, segueixen actius debats com el de la connexió de xarxes a Catalunya, el transvasament del Roine i el Canal Xerta-Sènia, un projecte al qual la Plataforma en Defensa de l'Ebre es continua oposant.

Antecedents | 2003: 97; 2004:27, 28, 61,140

Malgrat que l'any 2004 el govern presidit per José Luis Rodríguez Zapatero (Partit Socialista Obrer Espayol, PSOE) va derogar el transvasament del riu Ebre previst en el Pla hidrològic nacional (PHN) aprovat per l'anterior govern del Partit Popular (PP), el Congrés dels Diputats va tramitar durant la primera meitat de l'any la Llei de modificació del PHN, una llei que derogava el transvasament i preveia la posada en marxa del Programa d'Actuacions per a la Gestió i Utilització de l'Aigua, altrament dit Programa AGUA.

La reforma es va aprovar a principi de juny amb el vot favorable de tots els grups parlamentaris, amb l'excepció del PP. Els representants del PP van remarcar que la mesura era un caprici socialista, i els presidents de la regió de Múrcia i de la Comunitat Valenciana, Ramón Luis Valcárcel i Francesc Camps (ambdós del PP), van oferir a la ministra de Medi Ambient, Cristina Narbona, la possibilitat de finançar, des dels seus respectius governs, el transvasament de l'Ebre.

La tramitació parlamentària de la reforma va incloure diverses esmenes presentades per Convergència i Unio (CiU), que reclamava que abans de final d'any s'aprovés el PLA INTEGRAL DE PROTECCIÓ DEL DELTA DE L'EBRE [131] i que es mantingués la interconnexió de xarxes entre el Consorci d'Aigües de Tarragona (CAT) i Aigües Ter-Llobregat (ATLL). Els tres partits catalans que governaven a Catalunya, el Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV), van optar per presentar de manera separada les seves esmenes al Projecte de llei. Tot i això van coincidir a demanar la nul·litat de la interconnexió de les xarxes de CAT i ATLL, d'acord amb el Compromís per l'Ebre signat entre aquests partits durant la campanya per a les eleccions autonòmiques de 2003. Les esmenes d'ERC i ICV es van desmarcar de les del PSC en demanar la retirada del projecte de regadiu Xerta-Sénia i la revisió del Pacte de l'Aigua d'Aragó.

Finalment, es va eliminar la interconnexió entre xarxes, i es va incloure un transvasament de 80 hm³ d'aigua del riu Xúquer a la conca del riu Vinalopó i a la Marina Baixa, al País Valencià. També es van mantenir els projectes de regadiu d'Aragó inclosos en el Pacte de l'Aigua d'Aragó, i el canal Xerta-Sénia. Grups com la Fundació Nova Cultura de l'Aigua (FNCA) i la Plataforma en Defensa de l'Ebre (PDE) van amonestar la ministra Narbona pel manteniment del transvasament del Xúquer. La PDE, que va estar present en el debat i en la votació del PHN al Congrés i va ser elogiada en considerar-la un "exemple" de mobilització popular i democràtica, també es va mostrar contrària al Pacte de l'Aigua d'Aragó i el canal Xerta-Sénia.

ERC i el grup d'Esquerra Verda (que inclou ICV) van votar en contra de l'annex que aprovava el transvasament del Xúquer, i els diputats de CiU van votar en contra dels annexos que derogaven la connexió entre xarxes a Catalunya i la no-consideració d'una vintena d'actuacions a les conques internes de Catalunya com a actuacions d'interès general, la qual cosa significava que l'Estat no estaria obligat a executar-les ni a finançar-les. Segons va argumentar el diputat de CiU, Josep Maria Guinart, amb l'eliminació d'aquestes obres les conques internes deixarien de percebre una inversió de 1.055 MEUR per part de l'Estat.

El Programa AGUA: Actuacions per a la Gestió i Utilització de l'Aigua

Les principals actuacions alternatives al transvasament de l'Ebre, i incloses en el Programa AGUA, eren la construcció de plantes dessaladores per augmentar l'oferta d'aigua, la reutilització d'aigües depurades, la modernització dels regadius a les conques mediterrànies per reduir els consums i una àmplia revisió de la Llei d'aigües. Segons aquest programa, l'aigua aportada per les dessaladores satisfaria la meitat del dèficit del litoral mediterrani.

El Programa AGUA preveia vint-i-dues plantes dessaladores al litoral mediterrani abans de 2008, amb dues actuacions a Catalunya: l'ampliació de la dessaladora de la Tordera, a Blanes, per produir 10 hm³ anuals, i la construcció de la dessaladora de Barcelona, al Prat de Llobregat, que arribaria a produir 60 hm³ d'aigua a l'any i que seria una de les plantes més grans del litoral mediterrani. Altres actuacions del Programa AGUA a Catalunya serien la descontaminació de l'aqüífer del Besòs, la construcció de la xarxa de distribució d'aigua de l'embassament de la Llosa del Cavall al Solsonès, l'Anoia i el Bages, i una sèrie d'actuacions de millora en el subministrament i tractament d'aigües al Camp de Tarragona, substitutives del transvasament de l'Ebre.

El Programa AGUA preveia una inversió a Catalunya de 1.260 MEUR, que se satisfaria parcialment a través d'ajuts europeus. A mitjan juliol, la Comissió Europea va confirmar que assignaria una partida de 886 MEUR dels fons de cohesió a l'Estat espanyol en matèria de medi ambient, i el Ministeri de Medi Ambient (MMA) va assegurar que aquests ajuts anirien destinats al Programa AGUA a Catalunya. Per tal de garantir-ho, el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) de la Generalitat de Catalunya va signar el 9 de juny un conveni amb el MMA. D'aquesta manera el Govern català assumia la gestió de les obres del Programa AGUA a Catalunya.

Cànon de l'aigua i finançament de l'ACA

Al llarg de tot l'any es va discutir el sistema de finançament de l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA), responsable de la gestió de l'aigua a Catalunya, i que hauria de permetre dur a terme totes les actuacions previstes pel Programa AGUA, a més d'altres actuacions prioritàries a Catalunya i no incloses en aquest programa, com la construcció de setanta plantes potabilitzadores. L'ACA, però, patia una crisi financera des de feia anys, i a mitjan 2005 acumulava un dèficit de més de 900 MEUR.

L'1 d'abril va entrar en vigor un nou cànon

de l'aigua, que creava un tercer tram de consum i que gravava amb un preu més car les llars que superessin un consum de 30 m^3 mensuals. L'objectiu era evitar els anomenats consums "sumptuosos" (més enllà de les necessitats bàsiques) i promoure l'estalvi d'aigua, fent-la pagar més barata als qui en consumissin menys.

A principi de maig, un comitè d'experts coordinat per l'Institut d'Estudis Autonòmics va recomanar un nou marc financer per a l'ACA per sanejar la seva situació econòmica en deu anys. L'informe del comitè d'experts proposava, entre altres mesures, un contracte-programa entre l'ACA i la Generalitat entre 2005 i 2014 (l'any 2005 la Generalitat ja va aportar 15 MEUR a l'ACA) i nous tributs, a més de les modificacions en el cànon de l'aigua i la revisió de taxes i contribucions especials.

La proposta més polèmica va ser la d'un nou tribut que gravés la captació d'aigua per a consum propi (pous particulars) o aliè (empreses subministradores). Aquest impost, denominat originalment "cànon de disponibilitat", va prendre el nom de "tarifa de producció de l'aigua". Aquest nou cànon era coherent amb la Directiva marc de l'aigua, perquè incorporava en el preu de l'aigua els costos de producció i sanejament, uns costos sufragats fins al moment per l'ACA. El món empresarial, que ja havia estat contrari al cànon de l'aigua en vigor des de l'abril, es va mostrar contrari al nou cànon. A més, les empreses subministradores van advertir que aquest nou cànon acabaria repercutint en els consumidors.

Sequera i connexió entre les xarxes de distribució de Tarragona i Barcelona

Malgrat que el nou PHN descartava la connexió entre les xarxes de distribució del CAT i ATLL, la situació de SEQUERA [179] que es va patir durant bona part de l'any va reviscolar el debat sobre la necessitat de dur a terme aquesta connexió. Així, en un debat sobre els recursos hídrics a Catalunya celebrat al Cercle d'Economia de Barcelona, Ángel Simón, director general d'Aigües de Barcelona (Agbar), va demanar la connexió per subministrar aigua, en cas d'emergència, a la Regió Metropolitana de Barcelona, on el consum augmentaria constantment i el marge per a l'estalvi seria cada cop més petit.

Aquesta demanda també es va fer des de les comunitats de regants del Baix Ter, que van cedir el mes d'agost a l'àrea metropolitana de Barcelona 12 hm^3 de la seva concessió, per garantir el subministrament a la població. Les comunitats de regants demanaven que Barcelona captés aigua de l'Ebre (o fins i tot del riu Roine) per reduir la pressió sobre el riu Ter.

El mes d'octubre Agbar va proposar transportar amb vaixell aigua de la xarxa del CAT a Barcelona. Daniel Pi, el president del CAT, va rebutjar la proposta, ja que per fer-ho caldria una autorització de l'Administració de l'Estat, com ja va passar als anys noranta, quan exportava aigua a Mallorca. A més, Pi va advertir que les necessitats futures de la demarcació de Tarragona, impedien cedir aigua a Barcelona, i va recordar que la planta dessaladora de Barcelona aportaria 60 hm^3 anuals, el triple de l'excedent del CAT.

D'altra banda, el Cercle d'Economia va encarregar al professor Josep Dolz (Universitat Politècnica de Catalunya, UPC) un estudi, que a més de valorar positivament la dessalació per obtenir nous recursos hídrics, preveia el transvasament del riu Roine (França) com una oportunitat que calia estudiar. A final de setembre el grup parlamentari al Congrés dels Diputats de CiU va presentar una proposició no de llei per dur a terme el transvasament del Roine. Aquesta proposició va ser rebutjada per la Comissió de Medi Ambient del Congrés.

El canal Xerta-Sènia es manté, igual que les protestes del moviment antitransvasament

El PHN va recuperar el projecte del canal Xerta-Sénia, que feia trenta anys que estava en construcció, per irrigar més de 16.000 ha del Baix Ebre i el Montsià. L'avantprojecte despertava les suspicàcies del moviment antitransvasament, que considerava el canal com un transvasament encobert a les comarques del nord de Castelló, especialment un cop derogat el transvasament de l'Ebre.

La Generalitat va preveure una inversió de 3,5 MEUR per posar en marxa aquest regadiu: 2,9 MEUR per a l'adequació del canal, i 600.000 euros més per a la captació d'aigua del riu Ebre i la seva impulsió fins al llit del canal. Davant les suspicàcies de la PDE, es va plantejar la infraestructura, de manera que quedés inutilitzada per donar servei més avall del riu de la Sénia. Tanmateix, al llarg de l'any es van anar succeint les protestes de la PDE. Segons Joan Antoni Panisello, portaveu de la plataforma, s'havia donat una concessió d'aigua molt sobredimensionada sense que s'haguessin comptabilitzat exactament les hectàrees que s'havien de regar, cosa que crearia uns excedents d'aigua molt importants per fer-la arribar al nord de Castelló.

L'avenç de la nova cultura de l'aigua i el futur de la Plataforma en Defensa de l'Ebre

El 18 de juny, coincidint amb l'aniversari de la derogació del transvasament, es va inaugurar la Casa de l'Aigua a Tortosa, seu social de la FNCA a les Terres de l'Ebre. La seu aprofitava l'antiga estació del Carrilet, i l'alcalde de Tortosa, Joan Sabaté (PSC), va destacar el fet que la FNCA hagués escollit Tortosa per instal·lar-hi la seu i va recordar, també, que l'entitat científica i universitària estava molt lligada a les Terres de l'Ebre a partir de la mobilització social contra el transvasament. Els primers projectes de la Casa de l'Aigua van consistir en un projecte d'estalvi d'aigües urbanes adreçat als ajuntaments ebrencs, en la creació d'un centre mediterrani d'estudis sobre la desertització i en un centre de documentació de l'aigua. Paral·lelament, i en col·laboració amb l'Institut de Govern i Polítiques Públiques (IGOP), va iniciar treballs d'investigació sobre els moviments socials a Catalunya.

A principi d'any, Cristina Narbona va presidir la signatura de la Declaració Europea per una Nova Cultura de l'Aigua, una iniciativa del catedràtic i president de la FNCA, Pedro Arrojo, que va ser subscrita per més de cent científics de setze països. Aquesta declaració defensava una política hidràulica basada en la gestió de la demanda, la conservació d'ecosistemes, la millora de l'eficiència i la modernització de xarxes.

Per la seva banda, la PDE va afrontar al llarg de tot l'any un debat sobre el seu futur. L'entitat va mostrar la seva voluntat de mantenir-se activa i va proposar-se dos objectius principals: l'oposició al canal Xerta-Sénia i millorar la qualitat de l'aigua del riu Ebre, especialment fent minvar la CONTAMINACIÓ DE L'EBRE A FLIX [51]. Per les iniciatives i les mobilitzacions, la PDE va rebre la Creu de Sant Jordi, el reconeixement institucional més important de Catalunya, el 2 de novembre en un acte solemne al Gran Teatre del Liceu de Barcelona.

XSR, XBR i JRL

Més informació:

www.agua-debate.org
www.ebre.net
www.portal-agua.com
http://www.mma.es/secciones/agua/entrada.htm
www.agua-debate.org/htm/biblioteca/doc-/ly102001.pdf
Nel·lo, Oriol (Ed.), 2003, *Aquí no! Els conflictes territorials a Catalunya*, Barcelona, Editorial Empuries.
Arrojo, Pedro, 2003, *El Plan Hidrológico Nacional: una cita frustrada con la historia*, Barcelona, RBA Libros.

175 PROGRAMA DE BARRIS I ÀREES URBANES D'ATENCIÓ ESPECIAL



Durant l'any 2005 es va dur a terme la segona convocatòria del Programa de la llei de barris. En aquesta ocasió, d'entre les setanta-cinc candidatures presentades es van escollir disset barris, per la qual cosa, amb els tretze de la primera convocatòria ja són trenta els barris beneficiats per les ajudes. Amb la tercera convocatòria que es realitzarà el 2006, es preveu que se superi l'objectiu inicial del Pacte del Tinell d'intervenir en uns quaranta barris de tot Catalunya.

Antecedents | 2004:103

En l'Acord de Govern signat al saló del Tinell el 14 de desembre de 2003 (ACORD PER UN GOVERN CATALANISTA I D'ESQUERRES [2003:5]) entre el Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV), en matèria de política de sòl i habitatge, s'assenyalava que un dels objectius fonamentals del nou govern era evitar la segregació urbana i la degradació dels barris i, amb aquesta finalitat, es preveia l'establiment d'un programa de rehabilitació integral que permetés endegar la rehabilitació d'uns quaranta barris de tot Catalunya durant la legislatura.

Per donar compliment a aquest objectiu, durant el 2004 es va elaborar la Llei 2/2004, de millora de barris, àrees urbanes i viles que requereixen atenció especial (LLEI DE MILLORA DE BARRIS [2004:103]), es va aprovar el Decret 369/2004, de 7 de setembre, pel qual es desenvolupava la Llei 2/2004, i es va convocar i resoldre la primera convocatòria en la qual es van escollir d'entre les seixanta-sis candidatures els primers tretze barris: el Barri del Carme de Reus, Collblanc-Torrassa de l'Hospitalet, SERRA D'EN MENA DE SANTA COLOMA DE GRAMENET [2004:111], Salt Setanta de Salt, Ca n'Anglada de Terrassa, Barri de l'Erm de Manlleu, la Mariola de Lleida, Roquetes i SANTA CATERINA [192] de Barcelona, i els centres històrics de BALAGUER [103], Manresa i Olot.

Per la seva part, la consellera del Departament de Salut, Marina Geli, va anunciar el mes d'abril que, amb l'objectiu de reduir les desigualtats territorials existents a Catalunya en matèria de salut, en els barris seleccionats en la primera convocatòria de la Llei de millora de barris es durien a terme projectes de caràcter sanitari, de manera coordinada amb els municipis i amb la col·laboració de les associacions veïnals. Entre altres motius, Geli defensava aquest tipus d'intervencions per l'estret lligam entre els problemes de salut d'aquests territoris i la precària situació socioeconòmica dels habitants que hi residien. Els problemes de desnutrició que patia molta gent gran del barri antic de Manresa o el creixement dels problemes mentals entre els adolescents del barri de Salt Setanta n'eren dos molt bons exemples.

S'obre la segona convocatòria del programa

El març de 2005 es va obrir la segona convocatòria perquè els ajuntaments interessats poguessin presentar els seus projectes per poder optar novament als ajuts previstos en la Llei de millora de barris. Com en la primera, els projectes havien de proposar actuacions per resoldre els problemes urbanístics, els dèficits d'equipaments i serveis de la zona, sense oblidar la resolució dels problemes sociodemogràfics com les persones aturades o les necessitats dels beneficiaris de pensions assistencials. La inversió d'aquesta convocatòria s'estimava en uns 200 MEUR, dels quals 99 anaven a càrrec de la Generalitat i la resta haurien de ser aportats pels ajuntaments. Davant aquestes previsions pressupostàries, Manuel Bustos, alcalde de Sabadell (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC) i president de la Federació de Municipis de Catalunya (FMC), va demanar al Govern de la Generalitat una ampliació de les partides previstes a fi de poder atendre totes les necessitats.

En aquesta segona convocatòria es van presentar setanta-cinc municipis de tot Catalunya. Concretament, van sol·licitar ajuts dos barris de Barcelona, trenta-tres de l'Àrea Metropolitana, tres de l'Alt Pirineu, quatre de Ponent, nou del Camp de Tarragona, catorze de la Catalunya Central, deu de Girona i un de les comarques de l'Ebre.

A mitjan juliol, el Govern de la Generalitat va fer públiques les poblacions beneficiàries d'aquesta segona convocatòria. Els disset barris escollits foren la barriada nova de Canovelles, SANT ILDEFONS DE CORNELLÀ [102], la Marca de l'Ham de Figueres, Santa Eugènia-Can Gibert del Pla de Girona, Cerdanyola de Mataró, la Ribera de Montcada i Reixac, Sant Cosme del Prat de Llobregat, el barri vell de Ripoll, el parc fluvial del riu Ripoll de Sabadell, Casablanca de Sant Boi, Can Folguera de Santa Perpètua de la Mogoda, Campclar de Tarragona, els barris del sud de Vic, el NUCLI ANTIC DE TORTOSA [104], Solsona i Berga, i el Poble Sec de Barcelona, l'únic municipi d'entre els guanyadors que també havia aconseguit subvencions en la primera convocatòria. Tal com va succeir en la primera, el repartiment d'ajuts va mantenir un cert equilibri territorial: nou barris de l'Àea Metropolitana, tres de les comarques de Girona, tres de la Catalunya Central, un de les Terres de l'Ebre i un de Tarragona.

Com va recalcar el conseller del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) Joaquim Nadal, en aquesta selecció es van respectar els criteris d'avaluació establerts, i a més del seu Departament, van participar en aquest procés altres organismes com l'Associació Catalana de Municipis (ACM), la FMC, representats del DPTOP, del Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH), de Governació, d'Interior, de Benestar Social, de Comerç i Turisme i els col·legis professionals d'arquitectes i aparelladors.

Els principals projectes seleccionats

D'entre tots els projectes escollits, pel volum d'inversió, destacaven els de Barcelona, Berga, Cornellà, Girona, Sabadell, Sant Boi de Llobregat, Tarragona i Vic, tots ells amb pressupostos superiors als 12 MEUR.

El projecte d'intervenció del barri del Poble Sec de Barcelona, amb una despesa prevista de 17 MEUR, fonamentalment proposava la urbanització i l'enjardinament del Parc de la Primavera, l'augment de la dotació d'espais lliures, la rehabilitació dels elements comunitaris dels edificis, l'adequació dels equipaments del barri i el desenvolupament de programes de foment de la integració social i cultural.

Les actuacions proposades en el nucli antic de Berga se centraven en la reurbanització de part dels carrers i places del barri amb la finalitat de convertir l'àmbit en una zona de vianants, sobretot en la plaça Sant Pere, punt neuràlgic de la ciutat, i els carrers Mossèn Espelt, Harmonia, Caritat i Pietat. Així mateix, el projecte preveia la construcció d'un centre cívic i de recursos al nucli antic per promoure la dinamització, la participació i la cohesió social en el barri. El pressupost de la intervenció arribava als 13,1 MEUR.

La intervenció al barri de Sant Ildefons de Cornellà s'estructurava en vint-i-cinc actuacions, entre les quals destacava la urbanització dels espais lliures entre els blocs i de les avingudes República Argentina i Sant Ildefons, la rehabilitació de l'actual centre cívic i la construcció de nous equipaments. El pressupost del projecte era de 16,6 MEUR.

La millora del barri de Santa Eugènia-Can Gibert del Pla de Girona, amb una dotació pressupostària de 14,6 MEUR, girava entorn de tres eixos: la construcció de nous equipaments com un centre cultural a la Fàbrica Marfà o un centre de dia per a la gent gran; la reurbanització i ampliació de l'espai públic, i el desenvolupament de programes socioeconòmics.

Sabadell va concebre la intervenció en el Parc Fluvial, d'una banda, amb diverses operacions de millora de l'espai lliure, rehabilitació de l'edificació i adquisició de sòl, i, de l'altra, amb accions de caire assistencial. El pressupost del projecte era de 18 MEUR.

El programa previst per al barri de Casablanca de Sant Boi de Llobregat destinava 13,3 MEUR a actuacions de millora de l'accessibilitat i mobilitat urbana, rehabilitació d'edificis, desenvolupament de programes d'integració sociocultural i a la construcció d'un nou casal.

El projecte del barri de Campclar a Tarragona, amb un pressupost de 15 MEUR, se centrava en el desenvolupament de programes per a la millora social, econòmica i urbanística, principalment en matèria de supressió de barreres arquitectòniques.

La intervenció en el nucli antic de Tortosa, amb 18,9 MEUR, el pressupost més alt de la segona convocatòria, pretenia incidir en el barri des de diferents vies: la promoció d'equipaments per als col·lectius amb major risc d'exclusió social, la millora i ampliació de l'espai lliure mitjançant operacions d'esponjament i accions complementàries per a fomentar el comerç i l'activitat cultural.

La proposta de millora dels barris del sud de Vic principalment fomentava la cohesió social per mitjà de les activitats culturals, esportives i comunitàries, i amb aquesta finalitat destinava els 12,3 MEUR a actuacions de millora dels espais públics i a l'adaptació dels equipaments existents. A principi del 2006, el Govern va fer balanç dels dos anys d'aplicació de la Llei de barris. El mes d'abril ja s'havien fet els projectes de remodelació dels trenta barris escollits en les dues primeres convocatòries, i es preveia que abans de l'estiu es resolgués la tercera convocatòria, a la qual optaven uns cinquanta-tres municipis. Alhora, es va presentar un seguit d'actuacions complementàries concebudes amb els departaments de Medi Ambient i Habitatge, Salut, Treball i Indústria, i Benestar i Família a fi d'incrementar l'abast de la Llei i poder assolir una política integral d'atenció als barris més amplia. Entre aquestes actuacions destacava l'atenció domiciliària a la gent gran, els programes de formació a mares adolescents, la promoció d'habitatges de protecció oficial, els ajuts a la rehabilitació d'edificis, els plans de qualitat social als barris o el programa pilot per a la cerca de feina. Es tractava, en síntesi, d'eines per millorar l'atenció sanitària i la integració social i laboral de la població d'aquests barris.

JBM

Més informació

http://www10.gencat.net/ptop/AppJava/cat/arees/ciutat/barris/index.jsp
http://www.diba.es/iuhal/intervencionbarris.asp

176 REINTRODUCCIÓ DE L'ÓS A L'ALT PIRINEU I ARAN



Durant tot l'any 2005 roman oberta la polèmica entorn del projecte de reintroducció de nous exemplars d'óssos al Pirineu per garantir-hi la supervivència i la reproducció d'aquest animal. La proposta, liderada pel Govern francès, s'ha anat posposant a causa de la forta oposició de les autoritats araneses.

Antecedents | 2004:178

L'actual població d'óssos a la Península és de cent quinze exemplars, aproximadament, segons dades de la Fundació Oso Pardo. Cent es troben a la Serralada Cantàbrica i quinze o setze als Pirineus Centrals, els quals provenen de la reintroducció que es va fer d'aquest animal en aquella zona el 1996 per iniciativa del Govern francès.

Després d'haver-se extingit l'ós bru autòcton a principi de la dècada dels noranta, el segon atac que es va fer contra aquesta espècie va ser la mort de l'ossa Canelle, fruit de la reintroducció, per part d'un caçador francès. Actualment, l'escassa presència de femelles entre aquest nou col·lectiu en fa difícil la capacitat de reproducció, per això es va pensar que calia impulsar-ne una nova reintroducció. La proposta va obrir una forta polèmica entre els patrocinadors del projecte i determinats col·lectius del territori directament afectat, defensada fonamentalment pel representant del Govern aranès. Els principals arguments en contra són els perills que representa la introducció de l'ós per a la ramaderia i en certa manera per a la població local, la qual se sent deixada de banda i se sent obligada a acceptar els criteris estrictament ecològics plantejats des de la ciutat. Per altra banda, els seus defensors consideren que la presència d'aquest animal és un indicador d'elevada qualitat ambiental i també un reclam turístic

El projecte francès de reintroducció

L'11 de febrer representants dels governs d'Espanya, França i Andorra i de les comunitats autònomes de Catalunya, Aragó i Navarra, reunits a Barcelona, van acordar impulsar el primer pla d'acció conjunt per a la recuperació de l'ós bru al Pirineu abans de la tardor.

L'alliberament de nous exemplars d'ós a la zona dels Pirineus Atlàntics i Centrals, concretament en zones properes a la Vall d'Aran i el Pallars Sobirà, estava previst per a la tardor, segons informava el biòleg francès Pierre Yves Quennette, després de la reunió celebrada el 5 d'abril a Vielha amb les autoritats i els tècnics de medi ambient dels territoris esmentats.

José Luís Herranz Sáez, director general de Biodiversitat, després de la reunió declarava que el pla per a la reintroducció també preveia una campanya de sensibilització adreçada als agricultors, caçadors i ramaders de les poblacions locals per tal que l'ós no fos vist com una amenaça sinó com un enriquiment de l'entorn i com un reclam turístic alhora.

El projecte de reintroducció havia donat molts bons resultats, segons informava la ministra de Medi Ambient espanyol, Cristina Narbona Ruiz, al Congrés dels Diputats el 9 de febrer, encara que aquests eren més positius des d'un vessant medambiental que des de l'òptica estricta dels valors socials, ja que no es podia obviar la polèmica que havia suscitat.

Oposició al projecte per part d'algunes institucions del territori afectat

Carles Barrera Sánchez, síndic del Consell General de la Vall d'Aran, declarava que en aquest projecte no havien estat tingudes en compte les plenes competències en medi ambient i ramaderia que té la Vall d'Aran i que no era suficient la indemnització que es preveia donar als ramaders en cas d'accidents, sinó que calien inversions i suport al sector en general.

Ecologistes reclamen més espai protegit per a la supervivència de l'ós i donen suport al projecte

Diverses associacions ecologistes de Catalunya, entre elles DEPANA, i també de Navarra i Aragó van subscriure un manifest, Osas 2005, per demanar al Ministeri de Medi Ambient, als governs de les comunitats de Navarra i Aragó i a la Generalitat de Catalunya un programa de reforçament de la població d'ossos al Pirineu. Un dels aspectes que defensa la iniciativa és una major protecció de l'hàbitat d'aquesta espècie per mitjà de l'ampliació de la proposta per la XARXA NATURA 2000 [199] que, de retruc, podria afectar negativament l'ampliació de L'ESTACIÓ D'ESQUÍ I URBANITZACIÓ DE BAQUEIRA-BERET [59]. DEPANA, que signa el document encara que no demana una protecció especial per a les àrees esmentades, considerava, segons recollia el diari *La Mañana* del 14 de febrer, l'endemà de les declaracions del seu vicepresident Frank Capdevila Carcassona a aquest mitjà, que l'oposició del síndic de la Vall d'Aran, Carles Barrera, a la reintroducció de l'ós no creia que fos representativa de tota la població, ja que segons una enquesta feta al vessant sud del Pirineu es deduïa la creixent acceptació social de l'ós.

Endarreriment de l'alliberament

El 22 de juliol ja sortia als principals mitjans de premsa la notícia que l'alliberament dels óssos es retardaria i que aquest rebria el suport del programa Life europeu. La notícia l'havia fet pública el conseller de Medi Ambient i Habitatge, Salvador Milà Solsona, en la primera visita oficial el 21 de juliol a la Vall d'Aran. Milà informava que la nova ministra francesa d'Ecologia i Desenvolupament Durable, Nelly Olin, volia fer noves consultes abans d'alliberar l'animal. Al mateix temps, el conseller de Medi Ambient i Habitatge considerava que la reintroducció de l'ós suposa també la recuperació d'un hàbit i una forma de vida que va perdurar durant molt temps a la muntanya sense greus conflictes.

A final d'any el diari *El Segre* informava, segons fonts del Ministeri de Medi Ambient esvolè, que a la primavera s'alliberarien cinc femelles d'ós procedents dels seus boscos.

MPB

Més informació:

http://www.depana.org/osbru/manifest.html
http://mediambient.gencat.net/cat/el_medi/fauna/ (buscar per especies protegides)
http://www.edu365.com/vadellibres/llibre/30/tot-un-personatge.html

RIERA D'ARENYS. CANALITZACIÓ



Davant les contínues discrepàncies sobre el projecte de canalització de la riera d'Arenys de Munt, avalat per l'Ajuntament, l'Agència Catalana de l'Aigua i el Ministeri de Medi Ambient, la plataforma Salvem la Riera hi presenta un recurs contenciós en contra. Això l'atura temporalment però segueix el debat sobre quina és la millor solució per evitar les riuades que es produeixen freqüentment.

Antecedents | 2003:108

La riera d'Arenys o de Sobirans està situada a la Serralada Litoral, al centre de la comarca del Maresme. Neix en el terme municipal d'Arenys de Munt i, després de 8 km de recorregut desemboca a la mar Mediterrània, en el municipi d'Arenys de Mar. Igual que moltes altres rieres urbanes del Maresme, aquesta passa pel mig dels centres urbans i és l'eix de la vida local dels dos municipis. A causa de les periòdiques riuades i dels problemes que aquestes ocasionen, l'any 1992 es va fer un pla de protecció contra avingudes d'aigua, del qual la canalització de la riera d'Arenys és l'última gran actuació que queda per fer.

L'any 1995 es va presentar el primer projecte de canalització de la riera, que va haver de ser modificat ja que suposava la desaparició d'arbres monumentals. D'aquell any i fins al 2002 se'n van anar cobrint alguns trams de manera intermitent. Davant la diversitat d'opinions que va aixecar la proposta, l'alcalde de la localitat, Andreu Majó, del partit Arenys de Munt 2000, va organitzar una consulta popular en la qual només va participar un 20 % dels cens electoral però on la majoria va donar suport al projecte. L'agost de 2003 l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA) va presentar el projecte de canalització i cobriment definitiu, redactat per l'enginyer Josep Serra Vicente, aprovat pel Ministeri de Medi Ambient (MMA) i pressupostat amb 14,4 MEUR. Aquest preveia construir a la capçalera de la riera un gran dipòsit o bassa per aturar l'aigua, a partir d'aquest punt canalitzar-la a cel obert i, quan arribes a Arenys de Munt, cobrir-la.

Lluny d'arribar a un acord, continuen les discrepàncies

El mes de juny de 2004, la plataforma Salvem la Riera va presentar un recurs contenciós administratiu contra el projecte, que va fer aturar el procés. Aquesta plataforma defensava que a part de l'impacte ambiental hi havia deficiències tècniques que no asseguraven que es repetissin les riuades. A la vegada, membres de la plataforma van organitzar mesures de pressió, com una vaga de fam a la plaça de l'església. L'any 2004 també es va trencar el consens polític que hi havia sobre el projecte de canalització, ja que durant un ple extraordinari en què es votava per demanar al MMA que accelerés el procés per començar les obres, els dos regidors d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) es van abstenir en la votació perquè consideraven que aspectes importants del projecte no s'havien discutit.

Amb l'entrada de l'any 2005, la Generalitat va prioritzar la millora de les rieres del Masnou, Cabrils, Vilassar de Dalt, Arenys de Mar i Arenys de Munt, ja que eren les úniques que quedaven pendents d'arreglar parcial o totalment. Durant el mes de febrer, el conseller de Medi Ambient i Habitatge, Salvador Milà, va anunciar que en breu es licitarien les obres per canalitzar la riera d'Arenys de Munt. Aquest considerava que el projecte havia recollit l'experiència de totes les canalitzacions de rieres que s'havien fet al Maresme, a la vegada que era sostenible i respectuós amb el medi. Tot i això, Jordi Colomer, integrant de la plataforma Salvem la Riera, va recordar que el MMA no havia respost el recurs presentat per la plataforma en el termini que estipulava la llei, de manera que un jutge hauria de dictaminar si el projecte estava suspès o si s'havia de tornar a fer o no.

Així, doncs, en acabar l'any les obres per canalitzar la riera no havien començat i continuava el desacord sobre quina era la millor solució per evitar les riuades. En general, el problema de la canalització i manteniment de les rieres havia estat un dels fets que més discrepàncies havia aixecat al Maresme. Durant l'any 2005 l'ACA tenia previst actuar en vint-i-sis conques de rieres, però amb el pressupost per a neteja i manteniment reduït a menys de la meitat que l'any anterior. Això suposava que només se satisfarien un 10 % de les demandes que s'havien fet aquell any des del Consell Comarcal del Maresme.

JCV

Més informació:

http://www.arenysdemunt.org/ARXIUS/notes/triptic_Riera_A_4.pdf
http://es.geocities.com/salvemla/presentacio.htm



Desacord sobre la millor solució per evitar les riuades. Foto: Marta Casas.

178 RIU LLOBREGAT. DESVIAMENT



Un cop desviat el riu, l'antiga llera del riu Llobregat, que mai no s'havia dessecat completament, es converteix en una llacuna alimentada per les aigües subterrànies. Aquest fet i la falta de coordinació administrativa retarden el projecte per construir-hi els nous accessos viaris i ferroviaris al port de Barcelona. L'Autoritat Portuària de Barcelona mostra la seva preocupació, però no és fins a l'acabament de l'any quan el Departament de Medi Ambient i Habitatge i el Ministeri de Medi Ambient donen l'impuls definitiu a l'obra. Paral·lelament, entitats ecologistes i veïnals es manifesten contra la cobertura de l'antiga llera i DEPANA presenta una queixa davant la Comissió Europea amb què demana la supressió dels fons europeus destinats a l'ampliació del port. A la nova llera del riu es projecta un centre per a la pràctica del rem.

Antecedents | 2004:181

Des de setembre de 2004, la desembocadura del riu Llobregat s'ha enretirat 2,5 km més al sud de la situació que havia tingut els darrers anys. El riu es va desviar per permetre el creixement del PORT DE BARCELONA [159] i destinar la superfície guanyada als nous accessos viaris i ferroviaris del port. Tanmateix, una sentència contrària del desviament del riu, però posterior a l'inici de les obres, va obligar les administracions a negociar compensacions "ambientals" amb els grups ecologistes. La principal obra pendent a començament d'any era el cobriment amb terra de l'antic llit per poder construir al damunt les noves infraestructures.

Neix una nova zona humida a l'antiga llera del riu Llobregat

El desviament del Llobregat va implicar que l'antiga llera quedés desconnectada de la circulació d'aigües superficials. Si bé es creia que el llit s'assecaria per si sol, l'aigua restant i les aportacions d'aigua de l'aqüífer subterrani van originar una llacuna similar a les de la resta del delta del Llobregat. A més, la qualitat de l'aigua de la nova llacuna era superior a la que circulava pel riu abans que s'hagués desviat.

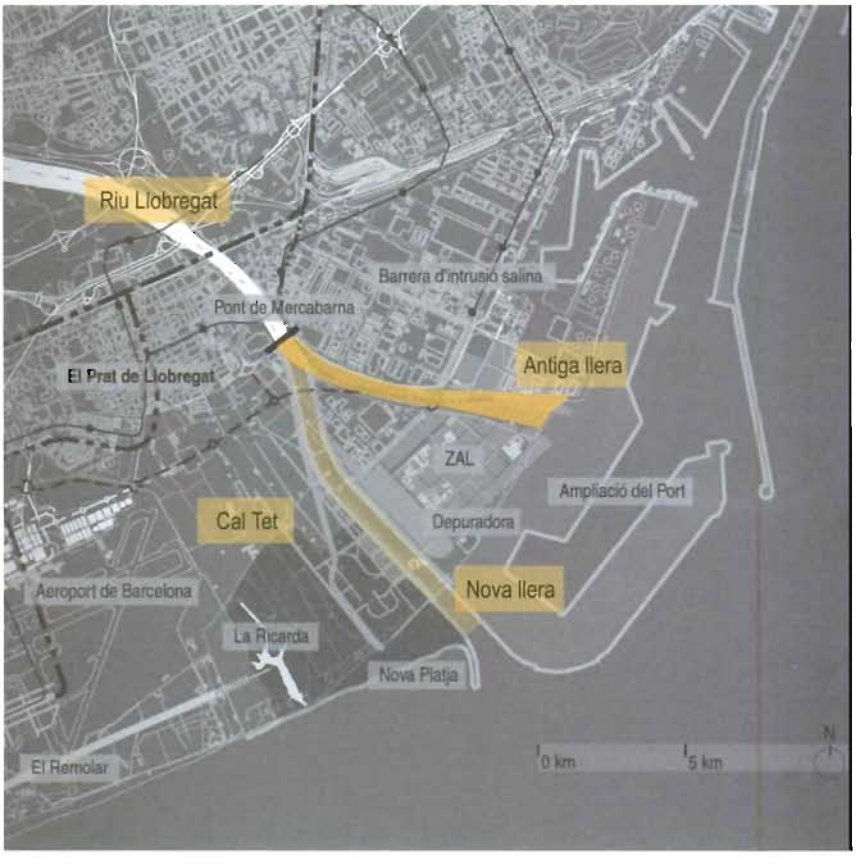
Aquestes condicions van afavorir que a la nova zona humida apareguessin moltes espècies pròpies d'aquests ecosistemes. De fet, segons els grups ecologistes (entre els quals hi havia la Lliga per a la Defensa del Patrimoni Natural –DEPANA–, SEO-Birdlife i Ecologistes en Acció), l'antiga llera acollia la mateixa vegetació i fauna que els espais dels futurs ESPAIS D'INTERÈS NATURAL DEL DELTA DEL LLOBREGAT [58]. Moltes d'aquestes espècies estan protegides per directives comunitàries com la d'Hàbitats (92/43/CEE) o la d'Ocells (79/409/CEE).

Preocupació del port de Barcelona per l'endarreriment de les obres

A començament de juny encara no s'havia iniciat l'assecatge i la cobertura posterior del llit antic. L'endarreriment acumulat, que arribava a set mesos, s'explicava en gran part per la falta de coordinació entre les administracions implicades. Aquest retard impedia executar el pla director viari i ferroviari, els estudis informatius del qual els estava redactant el Ministeri de Foment. Joaquim Coello president de l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB), va advertir que les connexions viàries i ferroviàries eren imprescindibles per evitar un col·lapse al port o al seu entorn, i va reclamar la creació d'una única autoritat per agilitar les tramitacions i les obres.

Paral·lelament, la comissió del PLA DEL DELTA [2004:134], formada pel Govern central, la Generalitat de Catalunya i els ajuntaments de Barcelona i el Prat de Llobregat, va acordar no asfaltar tota la superfície de l'antiga llera i mantenir-ne una part com a zona verda. En aquest sentit, l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA) va anunciar que s'estava plantejant conservar una zona humida en aquest àmbit.

A començament d'octubre, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques (PTOP), Joaquim Nadal, va oferir fer-se càrrec de les actuacions ambientals previstes per tal d'agilitar el procés. Aquestes actuacions, que eren competència del Ministeri de Medi Ambient (MMA), consistien a traslladar els peixos que havien aparegut a la nova llacuna, omplir de terra l'antiga llera i condicionar i mantenir 10 ha com a zona verda humida. Un cop executades aquestes obres, el Ministeri de Foment podria aprovar els estudis informatius del pla d'accessos viaris i ferroviaris al port.





El riu es va a desviar per permetre el creixement del port de Barcelona. Foto: Àlex Tarroja

Entitats ecologistes i veïnals es manifesten contra la cobertura de l'antiga llera

A principi del mes de juny, DEPANA va alertar que el cobriment de l'antiga llera del Llobregat era una actuació sense precedents a Europa que podia constituir delicte ecològic. De fet, l'entitat ja havia presentat el novembre de 2004 una denúncia a la Fiscalia de Medi Ambient contra la cobertura d'un tram de 600 m de l'antiga llera.

Seguint amb aquesta campanya d'oposició, el 16 d'octubre va tenir lloc una bicicletada per a reclamar la preservació de l'antiga llera. L'acte el van organitzar diverses entitats ecologistes (DEPANA, SEO/Birdlife, Centre d'Estudis i Projectes Alternatius –CEPA–, Ecologistes de Catalunya, entre altres) conjuntament amb entitats veïnals del Baix Llobregat. A la concentració hi van assistir unes dues-centes cinquanta persones i s'hi va llegir el Manifest en defensa del riu i del delta del Llobregat.

El document sostenia que l'antiga llera continuava essent domini públic hidràulic i tenia la consideració de zona humida, amb la protecció estatal i internacional que això implicava. Considerava també compatible el manteniment de la nova zona humida amb el sistema ferroviari d'accés al port. En aquest sentit, es demanava que aparegués a exposició pública el projecte d'accessos i serveis ferroviaris del port acompanyat del pertinent estudi d'impacte ambiental. A més a més, les entitats reclamaven una nova declaració d'impacte ambiental que substituís l'existent i que valorés les necessitats ferroviàries reals del port i la situació ambiental de la nova llacuna. Finalment, s'advertia que el rebliment de la llera podria agreujar el procés de salinització de l'aqüífer del delta del Llobregat.

L'oposició de DEPANA va continuar durant la resta de l'any. A final de novembre, l'entitat ecologista va presentar una queixa davant la Comissió Europea (CE) en contra de l'ampliació del port de Barcelona i la cobertura de l'antiga llera del riu. Els ecologistes van considerar que aquests projectes incomplien la normativa europea sobre zones humides. Per aquesta raó van sol·licitar a la CE que congelés els ajuts europeus (de 277 MEUR) destinats a les obres d'ampliació del port.

Un canal de rem a la nova llera del Llobregat

El 15 de desembre l'Ajuntament del Prat de Llobregat, la Secretaria General de l'Esport de la Generalitat de Catalunya i la Federació Catalana de Rem (FCR) van signar un conveni de col·laboració per crear un centre d'alt rendiment de rem al municipi. La FCR havia demanat un nou espai per a aquest esport dins l'àmbit metropolità a causa de la saturació del canal olímpic de Castelldefels i de la llunyania del llac de Banyoles. Segons Miquel Lluís Rutllan, president de la FCR, el tram entre el pont de l'autovia de Castelldefels i el mar, de 3.500 m, presentava un sector rectilini de 2.000 m de llargada i 200 d'amplada que era idoni per a la pràctica del rem. La proximitat de Barcelona i d'una futura estació de la LÍNIA 9 DEL METRO [97] n'afavorien també la nova instal·lació.

El projecte definitiu estava previst que es redactés durant el 2006 i es volien iniciar les obres abans d'acabar aquell any. Tanmateix, es van apuntar algunes propostes. En el marge dret se situaria la base de les instal·lacions, que ocuparien uns 1.800 m²; per guardar les embarcacions hi hauria un mínim de tres hangars i un embarcador mòbil que es retira-

ria si es produïen crescudes del riu. El centre es completaria amb un aparcament, un magatzem, un gimnàs, una zona de restauració, aules i vestidors. La Generalitat de Catalunya es va comprometre a participar en el finançament del projecte.

L'impuls definitiu per al rebliment dels terrenys de l'antiga llera

Amb l'objectiu de desencallar el rebliment de l'antiga llera, el 19 de desembre el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) i el MMA van acordar una modificació del conveni que havia estat signat anteriorment per dur a terme el desviament del Llobregat. Aquest nou acord es va assolir, en part, perquè la Fiscalia de Medi Ambient havia arxivat la denúncia que DEPANA va interposar el novembre de 2004. Segons el pacte, l'APB assumia la tasca d'omplir amb terra l'antiga llera i d'urbanitzar la zona. D'altra banda, el MMA s'encarregava de traslladar els peixos de la nova llacuna i també de finalitzar l'expedient de desafectació de l'antiga llera del riu com a domini públic hidràulic.

Com a nova compensació ambiental de l'obra que s'afegia a les ja executades (és a dir, les associades al projecte de desviament mateix, com ara la llacuna de Cal Tet), el DMAH va presentar el projecte d'un parc fluvial lineal de 7 ha paral·lel a l'antiga llera del riu, que podria incloure una zona humida i un bosc de ribera. DEPANA va considerar que era del tot insuficient i que calia un projecte més ambiciós que impliqués el Departament de Política Territorial i Obres Públiques.

Un cop s'hagués dessecat i omplert de terra l'antiga llera, s'havia previst iniciar la construcció del tercer moll de càrrega i de les dues noves estacions ferroviàries. Segons l'APB, l'ampliació definitiva acabaria a final de 2009, divui mesos més tard de les previsions inicials.

XBR, XSR i JRL

Més informació

www.apb.es/APB/WEBROOT/ca/APB/Les_Obres

www.geocities.com/bruixota/manifest.pdf (Manifest en defensa del riu i del delta del Llobregat)

www10.gencat.net/ptop/AppJava/cat/arees/territori/europorta/index.jsp



En el període comprès entre l'estiu de 2004 i l'estiu de 2005 les precipitacions són molt escasses a tota la península Ibèrica. Aquesta situació meteorològica deriva a la sequera més extrema mai registrada des de 1947, quan s'inicià la recollida sistematitzada de dades a l'Estat. La falta d'aigua genera múltiples problemes socioeconòmics i ambientals que afecten tot el territori català. Al maig la Generalitat aprova el Decret de sequera per estalviar aigua. A partir de la tardor de 2005 la sequera s'alleugereix, gràcies a les pluges, per bé que no solucionen del tot els problemes de dèficit hídric acumulats des de 2004.

El clima a Catalunya

A grans trets, el clima de Catalunya és mediterrani temperat. Pluviomètricament es caracteritza per uns hiverns i uns estius secs, llevat del Pirineu, i una primavera i una tardor plujoses. Analitzat amb més detall a Catalunya s'hi distingeixen quatre variants climàtiques: són mediterrani litoral, a la costa, mediterrani amb tendència continental, a l'interior, d'alta muntanya, al Pirineu, i atlàntic, a la Vall d'Aran. Aquesta diversitat presenta una gran variabilitat pluviomètrica. La precipitació oscil·la entre els valors inferiors als 400 mm de mitjana anual, a la Depressió Central, i els valors superiors als 1.200 mm de mitjana anual, al Pirineu. El clima mediterrani té una variabilitat pluviomètrica interanual important, amb alternança d'anys de sequera amb anys plujosos.

Les precipitacions de l'any 2005

En climatologia, quan es parla de precipitació, el període temporal de referència és l'any hidrològic, que va del dia 1 de setembre d'un any al dia 31 d'agost de l'any següent. En l'informe de l'any hidrològic 2004-2005, elaborat pel Servei Meteorològic de Catalunya (SMC), destaca que cap de les estacions meteorològiques de la xarxa del SMC assolí la seva corresponent mitjana climàtica de precipitació. Amb aquest situació de dèficit hídric es trencava amb la tendència apuntada els quatre anys hidrològics anteriors, en els quals els valors de precipitació acumulada eren iguals o per damunt de la mitjana climàtica.

L'any hidrològic 2004-2005 només va ser normal (precipitació d'entre un 90 i un 110% respecte a la mitjana climàtica) a la Vall d'Aran, al nord del Pallars Sobirà i al nord del Ripollès. Va ser sec (precipitació d'entre un 30 i un 90% respecte a la mitjana) a les comarques del litoral i a les de l'interior gironines, i molt sec (precipitacions per sota el 30% de la mitjana) a les comarques centrals, a les de ponent i a les del Prepirineu. En moltes de les poblacions dels darrers àmbits geogràfics esmentats la precipitació acumulada d'aquell any hidrològic fou per sota els 200 mm; és a dir unes xifres similars a la mitjana climàtica del litoral d'Almeria, de clima àrid. És exemplar el cas extrem d'Alcarràs (Segrià) que, l'any hidrològic 2004-2005, només recollí 137,8 mm de precipitació.

A l'hivern de 2005 les nevades van ser escasses a gairebé tot el Pirineu. Això impedí acumular reserves d'aigua en els embassaments més importants, els quals s'omplen amb els rius nascuts a l'àmbit pirinenc. La pluja de la primavera fou molt escassa i va marcar en molts casos rècords històrics per la seva migradesa. El mes d'abril, amb precipitacions mitjanes altes per tot Catalunya, va ser molt sec arreu. A Lleida es van recollir 3 mm, quan la mitjana climàtica del mes és de 48 mm; a Barcelona es van recollir 15 mm, quan la mitjana és de 51 mm, i a Girona 20 mm, quan la mitjana és de 73 mm.

A l'estiu les pluges, a diferència de les estacions precedents, es van ajustar al patró pluviomètric de Catalunya, és a dir, va ser sec arreu però amb precipitacions normals en relació amb la mitjana al Pirineu. Per tant la sequera tingué continuïtat. A la tardor, en canvi, la tendència canvià de signe. Segons l'informe de l'any hidrològic 2005-2006 del SMC, que recull la pluviometria de la tardor de 2005, la precipitació s'acostà a la mitjana d'aquesta estació de l'any a gairebé tot Catalunya. Les comarques menys beneficiades van ser el Pallars Jussà, la Vall d'Aran, la Cerdanya i la Noguera on la precipitació va estar entre el 70 i el 90% respecte a la mitjana. Les comarques més beneficiades van ser les més orientals amb superàvits de precipitació que superaren en un 190% a la mitjana. Les precipitacions van ser especialment abundants a la costa gironina, amb inundacions al Baix Empordà. La població empordanesa amb més precipitació de la tardor va ser Castell d'Aro, amb 587,8 mm. Les pluges de l'Empordà es registraren molt concentrades en l'episodi de l'11 al 16 d'octubre i del 9 al 16 de novembre. Les precipitacions de tardor ajudaren a fer que moltes mitjanes anuals de precipitació de les comarques de la costa s'acostessin a la mitjana climàtica normal. Malgrat aquesta consideració la pluja de la tardor fou una solució parcial, ja que la terra estava molt eixuta i les reserves dels embassaments molt minvades perquè la sequera s'arrossegava des de l'estiu de 2004. A més a més, les precipitacions abundants de final de 2005 van ser a la costa i no al Pirineu, és a dir, on cal que plogui per omplir els embassaments.

La resta de l'Estat, segons el Resum Anual Climatològic de l'any 2005 de l'Institut Nacional de Meteorologia (INM), també es caracteritzà pel dèficit hídric. Segons l'informe va ser sec o molt sec, a tota la península, incloses les comunitats autònomes de l'angle nord-oest peninsular, de clima atlàntic. Al setembre M. Teresa Fernández de la Vega, vicepresidenta primera del Govern de l'Estat, informà que la insuficiència de pluges va fer que l'any hidrològic 2004-2005 fos el més sec des de 1947 a tot l'Estat, quan s'inicià la recollida sistematitzada de dades.

El dèficit hídric implicà un ampli ventall de conseqüències socioeconòmiques i ambientals que afectaren tot el territori. Entre les més importants hi hague pèrdues econòmiques en el sector primari, restriccions del subministrament d'aigua per a ús domèstic en alguns municipis, restriccions del subministrament d'aigua per usos agrícoles i industrials a més del 90% de municipis de Catalunya, amenaça de restriccions d'aigua per a ús domèstic a les grans ciutats i diversos problemes ambientals.

Conseqüències en el sector agrícola, ramader i forestal

La sequera derivà en pèrdues econòmiques molt importants en el sector primari. En les activitats agrícoles la sequera afectà tant els conreus de secà com els de regadiu. En els primers per l'absència de precipitacions i, en els segons, per la manca de reserves d'ai-

gua en els embassaments. Els cereals de les comarques lleidatanes van ser els primers conreus perjudicats, amb pèrdues, en alguns casos, del 100% de la collita. La fruita seca, l'oliva i la vinya quedaren afectades per la insuficiència de pluges, tant a les comarques tarragonines com a les lleidatanes.

De regadiu, la xarxa de canals de les comarques de ponent que reguen camps de fruita i horta adoptaren diferents estratègies per dosificar les reserves d'aigua dels pantans. Per exemple, la Comunitat de Regants del Canal d'Urgell a la primavera tancà alguns dies el canal per allargar la temporada de reg. L'adopció de totes aquestes mesures extremes va fer que la producció dels conreus de regadiu minvés notablement. El mes de juliol el Departament d'Agricultura Ramaderia i Pesca (DARP) estimà que la producció agrícola de 2005 disminuiria un 7%. Segons la mateixa font, les comarques del Bages, el Solsonès, Osona, el Gironès, la Segarra, l'Urgell, el Segrià, el Pallars Jussà i l'Anoia, al juliol, eren les més perjudicades.

En el sector de la ramaderia, la manca d'aigua per abeurar el bestiar en les comarques del Prepirineu i de ponent comportà el transport d'aigua en camions cisterna. Aquest fet apujà molt els costos d'explotació del bestiar. Els sectors més perjudicats van ser l'ovi i el cabrum. En l'àmbit pirinenc la transhumància estival s'hagué de fer fins a la Vall d'Aran, la comarca menys afectada per la sequera. A la resta del Pirineu, les pastures estaven molt seques. L'eixut afectà també els boscos i derivà, d'una banda, en un elevat risc d'incendis [84 , 85] i, de l'altra, en l'assecament de molts arbres a causa de l'estrès hídric, tal com succeí a la serra del Montsec. Aquests problemes forestals van anar en detriment de la producció silvícola.

La minva de les reserves d'aigua i les restriccions

A mesura que avançava l'any, les reserves d'aigua dels embassaments i dels aqüífers decreixien gradualment. Això comportà restriccions en el subministrament, sobretot, per a usos agrícoles i industrials. A final de gener, més de quaranta nuclis de població lleidatans ja patien restriccions d'aigua. El mes de maig ja eren setanta-quatre nuclis de població de vint-i-dos municipis de les comarques de Lleida. Aquest fet comportà que camions cisterna subministressin aigua tant per al consum humà com per al bestiar. Paradoxalment, les comarques més afectades van ser l'Alta Ribagorça, el Pallars Jussà i l'Alt Urgell, és a dir, demarcacions, segons els climatòlegs, plujoses.

Atès que a la primavera no va ploure, època en la qual es confiava a recuperar la normalitat pluviomètrica, el Govern aprova el decret de sequera (Decret 93/2005, de 17 de maig), amb el vistiplau de l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA), ens públic adscrit al Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH). El decret tenia la finalitat d'adoptar amb immediatesa mesures d'estalvi i d'aprofitament més eficient de l'aigua emmagatzemada per tal d'abordar el dèficit de pluges a totes les comarques. L'aplicació del decret va permetre, a final d'agost, estalviar l'aigua equivalent a quaranta-tres dies de consum.

A la primera setmana de juny la sequera ja afectava el 95% dels municipis de Catalunya. Aquest fet comportà que l'ACA, aplicant les mesures del decret de sequera, restringís parcialment els subministrament d'aigua en els usos agrícoles i industrials per estalviar-la. S'arribava a aquesta situació en una setmana en què els embassaments de les conques del Ter i del Llobregat, que subministren aigua a les comarques de Barcelona i Girona, estaven per sota del 45% de la seva capacitat. En aquell moment, el conjunt de conques hidrogràfiques també estava per sota del 50%, excepte les conques de la Muga i del sistema Siurana-Riudecanyes.

A l'estiu les reserves van continuar decreixent. Les pluges de tardor van alleugerir la sequera. El retorn de les precipitacions van evitar restringir el subministrament per a l'ús domèstic a més de la meitat de la població de Catalunya. Tot i així, el mes de novembre encara hi havia una seixantena de poblacions amb restriccions. Els embassaments, a final de novembre, es van situar al 47% de la seva capacitat.

Les reaccions i les mesures de les administracions públiques

El Ministeri de Medi Ambient (MMA) va fer els primers tocs d'alarma per la sequera a final de 2004. El gener de 2005 Cristina Narbona, ministra de Medi Ambient, ordenava a les confederacions hidrogràfiques i a les comunitats autònomes ue enllestissin els plans especials per afrontar la sequera. Les reaccions polítiques es multiplicaren a final de la primavera, quan la sequera s'agreujà per l'absència de pluges primaverals.

Al maig Narbona acusava el govern anterior, del Partit Popular, d'endarrerir els plans especials contra la sequera. A més a més, afegia que la situació extrema del 2005 era una "magnífica ocasió" per "reconsiderar el model de consum de l'aigua" de l'Estat (Pla hidrològic nacional [2004:140 i 174]). La ministra anunciava que en aquell moment s'estaven fent inversions per un valor de 300 MEUR per pal·liar el problema. Segons Narbona, l'aplicació de mesures previstes en el Programa Aigua [174], com per exemple la inversió en plantes dessaladores, ja donaven el fruit. En aquest context, la ministra titllava d'"inútil" el transvasament de l'Ebre perquè el riu no podia cedir aigua en casos com la sequera de 2005.

L'aprovació, al maig, del decret de sequera fou la mesura més important presa pel Govern català. El decret preveia diferents nivells d'emergència i prioritzava el submi-



Mata de boix seca fruit de l'estrès hídric que van patir les plantes l'any 2005, al PN de Sant Llorenç del Munt i L'Obac. Foto: Ramon Boter de Palau.

nistrament domèstic de l'aigua, un ús prioritari segons la legislació. El decret obligava les companyies d'aigua i tots els municipis a presentar mesures d'estalvi d'aigua i a aplicar-les, fet que no s'acomplí al 100%. El decret de sequera es modificà (Decret 187/2005, de 6 de setembre) per dossificar encara més les reserves i garantir, així, l'aigua per a ús domèstic fins a la primavera de 2006. El decret era d'aplicació fins a final de 2005, per bé que es derogà a final de novembre gràcies a les precipitacions i a la millora dels embassaments.

L'ACA aplicà moltes mesures perquè es complís del decret de sequera. Entre altres coses, ordenà el transvasament d'aigua de l'embassament de Sau al de Susqueda per aprofitar més bé els recursos. Sancionà diferents hidroelèctriques per fer un ús intensiu de l'aigua que va fer que alguns trams de rius importants s'assequessin i que això generés una elevada mortaldat de peixos. Va reptar les companyies d'aigües a aconseguir un aprofitament millor de les aigües subterrànies. Aquesta darrera mesura derivà en una agra polèmica entre l'ACA i Aigües de Barcelona (AGBAR) per l'explotació dels aqüífers del delta del Llobregat. L'ACA retreia que aquesta companyia, per interessos empresarials, prescindia de l'aprofitament de les aigües del subsòl. I AGBAR, per la seva part, replicava que l'aprofitament dels aqüífers comportaria una sobreexplotació de pous, amb el perill conseqüent de la contaminació i la salinització de l'aigua. A la tardor l'ACA proposà construir una tercera planta dessaladora, a més de la ja existent a Blanes i la projectada (vegeu DESSALADORA DEL PRAT DE LLOBREGAT [54]).

Al maig molts municipis lleidatans, a través dels consells comarcals, reaccionaren a la sequera i els seus efectes amb sol·licituds al Govern de Catalunya. Per exemple, Xavier Pont (Convergència i Unió (CiU)), president del Consell Comarcal del Pallars Jussà, demanava a la Generalitat la declaració de zona catastròfica a la comarca pels danys a l'agricultura i a la ramaderia, petició que des del DARP es desestimà. També des de ponent el president de la Diputació de Lleida, Isidre Gavín (CIU), sol·licitava ajuts econòmics a la Generalitat per poder pagar part del cost dels camions cisterna amb què se subministrava aigua als municipis amb restriccions. La resposta del Govern fou positiva i dotà amb el doble de recursos econòmics previstos la iniciativa perquè els municipis de Lleida poguessin assimilar els costos extraordinaris derivats de la sequera extrema.

El DARP, el mes de maig, duplicà l'import dels préstecs que concedia l'Institut de Crèdit Agrari a agricultors i ramaders per afrontar les pèrdues per la sequera. No obstant això, aquestes mesures es consideraven insuficients pels diferents sindicats i organitzacions de pagesos. Una bona mostra del descontent del sector van ser les diferents manifestacions que van fer els agricultors per posar de manifest la manca d'ajuts de les administracions celebrades a Lleida i a Barcelona durant l'estiu.

A mitjan juliol Salvador Milà, conseller de Medi Ambient i Habitatge, durant una visita als terrenys de la futura dessaladora del Prat de Llobregat i a la planta potabilitzadora d'Abrera, explicà que gràcies a les inversions el país, a partir de 2008, podria suportar qualsevol sequera. Per aconseguir aquest objectiu el Govern preveia invertir 1.535 MEUR, el 60% dels quals sortirien dels fons europeus de cohesió. Segons el conseller, aquests diners s'havien de destinar a la millora de l'aprofitament dels aqüífers i a la construcció de noves dessaladores i depuradores. Milà afegia que calia estalviar aigua tot fent-ne un ús responsable.

El Ministeri de Medi Ambient, en la línia de l'estalvi d'aigua que proclamava Milà, endegà al juny una campanya publicitària que donava tota una sèrie de consells per reduir-ne el consum. La campanya afegia que, si tothom seguís els consells, a Espanya es podrien arribar a estalviar fins a 2.500 milions de litres a l'any. La campanya també advertia que un 25% de l'Estat ja estava desertitzat. En relació amb la desertització, durant unes jornades celebrades per la Fundació Santander Central Hispano i la Fundació Diversitat, Narbona declarava que totes les comunitats autònomes patien risc de desertització, excepte Astúries, Galícia, Cantàbria i el País Basc. També afegia que gairebé el 50% del territori català patia el risc de esdevenir un desert.

RBG

Més informació:

http://www.meteocat.com/mares/mare_clima.html
http://www.mma.es/web/sup/tiempo/clima/es_ch/res_anual_clim_2005.pdf
http://www.mma.es/publicacion/ambienta/mayo2005_44/2e_la_sequia44.pdf
http://www.mma.es/secciones/total/agua.htm
http://mediambient.gencat.net/aca/documents/ca/legislacio/decrets/decret_93_2005.pdf
http://mediambient.gencat.net/aca/ca/mitjans

180 TRAMVIA DE L'AVINGUDA DIAGONAL (BARCELONA)



Al llarg de l'any hi ha diverses manifestacions a favor i en contra de la unió del Trambaix i del Trambesòs per la Diagonal. Per una banda, l'Ajuntament de Barcelona s'oposa a la unió del tramvia per la Diagonal en contra de PTOP, TramMet, PTP i altres ajuntaments i col·lectius de la zona. Alhora es continuen els treballs per fer viable l'arribada del Trambaix a Sant Feliu de Llobregat.

Antecedents | 2003: 117; 2004: 183

El tramvia de l'avinguda Diagonal, anomenat Trambaix, uneix els municipis de Barcelona, l'Hospitalet de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Cornellà de Llobregat, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern i Sant Feliu de Llobregat.

La línia compta amb més de 14 km de recorregut i vint-i-set parades, sis de les quals intercanviadores. Està formada per la T1 que enllaça Bon Viatge amb Sant Joan Despí i la plaça Francesc Macià; la T2 que uneix Sant Martí de l'Erm, Sant Joan Despí i la plaça Francesc Macià, i la T3, que uneix les parades de Consell Comarcal, Sant Just Desvern i la plaça Francesc Macià.

El 3 d'abril de 2004 va entrar en funcionament el Trambaix, després del polèmic inici del tramvia durant el període de proves amb més d'una vintena d'accidents, període en què nombrosos col·lectius i associacions de veïns van qüestionar el seu ús.

El Govern estudia enllaçar les dues línies del tramvia per la Diagonal

El mes d'abril, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques (PTOP) Joaquim Nadal, va anunciar que s'estava elaborant un estudi per tal d'unir el Trambaix i el TRAMBESÒS [181] per la Diagonal. L'estudi comptava amb el suport de l'Ajuntament de Sant Adrià de Besòs, dels veïns de la Verneda i de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP).

Alhora Nadal va indicar que, al llarg de 2005 i a suggeriment de l'ONCE, s'invertirien uns 100.000 € per adaptar els passos de vianants amb un paviment sonor a la xarxa actual del tramvia, per a persones amb discapacitat visual.

Valoració d'un any del tramvia

A mitjan abril i després d'un any de l'entrada en funcionament del tramvia, es van fer públiques les dades dels usuaris per part de Tramvia Metropolità, SA (TramMet) –empresa adjudicatària de la gestió i explotació del tramvia– que van ser de 10,6 milions de persones, dels quals 8.163.880 van utilitzar el Trambaix.

Alhora TramMet va elaborar una enquesta per tal d'analitzar la mobilitat dels usuaris. L'enquesta reflectia que el perfil d'usuari que utilitzava més el transport era el d'una dona entre 26 i 40 anys, per a la qual els motius principals de destinació eren els de mobilitat obligada, per anar a la feina o al lloc d'estudi. L'enquesta també anunciava que el 41,9% dels viatgers preferien utilitzar el tramvia tot i poder fer el recorregut en transport privat.

En aquest sentit, el conseller de PTOP, Joaquim Nadal i el president de TramMet, Albert Vilalta, es van mostrar satisfets amb les dades de l'enquesta. Mentrestant, s'estava treballant per a l'arribada de la xarxa del tramvia a Sant Just Desvern i Sant Feliu de Llobregat on es projectaven més parades.

Manifestació per unir els dos tramvies

A final de setembre unes tres-centes persones es van unir per reclamar la connexió del Trambaix i el Trambesòs per la Diagonal. La convocatòria, realitzada pel sindicat Comissions Obreres (CCOO), en col·laboració amb col·lectius de ciclistes, Barcelona Camina i PTP es van trobar als jardinets de Gràcia on es va llegir un manifest que reclamava una *Diagonal per a tothom*. També demanaven que s'apostés per l'ecomobilitat, amb l'ampliació de voreres, i perquè es perllongués el tramvia els 4 km que faltaven per connectar els ramals del Besòs i el Baix Llobregat.

Dos informes valoren positivament la unió dels tramvies per la Diagonal

A l'octubre es van donar a conèixer dos estudis sobre la unió dels tramvies per la Diagonal. El primer, encarregat a TramMet, donava peu a pensar que l'enllaç entre el Trambaix i el Trambesòs era viable. El segon, encarregat per PTP a l'enginyera Marina Lussich, amb la participació de José Luis Rodrigo (PTP) i Pay Noy (PTP), valo-



A l'octubre es van donar a conèixer dos estudis sobre la unió dels tramvies per la Diagonal. Foto: Marta Casas.

rava l'ocupació, la velocitat i la regularitat dels autobusos que passaven per la Diagonal.

El primer estudi analitzava la unió dels dos tramvies entre les places Francesc Macià i les Glòries, sense haver d'alterar el trànsit a l'Eixample on aquests podrien arribar a una velocitat comercial de 18 km, un valor semblant al que tenen actualment les xarxes en servei.

Per la seva banda, l'Ajuntament de Barcelona apuntava que la incorporació del tramvia pel tram central de la Diagonal obligaria a modificar el sistema de circulació de l'Eixample, en carrers com Muntaner, Balmes, Aribau, València, Aragó o Mallorca. Alhora també obligaria a donar més temps als semàfors i això perjudicaria altres vies amb un important volum de trànsit i també línies de bus dels Transports Metropolitans de Barcelona (TMB). A més, els defensors de la implantació del tramvia per la Diagonal defensaven l'operació perquè permetria remodelar la Diagonal o això ajudaria que els vianants guanyessin espai per circular.

Tot i això, l'informe encarregat per TramMet posava de manifest que només es necessitaven petits ajustaments de semàfors. La clau de tot, segons TramMet, era que els tramvies portessin una velocitat que els permetés arribar als semàfors en verd, que seria d'un 18 km/h. D'aquesta manera s'apostava per la connexió entre els tramvies, perquè segons les projeccions d'ús, amb només 5 km més de vies el nombre de viatgers podria doblar-se.

Pel que fa al segon estudi, el president de PTP, Pau Noy, proposava la unió de la plaça de les Glòries i la plaça Francesc Macià de manera que s'aconseguís una freqüència de pas d'un tramvia cada tres minuts. La proposta consistia a allargar la línia T1 (Bon Viatge-Francesc Macià) fins a Glories, i la T5 (Gorg-Glòries) fins a la Zona Universitària.

Segons l'estudi, des del punt de vista econòmic, el cost d'explotació per passatger seria un 36% menor en el tramvia que en l'autobús, cosa que suposaria un estalvi anual de 9 MEUR. Altres aspectes de l'estudi reflectien l'estalvi del consum energètic que es valorava fins a un 50% més barat en l'ús del tramvia, i un estalvi de temps valorat en 30.000 € diaris.

Oposició de l'Ajuntament de Barcelona per unir els tramvies per la Diagonal

A final d'any l'Ajuntament de Barcelona descartava la connexió dels dos tramvies per la Diagonal. El regidor de Mobilitat i Seguretat, Jordi Hereu (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), va manifestar que el consistori no era partidari de l'enllaç en superfície per la Diagonal, perquè encabir els tramvies a18 km per hora entorpiria el trànsit a bona part de l'Eixample. En aquest sentit, el consistori mantenia que ubicar el tramvia en superfície, a banda de la reforma urbanística que implicaria, seria incompatible amb la xarxa viària actual.

D'altra banda el Pla Director d'Infraestructures 2001-2010 (PDI) preveia la possibilitat d'enllaçar els dos tramvies, però sense especificar si es faria per superfície o soterrat. Tot i això l'Ajuntament havia mantingut que només es podria fer per un túnel, i en tot cas, preferia potenciar el transport amb més capacitat. Alhora el mateix pla de desplegament de les xarxes de transport metropolitanes preveia allargar la línia de Ferrocarrils de la Generalitat (FGC) des de la plaça d'Espanya fins a la plaça Francesc Macià. L'Ajuntament es pronunciava a favor d'aquest projecte i enllaçar FGC fins a les Glòries, passant per sota la Diagonal o fins i tot amb alguna estació a la zona del barri de Gràcia.

Tot i això la unió dels tramvies per la Diagonal tenia el suport dels Ajuntaments del Baix Llobregat i del Besòs i de diverses associacions de promoció del transport públic. Però la Generalitat, en els projectes de futur del tramvia, tenia prevista l'arribada del Trambaix al municipi de Sant Just Desvern per a final de 2005 i la del Trambesòs a Badalona durant el 2006.

AJF

Més informació:

www.bcn.es
www.tramvia.org
www.trambcn.com
www.laptp.org
www.elpunt.es
www.lavanguardia.es

181 TRAMVIA DEL BESÒS



EL 2005 continuen els treballs de construcció de la línia T5, que connecta Barcelona amb Badalona. En paral·lel es planteja la connexió del Trambaix i el Trambesòs per la Diagonal i alhora la unió de les línies T4 i T5 a través d'un ramal pel barri de la Mina. Tot i això no es preveu la inauguració de la segona fase del Trambesòs fins al 2006.

Antecedents | 2003:118; 2004:184

El tramvia del Besòs, també anomenat Trambesòs, connecta Barcelona amb Sant Adrià de Besòs i Badalona, a través de la Diagonal i la Gran Via. El Trambesòs consta de dues línies: la T4 que uneix Ciutadella-Vila Olímpica amb l'estació de Renfe de Sant Adrià de Besòs i la T5 entre l'Estació del Nord de Barcelona amb la del Gorg a Badalona.

Durant el 2004 es va inaugurar la línia T4, mentre que la segona fase del Trambesòs, la T5, va patir canvis en el traçat del projecte inicial. En aquest sentit l'Ajuntament de Badalona conjuntament amb els veïns dels barris afectats van demanar a l'Autoritat del Transport Metropolità, SA (ATM) que la línia circulés pel front marítim a fi de donar servei als veïns d'aquesta zona. L'ATM va acordar modificar aquesta demanda en el projecte del tramvia, tal com demanaven els ajuntaments i els veïns, al seu pas per Badalona i Sant Adrià.

Pel que fa al tram de la Rambla del Poblenou de Barcelona, on els veïns s'oposaven al pas del tramvia per l'espai recentment urbanitzat, es decidí que aquest seguiria per la Gran Via fins a la plaça de les Glòries, tal com havien demanat els veïns. L'entrada en funcionament de la línia no es preveia fins al 2006.

El Trambesòs arribarà a Badalona al 2006

A final de febrer de 2005, el director general de Ports i Transports del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), Jordi Julià, va presentar el projecte que definia la nova línia del Tramvia a l'alcaldessa de Badalona, Maite Arqué (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC).

Les obres estaven paralitzades des de l'any anterior, quan els veïns de Badalona, Sant Adrià de Besòs, la Rambla del Poblenou i l'Ajuntament de Badalona s'havien oposat al traçat que s'havia dibuixat al seu pas pel barri de Sant Roc (Badalona), el qual transcorria a la banda de mar de l'avinguda Marquès de Mont-roig. Els veïns volien que el tramvia circulés pel mig d'aquesta via i que l'actuació incorporés millores urbanístiques a la zona.

Amb el suport dels ajuntaments, es va aconseguir la modificació actual que uneix la plaça de les Glòries amb Badalona, passant per Sant Adrià de Besòs i travessant el barri de Sant Roc pel mig de l'avinguda del Marquès de Mont-roig.

D'aquesta manera el nou projecte preveia la urbanització de l'avinguda del Marquès de Mont-roig, que havia de ser l'entrada a Badalona des de la Gran Via de les Corts Catalanes de Barcelona. El projecte definia 1,5 km de doble carril de circulació en els dos sentits de la marxa, a part de les vies centrals del tramvia, un cordó destinat a un aparcament de dues-centes places i un carril bici. Disposava de tres parades: una al mercat de Sant Adrià, l'altra a l'avinguda del Maresme (Badalona) i una tercera al barri del Gorg (Badalona), on confluiria amb la línia 2 del metro, en funcionament, i la futura LINIA 9 [97].

Pel que fa al pressupost, la Generalitat va incrementar en 10 MEUR la inversió al projecte del Trambesòs al seu pas per la ciutat de Badalona, que se sumaven als 12, 4 MEUR inicials. El cost del projecte l'assumiria el DPTOP.

El Trambesòs facilitava l'estalvi energètic, mantenia els nivells òptims de soroll i l'absència de gasos contaminants. En definitiva



seguiria les directrius que guiaven la implantació del tramvia a Barcelona.

El Govern català estudia enllaçar les dues línies de tramvia per la Diagonal

A mitjan mes d'abril, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques (PTOP), Joaquim Nadal, va anunciar que s'estava elaborant un estudi per enllaçar el Trambesòs i el Trambaix per la Diagonal (180). L'estudi també comptava amb el suport de l'Ajuntament de Sant Adrià de Besòs, dels veïns de la Verneda i de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP).

Balanç del primer any

A mitjans abril i amb motiu del primer aniversari de funcionament del tramvia, Tramvia Metropolità, SA (TramMet) va realitzar una enquesta per tal d'analitzar la mobilitat dels usuaris. Els resultats destacaven que el tramvia s'havia consolidat com a excel·lent generador de nous usuaris de transport públic. En aquest sentit, el conseller de PTOP, Joaquim Nadal, i el president de TramMet, Albert Vilalta, es van mostrar satisfets amb aquests resultats.

Des de la seva inauguració, el nombre d'usuaris del servei havia estat de 10,6 milions de passatgers, dels quals 2.480.176 van ser usuaris del Trambesòs. D'aquests, el 58% que utilitzaven el Trambaix eren nous usuaris del transport públic, una xifra que en el cas del Trambesòs representava el 63%.

D'altra banda, l'estudi destacava el perfil tipus d'usuari que era el d'una dona entre 26 i 40 anys, que utilitzava aquest transport per mobilitat obligada i el 33,9% dels viatgers preferien agafar el tramvia més que no pas el transport privat.

S'alenteix l'arribada del Trambesòs a Badalona a causa de les obres

Al juny, les obres del tramvia al seu pas per la plaça de les Glòries en direcció a Badalona van patir interrupcions. Es van endarrerir per les dificultats que s'havien trobat en diferents punts, com en el cas de la Gran Via, on s'estava construint una caixa per on havia de circular el tramvia –gestionada pel Gestor d'Infraestructures SA (GISA)– que havia d'estar enllestida el març de 2004. L'endarreriment fou causa del canvi de traçat. La modificació del projecte va suposar que encara s'haguessin de fer els tràmits de les al·legacions, licitació i adjudicació de les obres, abans de poder continuar.

Un dels altres punts era el pas del tramvia per Badalona, que també havia de patir modificacions, i alhora l'aparcament, que s'havia de construir al carrer Cristóbal de Moura entre Alfons el Magnànim i Perpinyà, on el tramvia passava per dalt. Pel que fa a les obres de l'aparcament, però, a mitjan mes de juny encara no s'havien començat.

Quedava també per definir el tram d'unió entre la Gran Via i la Diagonal en direcció a Sant Adrià de Besòs passant pel Fòrum, que es preveia fer-se pel barri de la Mina.

Talls a la línia del Trambesòs

A partir del dia 25 de juliol fins al 12 de setembre les obres de connexió de la línia T4 amb la futura T5 van paralitzar el servei. Les obres consistien a col·locar vies des de la plaça de les Glòries fins a la Gran Via, on connectarien les dues línies. Consistien en el muntatge de la catenària i els sistemes de la via, i en l'eliminació dels desviaments i les vies de la Rambla de Poblenou. Un cop finalitzades les obres, es realitzaria un període de proves sense passatgers per comprovar la correcta execució dels treballs.

A causa dels talls, TramMet va cobrir el trajecte amb una línia especial d'autobusos des de Ciutadella-Vila Olímpica fins a l'estació de tren de Sant Adrià de Besòs. L'horari va ser el mateix i les freqüències de pas es van situar entre els 8 minuts en hora punta i els 20 minuts, en funció del trànsit.

Queixes de veïns

A principi d'agost, l'Associació de Veïns del Barri del Congrés de Badalona es va manifestar perquè no estaven d'acord amb la manera com quedaria la zona quan acabessin les obres del Trambesòs, i per la supressió de places d'aparcament. A causa de la pressió que van exercir, durant el mes d'agost se'n van paralitzar les obres.

Els veïns van demanar a l'Ajuntament una solució a la desaparició dels aparcaments. En paral·lel, el cap de projectes i control d'obres de l'Ajuntament de Badalona, Pere Vegué, va anunciar que aquests problemes allargarien novament les obres a la zona.

Accidents a la línia

El mes de novembre un camió tipus tràiler va xocar contra un comboi del Trambesòs que circulava per l'avinguda Diagonal en direcció a Sant Adrià de Besòs. L'impacte es va produir quan, en creuar el semàfor en taronja a la Diagonal, el conductor es va aturar en sec en veure que venia el tramvia, va fer marxa enrere, sense observar que venia el tramvia que anava en direcció al Besòs, i es va produir l'impacte lateral. L'accident es va saldar amb dues persones ferides lleus i el tall de la línia a causa del trencament de vidres que va originar la col·lisió.

La línia va patir altres talls puntuals causats per la col·lisió d'un cotxe que va deixar quatre ferits el mes de febrer, dos ferits més en una col·lisió amb un ciclomotor a mitjan mes de març i l'atropellament d'una senyora gran a començament de juliol.

Altres incidències a la línia

A mitjan mes de novembre l'Ajuntament de Badalona va demanar a la Generalitat i a TamMet –empresa adjudicatària de la gestió i explotació del tramvia– el canvi d'ubicació d'una subestació transformadora que havia de donar electricitat a la línia del Trambesòs.

L'Ajuntament donava suport al col·legi CEIP Baldomer Solà, que s'oposava a la subestació perquè s'ubicava molt a prop del centre. En aquest sentit, els pares dels nens del centre escolar havien amenaçat de sortir el carrer i paralitzar les obres si aquestes continuaven. Igualment, el director del centre, Gonzalo González, va explicar que els pares tenien por que la instal·lació provoqués radiacions o altres molèsties als nens. Així, el regidor d'Urbanisme de Badalona, Francesc López Guardiola (PSC), va confirmar que s'havia formalitzat la petició de trasllat de la subestació a la Generalitat i a l'empresa constructora.

Finalment l'ATM va paralitzar temporalment les obres de la subestació elèctrica, que havia de subministrar energia a la línia T5, mentre iniciava els estudis per dictaminar quin podia ser l'impacte en la salut de l'escola de primària o bé de les persones que habitaven a les zones properes.

El barri de la Mina

La rambla de la Mina, que serà l'eix urbanístic del nou barri, estava previst de començar a urbanitzar-la durant el 2006. Segons l'ATM, la línia seguiria el mateix recorregut que la T-5, des de Badalona fins a l'estació de Sant Adrià, on a través d'un ramal uniria la T5 i la T4 que estava projectada entre les parades de la Central Tèrmica del Besòs i Can Lima.

Durant el 2005, es van continuar les obres a diferents trams de la línia del Trambesòs. Després de més d'un any d'endarreriment i dels problemes apareguts a diferents punts, es preveia la inauguració de la línia al llarg de l'any 2006. Tot i això quedava pendent la continuació del Trambesòs cap al barri de la Mina, amb un ramal que uniria la T4 i la T5.

AJF

Més informació:

www.atm-transmet.org
www.tramvia.com
www.tmb.net

182 TRANSFORMACIÓ URBANA DE CAN ZAM (SANTA COLOMA DE GRAMENET)



Després d'una primera fase de reforma, l'Ajuntament de Santa Coloma de Gramenet engega un debat ciutadà per decidir el futur de la resta del Parc de Can Zam. S'acorda de no construir-hi habitatges i de promoure equipaments esportius i de lleure. Es proposa també reordenar el trànsit a l'entorn del Parc. La construcció dels equipaments esportius implica reallotjar les quaranta-set famílies que viuen a l'interior del Parc en habitatges protegits, les quals, però, mostren el seu rebuig a la proposta. Es preveu que per a la primavera de 2006 estigui a punt l'avanç de planejament per tramitar-lo al ple de l'Ajuntament.

El Parc de Can Zam, situat al terç occidental de Santa Coloma de Gramenet i limitat per la llera del riu Besòs, la B-20 (ronda de Dalt) i la falda de la Serra de Marina, representa un dels parcs urbans més extensos de l'àrea metropolitana de Barcelona.

Les aproximadament 30 ha de superfície del Parc, inicialment de propietat privada, van passar a domini públic, gairebé d'una manera completa, gradualment. El 1981 l'Audiència Provincial de Barcelona va qualificar els terrenys com a zona no edificable i el 1992 la Mancomunitat de Municipis en va adquirir 25 ha de sòl.

Després d'anys de progressiva degradació del riu Besòs i d'aspiracions ciutadanes a una àmplia zona verda a l'àrea de Can Zam, l'abril de l'any 2000 s'inauguraven conjuntament el primer tram del Parc Fluvial del Riu Besòs [2003:084] i la primera fase del Parc de Can Zam. En particular, la intervenció sobre el Parc de Can Zam consistia a condicionar gairebé 10 ha de terreny, un terç del sector, per convertir-les en jardins i zones d'esbarjo, i a construir-hi un llac interior. Tot i això, l'impacte sobre la població no va ser tan positiu com s'esperava i el Parc es va fer servir molt poc.

Un estudi i propostes per a Can Zam

A partir d'aquest fet, més de cent entitats van exigir un debat ciutadà amb l'objectiu de poder decidir conjuntament el futur de la resta del Parc. Com a resposta, l'Ajuntament va encarregar un estudi a un grup d'experts, el qual es va constituir en una comissió presidida per Josep A. Acebillo (arquitecte) que, al cap de dos anys de feina, presentava el febrer de 2005 les conclusions de la seva anàlisi.

En primer lloc, la comissió va voler remarcar l'enfocament global de la seva proposta, la qual pretenia tenir en compte les necessitats del conjunt de la ciutat que, segons va afirmar, presentava, en bona part del municipi, zones densament edificades amb pocs espais oberts o zones verdes. Ni el nou parc fluvial ni el Parc de Can Zam no penetraven a l'interior del nucli urbà, de manera que consolidar-ne i incrementant-ne l'asimetria no seria, segons defensava la comissió, l'opció més encertada. En aquest sentit, recomanava la creació arreu de la ciutat de fins a tretze nous espais verds de proximitat, que servirien per esponjar la trama urbana de barris excessivament compactes, alguns dels quals situats a molta distància del Parc.

En referència al Parc mateix, el portaveu de la comissió d'experts, el socioecòleg Ramon Folch, afirmava que "la multiplicitat d'usos és la norma de tots els parcs urbans". En aquesta línia, aconsellaven la creació de diversos equipaments esportius i de lleure i la instal·lació d'activitats terciàries. Com a exponent més clar d'aquest argument, proposaven traslladar al Parc el camp de futbol de la Gramenet.

Tot i així, la comissió rebutjava la possibilitat de construir-hi habitatges, argument que havia defensat el grup socialista, majoritari a l'Ajuntament. També s'hi proposava la reordenació del trànsit dels carrers de l'entorn de Can Zam. En concret, es plantejava anular el pas dels cotxes pel carrer Girona, un dels vials interiors del Parc, i reordenar el trànsit procedent de la carretera de la Roca, que arribaria a la B-20 pel vial Damm i el passeig Ribera.

Debat ciutadà

Un cop presentat l'informe amb les propostes dels experts, es va procedir a la creació d'un grup de quaranta ciutadans de Santa Coloma, escollits aleatòriament, que van debatre, el mes d'abril, les propostes de la comissió d'experts. Al mateix temps, el Consell de Ciutat, òrgan de màxima representació ciutadana, format pel Consistori, totes les associacions de segon grau i les entitats ciutadanes, es reunien amb el mateix objectiu. L'Ajuntament, per la seva banda, va iniciar l'elaboració del primer esborrany del projecte urbanístic.

Els dies 21 i 22 de maig la Plataforma per a la Defensa de la Serralada de Marina, Can Zam i el Riu, formada per una seixantena d'entitats colomenques, va organitzar una acampada als Jardins Moragues per demanar que el plantejament futur del Parc no en retallés la superfície i, en particular, la dels jardins on s'havien concentrat.

Primeres conclusions

Finalment, el 16 de novembre els Serveis Territorials de l'Ajuntament van presentar al Consell de Ciutat les primeres conclusions del debat ciutadà que fins llavors havien dut a terme les entitats, el grup de ciutadans i els partits polítics.

L'esborrany mantenia l'opció de no construir habitatges dins el Parc. El grup socialista renunciava, doncs, definitivament a aquesta possibilitat. En canvi, s'hi promovien diversos equipaments esportius, una edificació singular que dissimulés la fàbrica Damm i un cert nombre d'equipaments polivalents encara per definir. Així mateix, es mantenien intactes els Jardins Moragues, una de les principals reivindicacions de la Plataforma per a la Defensa de la Serralada de Marina, Can Zam i el Riu.

Basant-se en un estudi del Reial Automòbil Club de Catalunya (RACC), s'hi plantejava la possibilitat de desdoblar la carretera de la Roca des del cementiri de Santa Coloma fins al vial paral·lel al riu Besòs, soterrant-lo en 500 m per no separar Can Zam del Parc Fluvial del Besòs.

Per a la construcció dels equipaments esportius, es preveia l'expropiació dels habitatges de les vint-i-sis famílies que vivien al barri del Pilar i de vint-i-una de la zona de Francesc Macià, que haurien de ser reallotjades, segons la proposta, en habitatges socials que es construirien en uns terrenys propers al Parc. Tot i així, els veïns afectats van manifestar el seu rebuig a la proposta de l'Ajuntament. Tot i acceptar abandonar el recinte del Parc, no admetien el canvi d'un pis de propietat per un de protecció



Per la construcció dels equipaments esportius es preveu l'expropiació dels habitatges de 47 famílies que hauran de ser reallotjades. Foto: Marta Casas.

oficial, amb preu fixat per l'Administració durant trenta anys, i demanaven, doncs, un habitatge de propietat, a preu lliure de mercat.

El 15 de desembre el grup de ciutadans i el Consell de Ciutat es reunien amb els tècnics de l'Ajuntament. L'emplaçament de la pista d'atletisme i els usos dels equipaments culturals van ser les principals divergències que van resultar de la reunió. A més, els representants del veïns afectats per les expropiacions, també presents a la reunió, van reiterar la seva negativa a viure en habitatges protegits.

El portaveu de la Plataforma per a la Defensa de la Serralada de Marina, Can Zam i el Riu, tot i expressar la seva satisfacció, va manifestar que seguirien amb cura l'evolució del procés. Un cop finalitzada la trobada, els tècnics de l'Ajuntament havien de redactar l'avanç de planejament, que s'hauria de tramitar al ple municipal la primavera de 2006.

El Parc Fluvial del Besòs

El febrer de 2005 començaven les obres del futur Parc de Ribera de Sant Adrià de Besòs, que comportaven la continuïtat del procés de recuperació i ordenació de les ..... del riu Besòs (Pla ..... Besòs .....) iniciat a principi de l'any 2000 amb la inauguració de la primera fase del projecte.

El novembre de 2005 el Consorci del Besòs, l'ens públic que gestiona els canvis urbanístics de la zona fronterera entre Sant Adrià i Barcelona, va aprovar inicialment el projecte de recuperació mediambiental dels darrers 400 m del riu, entre el pont d'Eduard Maristany i la desembocadura.

A final d'any el projecte es trobava en fase d'exposició pública, procés que podia allargar-se fins a l'estiu de 2006. Un cop licitades les obres, es calculava que aquestes podien tenir una durada de quatre mesos.

Remodelació de la façana fluvial del barri del Raval

A final de l'any 2003 l'Ajuntament de Santa Coloma va iniciar el projecte de transformació urbanística del front fluvial del barri del Raval, amb l'objectiu d'unir la trama urbana amb el Parc Fluvial.

El projecte suposava l'expropiació dels habitatges de cent quaranta-quatre famílies. El març de 2005 es va conèixer quines serien finalment les famílies afectades que serien reallotjades en pisos que, segons les previsions, haurien d'estar enllestits al cap de dos anys.

L'Ajuntament de Santa Coloma va requalificar el mes de novembre els terrenys de la façana fluvial, de manera que s'hi podrien construir 397 habitatges socials, cent set més que els previstos inicialment. Aquests pisos haurien d'acollir les famílies expropiades, joves colomencs i persones discapacitades.

Les previsions el novembre de 2005 indicaven que el projecte havia de donar lloc a un nou barri que, a més dels nous habitatges, disposés d'un aparcament soterrani de vuitcentes places, de locals comercials, d'una gran plaça pública de 4.000 m² i d'un gran equipament, l'ús del qual encara s'havia de definir.

DBS

Més informació:

www.gramc.net/debatCanZam
santacolomag.socialistes.org

183 TRANSFORMACIÓ URBANA DE DIAGONAL MAR, FÒRUM I LLEVANT (BARCELONA)



Sis mesos després de la cloenda de l'esdeveniment del Fòrum Universal de les Cultures, el 29 de març de 2005, es dissol la societat i el consorci que el van organitzar. Amb la celebració de l'últim consell d'administració i el balanç final de l'esdeveniment s'inicia un procés d'obres, acabats i reorganització per tal d'adequar per a ús ciutadà alguns dels espais que el recinte Fòrum va ocupar durant cinc mesos. Amb el "postfòrum" s'inicia el procés de les obres i projectes pendents de construcció i es comencen a buscar nous usos i equipaments que duguin l'activitat i la vida al barri.

Antecedents | 2003:116; 2004:196

La transformació urbana dels sectors Diagonal Mar, Fòrum i Llevant és la continuació d'un projecte més ampli i ambiciós de renovació, reforma i millora del front litoral del municipi de Barcelona, de recuperació del riu Besòs i d'obertura i accessibilitat de la ciutat al mar. Aquest procés s'inicia als anys vuitanta amb les transformacions del Port Vell de Barcelona [2004:166], té continuïtat als anys noranta amb la Vila Olímpica i Diagonal Mar i finalitza amb les operacions del Fòrum i Llevant.

El Fòrum Universal de les Cultures té com a objectiu ser el catalitzador i l'inici d'aquest procés de reforma urbana, que ha de concloure i consolidar la resta del front marítim amb la transformació urbanística dels barris veïns, com la Mina i la Catalana, i dels territoris restants de Llevant, que inclouen part del municipi de Sant Adrià de Besòs.

El començament d'aquest procés s'inicia amb la construcció dels equipaments i dels espais on havia de tenir lloc l'esdeveniment. Les intervencions es concentren en un àrea d'unes 30 ha d'un sector més ampli, i queden per executar, del projecte original, el Campus Universitari de Llevant o el Parc Zoològic Mar [2004:130]. El gruix de les inversions i actuacions del Fòrum es va centrar en les infrastructures, com el cobriment de la ronda del Litoral i la depuradora, les plaques fotovoltàiques o la planta incineradora.

Balanç final i crítiques a la gestió

Si aquests projectes, les transformacions urbanes previstes, la construcció dels espais del Fòrum i la celebració de l'acte van provocar mostres de suport i de rebuig, un cop tancat l'esdeveniment, el balanç final no ha estat menys controvertit, aquest cop des de l'esfera política.

Si bé l'alcalde Joan Clos, del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), anunciava el desembre de 2004 un déficit d'uns 400.000 euros, els comptes finals presentats pel director general del Fòrum, Jordi Oliveras, mostren un superàvit d'uns 100.000 euros sobre el pressupost previst per al període 2001-2005, gràcies a les vendes d'actius, a les partides d'imprevistos i a les aportacions extraordinàries dels patrocinadors. Aquest balanç final ha estat aprovat pel Consell d'Administració, integrat pels representants de les tres administracions organitzadores –Govern de l'Estat, Govern de la Generalitat i Ajuntament de Barcelona– i pels representants de tots els partits polítics dels quals tots van votar a favor excepte el president del grup municipal del Partit Popular (PP) al consistori, Alberto Fernández Díaz.

Malgrat els resultats positius de la votació, no han mancat les crítiques per part del president del grup municipal de Convergència i Unió (CiU), Xavier Trias, que ha afirmat que, un cop transcorregut aquest temps, ja ningú no recorda els continguts del Fòrum, i tampoc les denúncies pel president del grup municipal del PP sobre el superàvit fictici i el fracàs del Fòrum en no haver assolit el nombre de visites inicialment estimades.

Els espais del Sector Llevant i els seus usos futurs

Tot i aquestes crítiques, el "postfòrum" inicia una nova fase d'ús ciutadà del recinte, que porta a l'adequació dels espais del marc del Fòrum amb una inversió de 20 MEUR durant un any i que permeten obrir el recinte al públic el mes d'abril. La definició dels usos i activitats que es desenvoluparan en aquests espais, i la consolidació i la construcció dels equipaments que ja estaven previstos al projecte original del Fòrum i que han de dinamitzar el sector de Llevant complementant l'edifici Fòrum i el Centre de Convencions Internacional de Barcelona (CCIB), son els eixos centrals per dur la vida al barri. De nou, tal com va passar amb l'esdeveniment del Fòrum, les administracions públiques tornen a liderar el procés i l'ocupació dels grans edificis de l'any 2004.

El Campus Universitari de Llevant

Aquest és el cas d'un dels principals equipaments dinamitzadors de l'àrea, el Campus Universitari de Llevant, que s'ha de construir al triangle que formen la ronda del Litoral, el carrer de Taulat i el carrer de Sant Raimon de Penyafort, on se situava l'aparcament durant el Fòrum.

Les gairebé 8 ha de superfície destinades al Campus donaran cabuda a centres universitaris, residències d'estudiants, centres de recerca, edificis terciaris, biblioteca, altres equipaments complementaris, zones verdes i vials.

El Campus, que neix amb la vocació de fer ciutat, té com a objectiu consolidar-se com a espai de coneixement, però també vol posar en contacte la universitat amb el món empresarial per tal de millorar la competitivitat del teixit productiu de l'entorn. Amb altres paraules, un Campus Tecnològic i Empresarial que va dirigit a la transformació d'un territori que inclou els barris de l'entorn com la Mina.

El Pla especial urbanístic que defineix les principals traces i edificabilitats del futur Campus ha estat aprovat pels consistoris de Barcelona i Sant Adrià del Besòs, municipis on s'aixeca el projecte. Aquest Pla estableix més de 63.000 m² de sostre per a equipaments, prop de 60.000 m² de sostre per a terciari i una reserva d'uns 31.000 m² de sòl per a espais lliures i zones verdes.

El primer projecte que es desenvoluparà és la nova Escola Universitària d'Enginyeria Tècnica Industrial de Barcelona de la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC), que deixa el recinte de l'antiga fàbrica de Can Batlló al carrer Urgell per situar-se al nou emplaçament l'any 2007. Per tal d'acollir els dos mil tres-cents estudiants i els cent vuitanta professors, la nova seu de l'Escola Industrial tindrà uns 20.000 m² de sostre.

Un altre dels projectes previstos per a aquesta primera fase és l'Edifici Campus, que promou el Consorci de la Zona Franca (CZF) i el realitzarà l'arquitecta Zaha Hadid. Aquest edifici comptarà amb espais de formació contínua, centre de recursos, la sala d'actes del Campus, sales d'exposicions i conferències, serveis comercials, oficines per a les empreses vinculades a les activitats del Campus, residència d'estudiants i professors i el Centre d'Investigació de l'Energia, amb participació del Departament d'Universitats, Recerca i Societat de la Informació (DURSI) i el Ministeri d'Indústria.

Per tal de fer realitat la relació entre coneixement, empresa i tecnologia, una altra de les iniciatives previstes és la localització de l'oficina gestora de l'International Thermonuclear Experimental Reactor (ITER) [2003:71] al Campus de Llevant. Aquest projecte internacional impulsat conjuntament per la Unió Europea, Rússia, els Estats Units, Canadà, el Japó, la Xina i Corea del Sud, preveu la ubicació del l'Agencia Europea de Fusió Nuclear amb vistes a la creació d'una àrea dedicada a la recerca i el desenvolupament energètic. Aquesta agència, en la qual treballaran cent vuitanta persones entre tècnics i personal de suport, acollirà el nucli de la recerca internacional sobre fusió nuclear i la coordinació europea en aquesta matèria; a més dirigirà la construcció del reactor que realitzarà a Cadarache (França).

Si bé totes aquestes iniciatives estan previstes per a l'àmbit específic del Campus de Llevant, també fora d'aquest es comencen a realitzar altres accions encaminades a augmentar la incidència del campus sobre un territori més ampli.

Una de les primeres accions en aquest sentit és la compra per part de la Generalitat d'un dels edificis d'oficines projectat per l'arquitecte Josep Lluís Mateo sobre el CCIB. L'objectiu és traslladar i aglutinar en un únic edifici les oficines i els cinc-cents treballadors del DURSI, actualment dispersos en diferents edificis i centres de la ciutat de Barcelona.

L'immoble on se situen les noves oficines s'aixeca sobre sòl públic amb concessió per a cinquanta anys i té una superfície de 14.800 m² en vint-i-tres plantes. Si bé inicialment l'edifici era destinat a oficines de lloguer, l'acord final signat entre el DURSI i els propietaris de l'immoble –la immobiliària Greco (40%), el CZF (33%) i l'Ajuntament de Barcelona (27%)– ha estat vendre'l, per 45,5 MEUR.

El trasllat del DURSI al sector de Llevant compensa el controvertit rebuig de la Comissió del Mercat de Telecomunicacions (CMT) de situar-se en aquest edifici i la seva decisió de cercar un emplaçament a l'Eixample barceloní. El trasllat de la CMT, que deixarà per imperatiu legal la seva seu a Madrid per anar a Barcelona, ha estat precedit per una forta polèmica provocada per la negativa dels seus treballadors a abandonar la capital. Aquesta decisió del Govern de l'Estat de portar la seu d'aquest organisme a Barcelona ha estat recorreguda davant de la Magistratura de Treball pels treballadors, i davant del Tribunal Suprem per la Comunitat de Madrid.

La dinamització del Port Fòrum

Tot i que segurament el Campus Universitari és una de les operacions estrella per a la transformació futura del sector de Llevant, la millora d'algunes de les instal·lacions construïdes pel Fòrum constitueixen altres eixos bàsics per a la reconquesta ciutadana dels espais de l'esdeveniment.

A la tardor Marina Premià, empresa gestora d'un d'aquests espais, el Port Fòrum, ja hi té enllestides millores en la zona comercial vinculada. En aquesta zona, de 20.000 m², els locals són tots de lloguer, i se'n destinen quinze (un 43% de la superfície) a la restauració, catorze a botigues especialitzades en productes nàutics i seixanta per a establiments de moda.

Pel que fa a les dàrsenes, a final d'any, el 73% dels dos-cents un amarradors ja han estat venuts, i de la marina seca, destinada a embarcacions de lleure de dimensions menors, pràcticament la meitat.

Una altra de les iniciatives de dinamització de l'espai portuari per a ús públic és la ubicació del vaixell-hotel Fòrum. L'origen d'aquesta iniciativa es produeix amb la convocatòria d'un concurs públic per adquirir el dret d'un amarrador de 120 m d'eslora amb una concessió durant vint-i-cinc anys, deu mesos l'any. El concurs el convoquen el Consorci del Besòs i l'empresa BIMSA, Barcelona d'Infrastructures Municipals S.A.

Aquest singular establiment, que té com a objectiu diversificar l'actual oferta hotelera de la zona, ofereix dues-centes cinquanta habitacions de 30 m² i *suites* de luxe, un restaurant, sales de conferències, centre de negocis, zona de balneari i sala de banquets.

Si bé finalment l'empresa finlandesa Sunborn és l'adjudicatària de la gestió del vaixell-hotel, que arribarà el 2007, la decisió inicial de la convocatòria del concurs i de situar un nou hotel al Port Fòrum no ha estat mancada de polèmica entre els àmbits social i polític.

En aquest sentit la iniciativa és la causant de la primera ruptura política del tripartit format pel Partit Socialista de Catalunya (PSC), Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i Iniciativa per Catalunya (ICV). Tant ERC com ICV van al·legar que el vaixell-hotel no concorda amb els principis de sostenibilitat que es van defensar al Fòrum, i contradiu el model turístic que es pretén establir per a Barcelona, aspecte compartit pel gremi d'hotelers de la ciutat que, a més, denuncien l'excés d'oferta a la zona Fòrum.

La terciarització del barri: hotels i oficines

Si per a l'esdeveniment del Fòrum s'han obert els hotels Barcelona-Princess, de tres-centes seixanta-quatre habitacions, i AC, de tres-centes seixanta-vuit, el mes d'agost s'hi afegeix l'hotel Hilton Diagonal Mar, amb quatre-centes trenta-tres habitacions.

Aquests establiments, que suposen el 8,6% de les places hoteleres de cinc i quatre estrelles de la ciutat, s'aglutinen al tram del passeig Taulat, entre el carrer Josep Pla i la plaça Llevant, i fan d'aquest tram el de més densitat hotelera de la ciutat. A aquesta oferta s'afegeix la capacitat del vaixell-hotel.

L'augment de places hoteleres que ha significat aquesta última iniciativa ha portat a terme la modificació d'un dels projectes pendents del Fòrum. Situat a la confluència entre l'avinguda de la Diagonal i el passeig Taulat, l'Hotel Fòrum, projectat per l'arquitecte Enric Massip i promogut per BIMSA, és un dels projectes que, malgrat haver nascut sota l'ombra de l'esdeveniment, no es va executar perquè no va trobar finançament. La proposta per modificar l'ús de l'edifici, aprovada pel ple del mes de juliol, suposa un sostre màxim edificable de 40.315 m², dels quals 24.190 es destinen a oficines i la resta a usos de dotacions culturals, docents i administratives.

Cap a la conquesta ciutadana del llegat del Fòrum

Des que va acabar l'esdeveniment del Fòrum de les Cultures, les millores de l'espai Fòrum s'han centrat en dos aspectes: reorganitzar i adequar els espais públics i cercar usos per a alguns dels edificis construïts.

En aquest sentint, la plaça del Fòrum, amb la seva gran esplanada, es destina a acollir esdeveniments multitudinaris com festivals musicals, la Fira d'Abril o les festes de la Mercè. La

construcció de la placa fotovoltaica de l'esplanada, més gran que l'emblemàtica inclinada, és la principal actuació sobre aquest espai per tal de convertir-lo en el conjunt d'aprofitament d'energia solar més gran de l'Estat.

La zona de banys és un dels espais amb més modificacions. El recinte, que es preveu de tancar a les nits per qüestions de seguretat, té tres espais: un per a la iniciació a les activitats subaquàtiques i de navegació, un d'infantil i un tercer per al bany lliure, amb una platja de formigó i pedra. Vestidors, un quiosc, un teatre, jocs infantils i un minigolf complementen els serveis.

Les diferències respecte al projecte original de l'arquitecta Beth Galí rauen en el fet que la zona no comptarà amb serveis de talassoteràpia, hidromassatge o aigües termals.

Finalment, l'Edifici Fòrum, un altre dels símbols de l'esdeveniment, també cerca un futur. Per tal de contribuir a donar vida a l'edifici, complementant l'activitat de l'auditori, Ramon Folch, autor de l'exposició "Habitar el món", és l'encarregat de realitzar una exposició sobre l'evolució de la ciutat, una interpretació sobre la transformació que ha experimentat la ciutat de Barcelona al llarg de la seva història i que dóna continuïtat a l'exposició realitzada per l'autor mateix del Fòrum.

A aquesta iniciativa es pot afegir la continuïtat de l'exposició "Barcelona en proceso", amb algunes modificacions i afegits respecte a la que es va mostrar durant el Fòrum i que portava el nom de "Barcelona in progress".

Per últim, si bé encara resta per confirmar, hi ha la possibilitat que el Museu Nacional d'Urbanisme projectat per Oriol Bohigas se situï a l'edifici, substituint els possibles emplaçaments a la plaça de les Glòries o en alguna de les naus industrials del Poblenou.

El futur del Sector de Llevant i la continuïtat dels valors del Fòrum

Al marge de les iniciatives i dels equipaments esmentats, n'hi ha algun que encara és en procés inicial d'execució o en fase de projecte. Concretament, al sector de Llevant encara s'han de realitzar altres operacions importants de transformació urbana, com és el cas del Parc Zoològic Marí, l'acabament del cobriment de la depuradora o les remodelacions dels barris de la Mina i la Catalana.

Aquestes transformacions urbanes encara tindran continuïtat durant els propers anys, com també passarà amb la transmissió del llegat del Fòrum de les Cultures. En aquest sentit, la Fundació Fòrum de les Cultures, amb Mireia Belil al capdavant de la direcció, treballa per consolidar el Fòrum com a esdeveniment internacional.

El primer pas cap a la continuïtat del Fòrum es farà l'any 2007 a Monterrey, Mèxic, on durant tres mesos es vol repetir la difusió dels valors, diàlegs i diversitat que es va encetar a Barcelona. Després d'aquesta segona edició sembla que el Fòrum podrà perdurar en el futur amb successives edicions a seus com Amsterdam (Holanda), Alexandria (Egipte), Fukuoka (Japó), Suwon i Guanju (Corea del Sud), Durban (Sud-àfrica), Santiago-Valparaíso (Xile), Chicago (EUA) o diferents ciutats d'Hongria, candidates en l'actualitat per a l'edició de l'any 2011.

OCG

Més informació:

http://www.bcn.es/urbanisme/
http://www.bcn.es/urbanisme/barcelona_progres/transformacions/forum_0.htm
http://www.bcn.es/infrastructuresII/
http://www.barcelona2004.org/cat/
http://www.bcnregional.com/barcelona-regional/html/catala/projecte/0Arees/fra-me1.html

TRANSFORMACIÓ URBANA DE LA CIUTAT DE LA JUSTÍCIA (L'HOSPITALET DE LLOBREGAT) 184



Després de la modificació del projecte inicial de la Ciutat de la Justícia feta el 2004, durant el 2005 les principals crítiques al nou projecte han procedit dels advocats, jutges i procuradors i s'han centrat en l'escassa funcionalitat de la distribució de les futures dependències judicials. En el pla econòmic, la qüestió del finançament de les obres es va resoldre amb les aportacions del Banc de Sabadell i del Santander Central Hispano per mitjà de la societat Urbicsa. Els successius canvis en el projecte han estat els causants que l'acabament de les obres s'ajornin previsiblement fins a l'any 2009.

Antecedents | 2003:115 2004:187

L'evolució del projecte

L'any 2004 es van iniciar les obres de construcció de la Ciutat de la Justícia en els terrenys de l'antiga Caserna de Lepant, davant de la Gran Via, a cavall entre els municipis de Barcelona i l'Hospitalet del Llobregat. Aquest projecte, que pretén centralitzar bona part de les equipaments judicials d'ambdues ciutats, fou aprovat pel govern de Convergència i Unió (CiU) l'any 2003, i posteriorment, amb l'arribada del tripartit al Govern de la Generalitat, l'any 2004 es va modificar amb la finalitat de millorar-ne la integració urbana i la funcionalitat.

El nou projecte va reduir l'edificabilitat del complex en més de 60.000 m² de sostre (deixant la superfície total a construir en uns 213.000 m²), l'alçària màxima dels edificis, (que passava de disset plantes a quinze) i el nombre d'edificis (nou edificis enlloc dels onze inicialment projectats); a més va introduir en el projecte altres activitats, com comerços i habitatges de lloguer per a joves.

Les reaccions al nou projecte

Durant el 2005 es van succeir les crítiques al nou projecte. Jutges, procuradors i advocats van queixar-se de la seva escassa participació en els canvis, els quals han tendit a abandonar la idea de concentració dels edificis judicials. Entre els principals problemes que adduïen destacaven l'excessiva distància que separen els jutjats penals de l'Audiència i el reduït nombre de places d'aparcament projectades per a la intensa activitat prevista.

Per la seva part, els veïns van reclamar més superfície per a equipaments de barri amb finalitats socials.

En defensa del projecte, en una visita a les obres feta al desembre, el president de la Generalitat Pasqual Maragall va afirmar que la Ciutat Judicial era una peça clau de Catalunya i una de les inversions en obra pública més importants que s'estaven fent a Espanya.

El finançament

Tot i que la modificació del projecte va suposar una reducció de la inversió prevista en uns 30 MEUR, i que va deixar el pressupost final en uns 456 MEUR, durant l'any 2005 es van cercar fórmules per finançar aquesta despesa.

A final de 2005 es va fer públic que s'havia resolt el finançament de les obres de la Ciutat Judicial gràcies a les aportacions del Banc de Sabadell i el Santander Central Hispano. Concretament, ambdues entitats es van comprometre a aportar prop de 320 MEUR, amb els quals es capitalitzaria la societat Urbicsa. Aquesta empresa, participada per Fomento de Construcciones y Contratas (FCC), Ferrovial, Obrascon Huarte Lain (OHL), Copisa i Emte va obtenir la concessió per a la construcció de la Ciutat Judicial i el posterior manteniment durant un període de trenta-cinc anys. A més dels cànons que la Generalitat haurà de pagar a Urbicsa, aquesta societat també preveia afrontar el deute bancari amb l'explotació dels locals, oficines i places d'aparcament de la zona. Segons va informar el Banc de Sabadell, aquesta operació representava el cas de *public private partnerships* (ppp) més important fet fins aleshores a Espanya.

Les previsions

Les previsions inicials assenyalaven l'any 2007 com a data per a l'acabament de les obres, però l'aturada dels treballs i la modificació del projecte inicial va comportar que el nou calendari fixés aquest acabament per a l'any 2009.

JBM

Més informació

http://www10.gencat.net/ptop/AppJava/cat/actuacions/departament/remodelacions/granvia/ciutat.jsp



El nou projecte va a reduir sostre, a més d'introduir comerç i habitatges de lloguer per joves. Foto: Marta Casas.

185 TRANSFORMACIÓ URBANA DE LA GRAN VIA (L'HOSPITALET DE LLOBREGAT)



El nou conveni subscrit entre l'Ajuntament de l'Hospitalet i el Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat per reordenar la Gran Via fins al riu Llobregat suposa el darrer impuls oficial per posar fi a aquests treballs que han de convertir aquesta àrea en un dels motors econòmics de l'Àrea Metropolitana. Es preveu que les obres de construcció dels edificis més emblemàtics de la nova Gran Via s'allarguin fins més enllà del 2010.

Antecedents 2003:112, 2004:189

L'any 2001 el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), l'Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat i l'Institut Català del Sol (INCASOL) van signar un conveni de col·laboració per iniciar els treballs de reforma i ordenació de la Gran Via i els espais adjacents.

Amb l'objectiu de coordinar aquesta actuació, redactar i tramitar els projectes, establir els mecanismes de finançament i executar les obres, a principi de l'any 2002 es va constituir el Consorci per a la Reforma de la Gran Via.

El nou conveni

El maig del 2005, l'alcalde de l'Hospitalet, Celestino Corbacho (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), i el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, van signar un nou conveni de col·laboració amb l'objectiu de reordenar l'avinguda de la Gran Via fins al riu Llobregat, és a dir, en la part sud-oest de l'àrea de la Marina de l'Hospitalet. Es tractava d'una àrea on convivien importants complexos d'equipaments, infraestructures viàries i ferroviàries, zones verdes encara no executades i altres activitats de tipus industrial. Aquest segon impuls a la Gran Via de l'Hospitalet també es preveia que fos desenvolupat pel Consorci per a la Reforma de la Gran Via.

Un dels aspectes més importants del nou conveni fou la inclusió de la necessitat d'encaixar urbanísticament les futures noves instal·lacions destinades al camp de la salut i l'ampliació i la millora dels equipaments actuals. Aquestes actuacions formaven part del projecte denominat BioPol L'H que fou concebut entre el Departament de Salut i la Universitat de Barcelona (UB).

La plaça Europa

A l'encreuament de la Gran Via amb el carrer Amadeu Torner el projecte preveia la construcció de la plaça Europa. Aquesta plaça, futura porta d'accés a la nova Fira i a la ciutat de l'Hospitalet, es concebia com una operació emblemàtica que hauria d'acabar sent el punt neuràlgic de la nova Gran Via.



La conversió de la Gran Via en un gran districte de negocis. Foto: Marta Casas.

En una superfície d'aproximadament 30 ha, la plaça Europa es trobarà flanquejada per vint-i-vuit torres (una per cada país de la Unió Europea) d'entre deu i vint-i-cinc pisos. En total, aproximadament 150.000 m² destinats a oficines i 150.000 m² a habitatges que suposaven mil cinc-cents habitatges i dos hotels

Els efectes previstos

L'operació de reforma de la Gran Via representava per a l'Hospitalet la major transformació urbanística des de la seva expansió dels anys vint i posteriorment dels cinquanta.

Amb una inversió pública feta de 120 MEUR, la conversió de la Gran Via en un gran districte de negocis es preveia que comportés la creació de més de trenta mil nous llocs de treball, l'increment de la població del municipi en unes deu mil persones i l'atracció d'uns 2.000 MEUR d'inversió privada. Amb tot això, la Gran Via passaria a ser un dels motors econòmics de l'Àrea Metropolitana, i per als més optimistes, fins i tot una de les zones més dinàmiques d'Europa..



L'objectiu és reordenar l'avinguda de la Gran Via fins al riu Llobregat. Foto: Marta Casas.

L'execució del projecte

A principi de l'any 2005 es van iniciar entorn de la plaça Europa les obres de la fase final de soterrament de la Gran Via mentre seguien al mateix lloc els treballs de condicionament de l'estació de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC).

En paral·lel, pel que fa a l'edificació, a mitjan any 2006, les obres dels habitatges promoguts per l'INCASOL i les cooperatives d'UGT, CCOO i CONFAC es trobaven molt avançades, i tot just acabaven d'atorgar-se les llicències d'obra per a la construcció de tres edificis més d'habitatges i dos d'oficines. En una valoració del DPTOP feta pública el maig de 2006, l'execució de l'obra era aproximadament d'un 75%.

Es preveia que després de l'estiu de 2006 els vehicles poguessin circular per la nova Gran Via en tots dos sentits, moment en el qual començarien els treballs d'urbanització de la plaça Europa.

Per la seva banda, es preveia que les noves instal·lacions de la Fira de Barcelona de Gran Via estiguessin completament acabades l'any 2009, encara que algunes instal·lacions, com per exemple els pavellons número 0 i 5, ja podrien entrar en funcionament el 2007.

Les previsions d'acabament de les torres de la plaça Europa se situen cap al 2010.

JBM

Més informació

http://www10.gencat.net/ptop/AppJava/cat/actuacions/departament/remodelacions/granvia/index.jsp

http://www.consorcihospitalet.com/

http://www10.gencat.net/ptop/AppJava/cat/actuacions/departament/remodelacions/granvia/europa.jsp#

186 TRANSFORMACIÓ URBANA DE LA MARINA-ZONA FRANCA (BARCELONA)



Un acord de la Comissió de Govern de l'Ajuntament de Barcelona del 30 de novembre dóna llum verd a la construcció del futur barri de la Marina-Zona Franca, al districte de Sants-Montjuïc, i inicia el procés de modificació puntual del Pla general metropolità per fer-ho possible. Culmina, així, un procés de definició de projecte i participació ciutadana que s'ha desenvolupat durant diversos mesos per decidir el futur de la zona. Tindrà una cabuda per a trenta mil nous residents i es preveu un termini de setze anys per enllestir les obres.

Antecedents | 2004: 190

A principi de 2004 l'Ajuntament de Barcelona va anunciar la creació d'un nou barri a l'extrem sud de la ciutat. El projecte abraçava una àrea qualificada com a sòl industrial, d'aproximadament 75 ha, al barri de la Marina-Zona Franca, al districte de Sants-Montjuïc. Es projectava, així, la transformació d'una zona amb magatzems industrials i tallers on vivien unes mil persones, la major part concentrades a l'antiga colònia Eduard Aunós. A final d'aquell any, es va posar a disposició de les entitats veïnals afectades un document amb els criteris generals del projecte, a fi que es discutís i es millorés per mitjà d'un procés participatiu durant els mesos següents.

Finalment, la presentació d'un projecte als veïns, que ja havia estat definit el dia 2 de juny, va reunir cinc regidors de l'equip de govern i l'alcalde de Barcelona, Joan Clos i Matheu (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), el qual els va explicar que "volem que el nou barri creixi amb habitatges i equipaments, però també amb l'ocupació dels baixos". L'Ajuntament va proposar al Consorci de la Zona Franca que hi facilités la ubicació d'indústries, tallers i altres activitats comercials i, segons declaracions del primer tinent d'alcalde, Xavier Casas, "el consorci ha mostrat predisposició a facilitar-les".

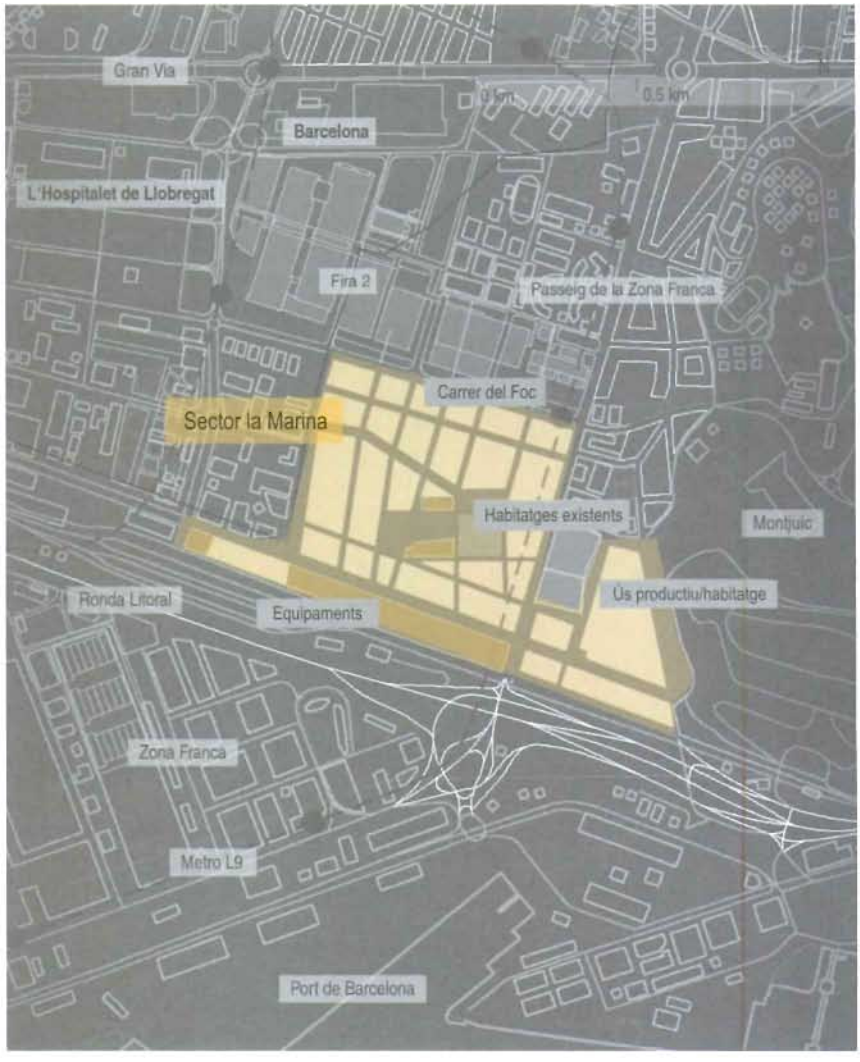
Segons Clos, la Marina és un dels dos barris emergents, juntament amb el que viu la TRANSFORMACIÓ URBANA DE SANT ANDREU-SAGRERA (BARCELONA) [191], que permetrà fer créixer Barcelona, tenint en compte l'absència generalitzada de solars disponibles.

Detalls del projecte

El terreny on es construirà el nou barri ocupa 75 ha, equivalent a unes quaranta illes de l'Eixample, entre el passeig de la Zona Franca –que serà el bulevard principal i es pacificarà el trànsit–, el carrer del Foc, les vies ferroviàries i el terme municipal de l'Hospitalet de Llobregat i, a l'altre costat del passeig, des del carrer de la Metal·lúrgia fins a Montjuic. La població estimada del nou barri es calcula en unes trenta mil persones.

El projecte urbanístic persegueix crear un teixit urbà on convisquin de manera equilibrada l'activitat econòmica i la vida de barri. Amb aquest objectiu, es projecten 11 ha d'equipaments, 23 de vials, 13 de zones verdes i espais lliures i 27 per a usos productius i habitatge. El total del sostre edificable és d'1,18 milions de metres quadrats. Es preveu reubicar o implantar de nou activitats de tipus industrial en equilibri amb el comerç i les empreses de serveis.

Morfològicament, es preveuen illes rectangulars articulades a partir del passeig de la Zona Franca, on es repartiran els habitatges i els equipaments. L'alçada màxima dels edificis serà de 48 m (uns onze pisos) per als blocs projectats al costat del passeig de la Zona Franca i en el carrer del Foc. En la part interior i el nucli central del barri, els immobles tindran un màxim de planta baixa més sis pisos.



En total, es construiran 10.865 habitatges, dels quals el 47,5 % (5.161 pisos) tindrà alguna modalitat de protecció, i un miler més es destinaran a gent jove i a gent gran. Entre el 40 i el 50 % dels d'habitatges de promoció pública seran de lloguer. L'Ajuntament aspira a fer que el nou barri sigui assequible per a la gent jove, que podria ocupar bona part dels deu mil llocs de treball que es volen crear a la zona.

S'hi preveuen diversos equipaments públics, com escoles, guarderies, un centre mèdic i un mercat. La part central del barri concentrarà el parc més gran, d'unes 3 ha, el mercat i la Comissaria dels Mossos d'Esquadra del districte de Sants-Montjuïc. Aquesta última ja es va començar a construir incorporant-hi plaques solars fotovoltàiques i tèrmiques per afavorir l'estalvi energètic i el respecte al medi ambient.

La reforma de la zona implicarà la creació d'una nova xarxa de clavegueram i serveis, i també la construcció de nous vials i de dues estacions de metro corresponents a la línia 2 (ampliació de la línia) i la LÍNIA 9 [97], que connectaran el barri amb el centre de la ciutat en 15 minuts.

Sobre totes aquestes qüestions de projecte, Imma Mayol, tercera tinent d'alcalde i presidenta del grup d'ICV, destacava en el seu article "La Marina aposta per l'habitatge assequible", publicat al diari *Avui* el 15 de maig, que "la possibilitat de dissenyar-lo partint gairebé de zero ens ha donat l'oportunitat de planificar seguint criteris de qualitat ambiental, de mobilitat sostenible i, sobretot, de promoció de l'habitatge assequible".

Aprovació del projecte i calendari d'obres

L'1 de juny la Comissió de Govern de l'Ajuntament de Barcelona va aprovar inicialment el projecte de creació del nou barri de la Zona Franca. El 30 de novembre se'n va fer l'aprovació definitiva gràcies a l'Acord de Govern de l'Ajuntament. Com a requisit previ per iniciar les obres, l'Ajuntament va posar en marxa el procés de modificació puntual del Pla general metropolità (PGM) per requalificar el terreny. Estava previst que aquest tràmit trigaria encara dos anys, però, per evitar especulacions, se'n va suspendre la concessió de llicències.

També a la tardor es va inaugurar la Caserna dels Mossos d'Esquadra, al carrer d'Ulldecona, la primera illa del barri que s'ha construït juntament amb un grup de pisos que va servir per reallotjar els veïns de les cases barates d'Eduard Aunós.



El projecte abraça una àrea qualificada com sòl industrial d'aproximadament 75 ha.. Foto: Alex Tarroja

Les obres del passeig s'iniciaran després de la construcció de les estacions de metro en fase d'obra. En conjunt, la previsió dels responsables municipals és que el projecte arribi a ter me en un termini de setze anys.

MNA

Més informació:

187 TRANSFORMACIÓ URBANA DE L'AVINGUDA DE LA NOVA ESTACIÓ (FIGUERES)



S'inicia la tramitació del Pla urbanístic de l'avinguda de la nova estació de Figueres amb els vots favorables del PSC i CiU. El Pla preveu l'obertura d'una avinguda entre la futura estació del FAV i el centre de la ciutat i la construcció de més de nou-cents habitatges. L'alcalde de Vilafant, Paulí Fernández (CiU), en demana la retirada perquè inclou propostes que afecten el seu municipi. Els veïns de la zona afectada creen l'Associació d'Afectats Avinguda Nova Estació de Figueres (ASAFANE) amb l'objectiu d'oposar-s'hi i inicien mobilitzacions.

Antecedents | 2004:91

L'eix ferroviari transfronterer del FAV Madrid-Saragossa-Barcelona-Montpeller travessa la comarca de l'Alt Empordà abans d'arribar a la frontera francesa (Ferrocarril d'Alta Velocitat. Alt Empordà) [74]. Un dels punts més conflictius del traçat és el pas per la ciutat de Figueres i la possible ubicació d'una nova estació.

L'any 2003 el Ministeri de Foment i l'Ajuntament de Figueres van pactar inicialment el traçat del FAV per l'oest del municipi, el desmantellament de la línia actual, que passa per l'est, i la creació d'una estació única al límit amb el terme municipal de Vilafant. Malgrat això, uns mesos més tard el Ministeri informava que, de moment, a Figueres només estava previst un punt d'avançament i d'estacionament de trens (PAET) i condicionava a la demanda el fet que s'acabés construint l'estació. Tanmateix, a final de 2004 l'Ajuntament de Figueres i la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC) van signar un conveni per redactar un pla de millora urbana de l'àrea situada al voltant de la futura estació del FAV. El pla preveia la construcció d'una connexió viària que enllaçaria l'estació amb el centre urbà a través del barri del Culubret –una de les zones amb més problemes socials de la ciutat– i oferia una proposta per a la implantació de nous usos i activitats. Paral·lelament, l'Ajuntament va suspendre durant un any les llicències d'obra a tota la zona.

La presentació del Pla de l'avinguda de la nova estació de Figueres

A final de juliol de 2005 es va fer públic el Pla de transformació urbana de l'avinguda de la nova estació de Figueres, elaborat pels arquitectes de la UPC Ricard Pié i Josep Maria Vilanova. El Pla implicava la reordenació de 105.782 m² de sòl a la zona compresa entre els carrers Avinyonet, Empordà, Damàs Calvet i Ter, i tenia com a element principal la construcció d'una nova avinguda de 60 m d'amplada que havia d'unir la nova estació, situada al límit amb el terme municipal de Vilafant, amb la plaça del Sol, al centre de la ciutat. A més, el projecte comportaria l'enderrocament de quaranta cases del carrer Avinyonet, la majoria de les quals habitades, i la construcció de 771 habitatges de nova planta –dels quals 131 serien protegits– i també diversos espais per a activitats comercials, zones verdes i un equipament escolar.

El dia 28 de juliol es va aprovar la modificació del Pla general d'ordenació urbana (PGOU) de Figueres, necessària per possibilitar l'execució del Pla, amb els vots favorables del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) i Convergència i Unió (CiU). Per contra, els grups municipals d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) –soci de govern del PSC– i del Partit Popular (PP) s'hi van oposar. El mateix dia, els regidors d'ERC van repartir plànols del projecte als veïns de la zona –que encara no en tenien coneixement oficial–, van explicar que afectaria vuitanta cases, tres-cents vint veïns i cent vuitanta-set propietaris i van titllar-lo d'especulatiu.

Una setmana més tard, l'alcalde de Vilafant, Paulí Fernández (CiU), va demanar la retirada del Pla. Segons Fernández, el projecte contenia propostes que afectaven el terme de Vilafant sense que aquests hagués estat consultat i, per tant, envaïa les competències del municipi. Com a solució, l'alcalde de Vilafant va proposar la creació d'un consorci format pels dos ajuntaments i un organisme supramunicipal per coordinar el projecte. El mes d'octubre, l'alcalde de Figueres, Joan Armangué (PSC), l'alcalde de Vilafant, Paulí Fernández (CiU), i el secretari de Planificació Territorial de la Generalitat, Oriol Nel·lo, van acordar la creació d'un consorci urbanístic per ordenar l'entorn de la futura estació del FAV de Figueres.

La mobilització dels veïns de la zona

El Pla va aixecar ràpidament les crítiques dels veïns de la zona afectada, que no van tenir-ne coneixement oficial fins l'endemà de l'aprovació inicial de la modificació del PGOU, a través d'una reunió amb l'alcalde. Com a conseqüència, el 18 d'agost es va presentar públicament l'Associació d'Afectats Avinguda Nova Estació de Figueres (ASAFANE). L'Associació denunciava que els veïns no havien rebut cap informació de l'Ajuntament durant l'elaboració del projecte, en demanava la retirada immediata i anunciava mobilitzacions.

A final d'agost els afectats van presentar cent cinquanta instàncies al registre de l'Ajuntament per demanar informació sobre tres qüestions: la data d'inici de les actuacions, les mesures que es prendrien per allotjar les famílies afectades i les compensacions econòmiques que rebrien. ASAFANE denunciava que hi havia incongruències entre les informacions que els havia donat l'alcalde i les que coneixien a través dels serveis tècnics i la memòria del Pla, la qual cosa obstaculitzaria la possible presentació d'al·legacions. D'aquí que l'Associació repartís manifestos per la ciutat per explicar les seves reivindicacions i que començés una recollida de signatures per aturar el projecte.

D'altra banda, ERC va presentar un recurs de reposició contra la modificació puntual del PGOU, aprovada unes setmanes abans, en considerar que no s'havia tingut en compte el dret de participació dels ciutadans. Segons el portaveu d'ERC, Francesc Canet, la memòria del projecte només en preveia la participació en el transcurs de la tramitació administrativa, per mitjà d'al·legacions però no en la fase de redacció, tal com estipula la Llei d'urbanisme [2004: 105].

El dia 3 de setembre unes cinc-centes persones es van manifestar a Figueres des de la Rambla fins a l'Ajuntament i van lliurar un manifest de rebuig del projecte i tres-centes signatures en contra dels representants municipals dels grups d'ERC i el PP. ASAFANE va anunciar que continuarien les mobilitzacions mentre no hi hagués diàleg entre els

ciutadans i els responsables del govern municipal.

D'altra banda, el portaveu de CiU a l'Ajuntament de Figueres, Santi Vila, va explicar que havia negociat amb l'Ajuntament una reducció de l'afectació del pla a seixanta-quatre finques, però que si no es complien tres condicions bàsiques –que els veïns no haguessin de pagar-ne l'execució, que s'establís un emplaçament definitiu per a l'estació i que no hi hagués rebuig ciutadà generalitzat– el seu grup en retiraria el suport.

S'obre el període d'al·legacions

A principi d'octubre un grup de divuit propietaris de la zona afectada van presentar al·legacions en les quals demanaven l'anul·lació de l'aprovació inicial del projecte. El seu advocat, Joaquim Bech de Careda, va incidir de nou en el fet que l'Ajuntament hagués aprovat una modificació puntual del PGOU sense haver activat el programa de participació ciutadana. A més, considerava que no estava justificada l'elecció del sistema de parcel·lació per cooperació, que obligava els propietaris a pagar part de la reforma, i exigia la creació d'una comissió d'investigació perquè s'havien produït diverses compres de cases i solars a la zona per part d'immobiliàries i promotores abans de la presentació del Pla.

Al novembre ASAFANE va lliurar cinc mil signatures en contra del projecte al portaveu de CiU a Figueres, Santi Vila, tot recordant-li que no es complia cap de les tres condicions que el seu grup havia anunciat dos mesos abans per mantenir el seu suport al projecte. Uns dies més tard, es va tancar el període d'exposició pública del projecte amb un total de quaranta-cinc al·legacions.

Es constitueix la taula de participació ciutadana

El 18 de novembre, l'alcalde de Figueres, Joan Armangué (PSC), va anunciar un acord amb CiU per crear una taula de participació ciutadana, amb la condició que només fos un òrgan consultiu i deliberatiu. La taula de participació hauria de ser presidida per l'alcalde i comptaria amb la presència de membres de tots els partits amb representació municipal, de la Federació d'Associacions de Veïns de Figueres, del Col·legi d'Arquitectes, d'ASAFANE, de dos representants del teixit empresarial local i dels veïns del carrer Avinyonet. El secretari de l'ASAFANE, Josep Serra, es va mostrar esperançat, però va reclamar que les decisions de la taula fossin vinculants.



El juliol de 2005 es va fer públic el pla de transformació urbana de la avinguda de la nova estació de Figueres. Foto: Juli Valdunciel Coll

A final del mateix mes, ASAFANE va voler mostrar el seu descontentament amb el desenvolupament de la taula de participació fent coincidir la segona reunió amb la presentació a l'Ajuntament d'una instància en què demanava l'ampliació de les fórmules de participació, ja que la llei en preveia un ventall més ampli que les que s'estaven duent a terme (audiències públiques, exposicions de treballs previs i consultes populars). A més, va criticar el procés titllant-lo d'estratègia de l'alcalde per mostrar que hi havia transparència.

A final de desembre, el ple municipal va aprovar amb els vots del PSC i CiU el programa de participació ciutadana. Com a resultat, l'Ajuntament va presentar un segon document que, tot i mantenir les línies bàsiques del projecte anterior, implicava una reducció de l'àmbit d'actuació de 105.782 m² a 75.292 m², és a dir, un 28,8% menys. Tanmateix, durant el ple es va reproduir l'escenari de mesos enrere: per una banda, Joan Armangué (PSC) i Santi Vila (CiU) van defensar que el nou projecte havia estat esmenat substancialment i que tenia un impacte menor; per l'altra, els portaveus d'ERC, Francesc Canet, i del PP, Joan Casas, el van qualificar d'il·legal jurídicament i èticament, i per últim, els representants dels afectats van apuntar que no s'havien tingut en compte les esmenes que havien presentat, ja que no se'ls havia facilitat el document definitiu, i es van mostrar disposats a presentar un recurs contenciós administratiu.

Finalment, el govern municipal de l'Ajuntament de Figueres va anunciar que un cop modificat el Pla esperava poder-lo aprovar a final de gener de 2006.

JVC

Més informació:

www.figueresciutat.com
www.asafane.blocat.com
www.vilaviu.com

188 TRANSFORMACIÓ URBANA DE L'ENTORN DEL NOU CAMP - BARCELONA



El debat sobre quin ha de ser el futur dels solars que envolten el Camp Nou es reobre després d'un primer projecte presentat l'any 1998 per part del club esportiu F.C. Barcelona, i l'aparició, l'any 2002, del Pla director portal del coneixement. L'any 2005 el Club, dirigit per Joan Laporta, negocia amb l'Ajuntament una solució per a aquests terrenys, però els veïns s'oposen a les primeres propostes presentades i demanen participar en l'elaboració del projecte.

Les instal·lacions del Futbol Club Barcelona estan ubicades al districte de les Corts, al sud de la ciutat de Barcelona, i es van anar construint a partir de l'any 1957, any en què es va inaugurar el Camp Nou. A causa de les necessitats de millorar aquestes instal·lacions, l'any 1998 el president de l'entitat, Josep Lluís Nuñez, va presentar el projecte Barça 2000 per tal de remodelar l'entorn del Camp Nou, crear-hi un gran parc lúdic i explotar les gran possibilitats econòmiques que oferia aquesta zona. Tot i això, el projecte es va aturar per la forta oposició veïnal.

Una iniciativa posterior fou la dels arquitectes Eduard Bru i Enric Serra. Aquests van presentar, el 20 de desembre de 2002, el Pla director portal del coneixement que ordenava urbanísticament aquesta zona i així aconseguirien que el Barça no construís més de 68.000 m² i que potenciés els centres educatius pròxims. Els veïns consideraven que aquest projecte presentava molts punts interessants però també importants déficits. Per tirar-lo endavant es demanava potenciar el transport públic, limitar els vehicles privats, reservar sòl per a equipaments i modificar una avinguda de 60 m d'ample que es va planificar per descongestionar la Diagonal. A la vegada es demanaven estudis de quina seria l'evolució de la població a la zona en el futur per tal d'evitar una excessiva densitat de població.

El F.C. Barcelona comença a negociar amb l'Ajuntament el futur dels seus terrenys

L'any 2003 Joan Laporta va accedir a la presidència del F.C. Barcelona i va prometre que l'ús dels terrenys del club es decidiria tenint en compte les opinions i suggeriments dels residents del districte. El març de 2004 el Barça va presentar un projecte que va semblar bé als veïns i que consistia en un multicine de quatre sales, un hotel, un edifici d'oficines al costat de la Masia i el cobriment del Miniestadi.

L'any 2005, l'actual president del Club, Joan Laporta, i Joan Clos, alcalde de l'Ajuntament de Barcelona, van iniciar



A final d'any continuaven les negociacions i faltava concretar quin seria el projecte, en la imatge el mini-estadi. Foto: Marta Casas.

contactes per tal de tirar endavant la remodelació de l'entorn del Camp Nou. El club blaugrana necessitava ampliar l'estadi de futbol, millorar les instal·lacions i reubicar les seccions. En aquestes converses amb l'Ajuntament, el Barça va canviar el plantejament inicial i va estudiar la possibilitat de cedir al municipi de Sant Joan Despí la ciutat esportiva que s'hi estava construint, ja que amb el pas dels temps s'havia vist que no responia exactament a les necessitats del club. A canvi es podria requalificar el sòl i vendre'n una part, fet que faria augmentar els ingressos aconseguits per la venda dels terrenys del Miniestadi, i tot plegat serviria per finançar les obres de millora del Camp Nou. En aquest cas, les seccions del club es traslladarien a les instal·lacions esportives de la muntanya de Montjuïc, ja que amb la marxa de l'Espanyol, prevista per a l'any 2007, l'Ajuntament no volia deixar aquestes instal·lacions infrautilitzades. Els equips de bàsquet, handbol i hoquei havien d'utilitzar el Palau Sant Jordi, i els equips de futbol havien de fer servir l'Estadi Olímpic Lluís Companys com a camp d'entrenament, a la vegada que el Barça B també l'havia d'utilitzar per jugar els partits oficials.

Amb aquests canvis, el Barça podria requalificar 100.000 m² en total, construir mil habitatges als terrenys on s'alçava el Miniestadi i ampliar el Camp Nou, passant de 98.000 a 115.000 localitats. El Club també va estudiar la possibilitat de ser un dels promotors del projecte immobiliari per tal d'incrementar els beneficis.

Les reaccions a la proposta del Barça

Aquestes negociacions es van fer sense la participació dels veïns, constituïts en la Plataforma Diagonal Ponent, fet que va tornar a generar desconfiança i rebuig a les idees presentades per part del Club. El portaveu de la plataforma, Lleonard Ramírez, va acusar el Club de tornar a presentar un projecte molt similar al de Barça 2000. Però aquesta vegada s'agreujava per les grans promocions immobiliàries planejades a zones pròximes com Can Rigalt, la pota nord de l'Hospitalet de Llobregat, la vall agrícola de Sant Just Desvern i Esplugues, que posarien al mercat més de cinc mil habitatges i un gran centre comercial. Això feia témer que s'accentués l'alta densitat de població de la zona i les dificultats de mobilitat.

Davant d'aquesta situació, els principals partits polítics de la ciutat mostraven posicions diferents. Així com l'alcalde Joan Clos, del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), es mostrava animat pel camí que seguien les negociacions, la tinent d'alcalde Imma Mayol, d'Iniciativa per Catalunya - Els Verds (ICV), recordava que el seu partit no acceptaria una requalificació similar a la que s'havia donat a l'Estadi Santiago Bernabeu del Reial Madrid. Per alta banda, Jordi Portabella, d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), va preferir no pronunciar-se fins que hi hagués un projecte concret sobre la taula i Alberto Fernández, del Partit Popular (PP), igual que Xavier Trias, de Convergència i Unió (CiU), van reclamar un projecte acordat amb els veïns.

A final d'any, el Barça encara no havia presentat una proposta en ferm i continuaven les negociacions per tal d'arribar a un acord i concretar quin seria el projecte.

JCV

Més informació:

http://www.bcn.es/urbanisme/catala/nous_proj/comerscment_intro.htm
http://www.lesoorts.com/eldiaco/b2000.htm

189 TRANSFORMACIÓ URBANA DE LES CASERNES DE SANT ANDREU (BARCELONA)



El projecte de reforma urbanística de les antigues casernes de Sant Andreu de Barcelona porta a un intens debat, entre els veïns i l'Administració, sobre quin ha de ser l'ús d'aquest espai i quin ha de ser el percentatge d'habitatge públic del total construït. El Consorci de la Zona Franca encarrega l'avantprojecte a l'arquitecte Manuel de Solà-Morales, qui finalment presenta un projecte que satisfà ambdues parts.

Antecedents | 2003:114, 2004:191

Les antigues casernes militars de Sant Andreu ocupen un solar de 107.450 m² i estan situades al nord del barri del mateix nom, al passeig Torras i Bages. L'any 1998 van quedar en desús i el Ministeri de Defensa se'n va fer responsable de la vigilància fins a l'any 2001. A partir d'aquell moment, el nombre de persones que van ocupar les instal·lacions de manera irregular per viure-hi va anar creixent fins a arribar a les sis-centes persones (2003). El febrer de 2004 es va dictar una sentència judicial pel desnonament de les antigues casernes i el mateix mes el Consorci de la Zona Franca (CZF) va comprar el solar per 83.119.753 euros, després de negociar-ne la compra amb l'Ajuntament de Barcelona i el Ministeri de Defensa. Posteriorment, es van començar a debatre, entre l'Administració i les associacions de veïns, els futurs usos d'aquest espai.

El mes de gener de 2005, el president del grup municipal de Convergència i Unió (CiU), Xavier Trias, juntament amb el president de l'Associació de Veïns de Sant Andreu i portaveu de Sant Andreu per les Casernes, Lluís González van denunciar que l'Ajuntament hagués accedit a comprar els terrenys per aquest preu, quan feia pocs dies que el Ministeri de Defensa havia cedit a Madrid uns solars on s'havien de construir set mil habitatges protegits i mil cent de lloguer per a joves. A aquesta protesta el portaveu del govern municipal, Ferran Mascarell, va respondre que va ser el Partit Popular (PP) el responsable de la venda dels solars al preu que es va estipular i que, en canvi, la cessió s'havia fet sota el govern del Partit Socialista Obrer Espanyol (PSOE).

Proposta d'ordenació de les casernes

El CZF i l'Ajuntament van encarregar la redacció de l'avantprojecte urbanístic a Manuel de Solà-Morales. Inicialment van anunciar que hi construirien mil habitatges, però davant la pressió de quasi la totalitat dels veïns que demanaven que el 100% dels pisos fossin de protecció oficial, van haver de fer-se enrere. A final del mes de gener de 2005, el regidor del districte de Sant Andreu, Jordi Hereu, va anunciar un preacord sobre el programa d'habitatges i equipaments. Aquest preveia la construcció de mil dos-cents habitatges, la meitat dels quals havien de ser de protecció oficial, la construcció d'una escola, un Centre d'Atenció Primària (CAP) i una caserna de Mossos d'Esquadra, entre altres equipaments, a més d'un important espai per a zones verdes i vianants. Tot i això, Lluís González va desmentir que hi hagués cap preacord en declarar: "no sé com podem dir això si no hi ha res tancat". A la vegada, la Plataforma Veïnal de Sant Andreu, una entitat que agrupa veïns que viuen al voltant de les casernes, rebutjava un alt percentatge de pisos de protecció oficial per tal d'evitar que la zona es convertís en una ciutat dormitori.

Finalment, el mes d'octubre de 2005 l'alcalde de Barcelona, Joan Clos, va presentar el projecte. Aquest preveia invertir 83.000.000 d'euros i construir-hi dos mil habitatges, el 60% dels quals serien de protecció oficial. D'aquesta manera la major part dels veïns aconseguien la seva reivindicació de tenir aproximadament uns mil dos-cents pisos de protecció oficial, a la vegada que el CZF en tenia uns vuit-cents més per explotar comercialment i recuperar la inversió. També estava prevista la construcció d'un parc de 41.000 m² i d'equipaments, entre els quals destacaven un CEIP, una escola bressol, una biblioteca, un centre cívic, una residència sociosanitària, un poliesportiu i una comissaria de Mossos d'Esquadra, que ja s'havia començat a construir.

A final d'any, les entitats de veïns reclamaven que un percentatge dels pisos de protecció oficial anés destinat a gent del barri amb pocs recursos per tal d'evitar l'expulsió de veïns, tal com es va fer al Poblenou. A la vegada reivindicaven el 100% d'habitatges de protecció oficial en sòl d'origen públic per als nous plans urbanístics de la ciutat de Barcelona, pensant en projectes com el PLA SANT ANDREU-SAGRERA [191] i els projectes derivats de l'arribada del FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT (FAV) A BARCELONA [71].

JCV



Es preveu la construcció de 1.200 habitatges dels quals el 50% seran HPO. Foto: Marta Casas.

Més informació:

http://www.sant-andreu.com/stap21/llocs/es/index.html

TRANSFORMACIÓ URBANA DE L'ESTACIÓ (LLEIDA) 190



Amb motiu de l'arribada del Ferrocarril d'Alta Velocitat a Lleida, la paeria tracta d'impulsar la transformació urbana del voltant mitjançant l'anomenat Pla de l'estació. Dos anys després d'haver estat aprovat, el 2005 encara no se n'ha començat cap de les principals actuacions, com podria ser la construcció del parc urbà sobre part del traçat de les vies, la remodelació de la plaça Berenguer IV o la construcció del complex Vialia. La licitació el mes d'octubre de la primera fase de les obres de cobriment de les vies i la previsió de començar-les a començament de 2006 hauria de suposar el punt de partida d'aquesta transformació.

L'estació de ferrocarril de la ciutat de Lleida, situada entre els barris de Pardinyes, Noguerola i l'avinguda del Segre, i molt propera a l'extrem nord de l'eix comercial que creua tot el centre històric gairebé en paral·lel al riu Segre, gaudeix d'una immillorable posició central, funcionalment estratègica en el context urbà de la ciutat.

Juntament amb les vies adjacents, durant molts anys l'estació ha representat el límit del creixement de la ciutat pel nord fins al punt d'obstaculitzar la connexió viària i peatonal dels barris de Pardinyes i Balafia amb la resta de la ciutat.

A més de la barrera urbana que han acabat formant aquestes infraestructures ferroviàries, l'abandonament i obsolescència de moltes de les edificacions dels voltants, la degradació d'un espai públic de caire residual, l'existència, encara, d'usos incompatibles amb el fet residencial com per exemple la farinera la Meta, i la recuperació de l'estació amb les oportunitats que es generen amb l'arribada de l'alta velocitat (FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT. SARAGOSSA LLEIDA [2004.80]) són fonamentalment els motius que van dur l'Ajuntament de Lleida a impulsar la transformació urbana dels voltants de l'estació.

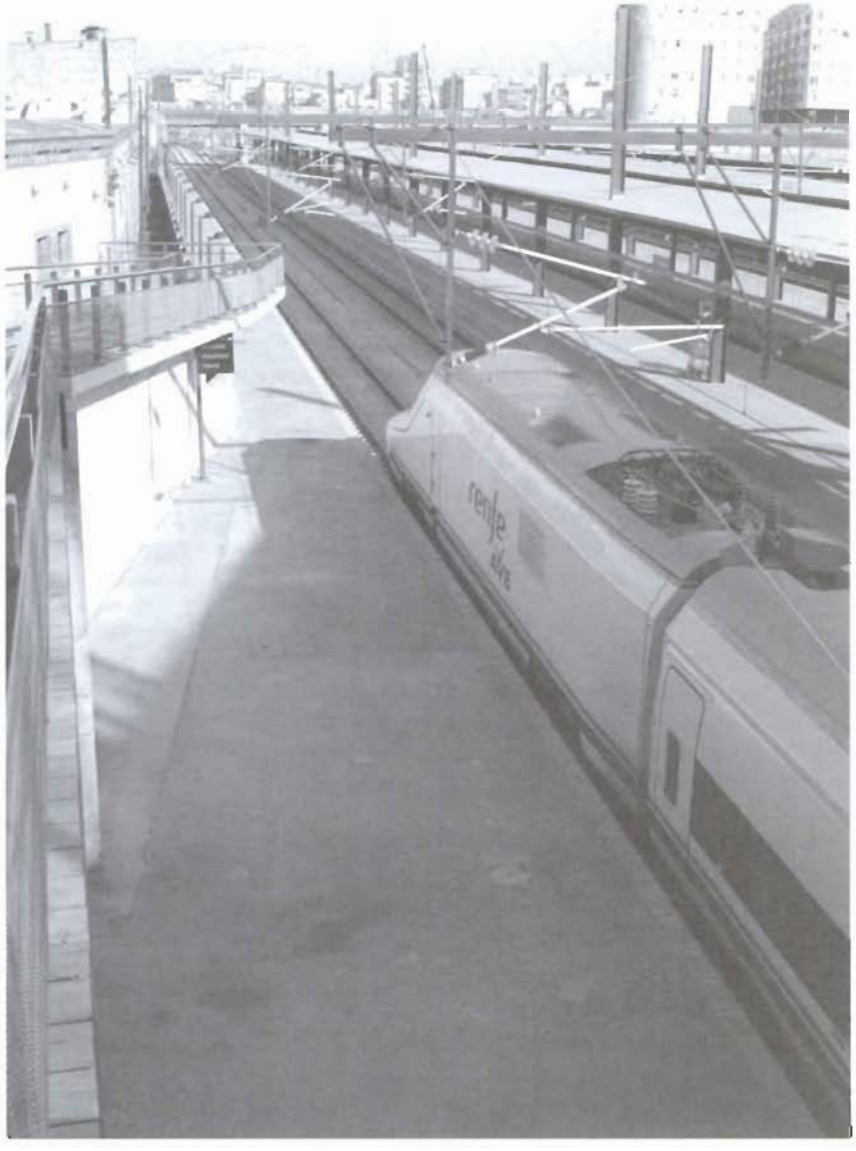
Amb el desig que l'estació recuperi el seu valor com a centre neuràlgic de la ciutat, l'estratègia seguida ha consistit a millorar-ne l'accessibilitat, tant des de l'interior de la ciutat, mitjançant operacions a ambdós marges de l'estació, com també territorialment, amb la millora dels accessos des de l'N-II per l'avinguda de Pinyana i per la carretera de Lleida a Balaguer.

Documentalment, aquest conjunt d'actuacions es recull al Pla general d'ordenació urbana (PGOU) i al Pla especial de l'estació.

El Pla especial de l'estació

El PGOU de Lleida, aprovat definitivament l'any 1999, preveient les expectatives que comportaria la futura arribada a la ciutat del Ferrocarril d'Alta Velocitat, ja recollia entre les principals actuacions que s'havien de desenvolupar la necessitat d'ordenar urbanísticament els voltants de l'estació de ferrocarril per mitjà d'un pla especial.

Aquest Pla especial fou elaborat directament per l'Ajuntament. El Pla de l'estació, tal com es va conèixer, era un dels majors projectes urbanístics de la ciutat, tant per les seves dimensions, amb un àmbit d'ordenació de 14,33 ha, com pel seu valor estratègic. Aquest Pla fou aprovat definitivament per la Comissió d'Urbanisme de Lleida el mes de setembre de 2003, el mateix any que arribava l'alta velocitat a la ciutat, i va requerir la modificació puntual del PGOU en el seu àmbit.



Un àmbit d'ordenació de 14,33 ha de desenvolupar els voltants de l'estació. Foto: Marta Casas



Hi ha el desig que l'estació recuperi el seu valor com a centre neuràlgic de la ciutat. Foto: Adif

L'objectiu del Pla era ordenar el desenvolupament de l'entorn de l'estació de ferrocarril, millorar la integració urbana i territorial dels barris del voltant de l'estació i permetre el finançament de les operacions mitjançant les plusvàlues generades.

El Pla, dividit en quatre unitats d'actuació, preveia la implantació de noves construccions amb un total de 111.692 m² destinats a usos residencials, comercials, terciaris i aparcaments.

Igualment, a més de la reurbanització i remodelació dels carrers de l'entorn, també incloïa importants actuacions en l'espai públic, entre les quals destacava el cobriment de les vies entre els carrers Corts Catalanes i Comtes d'Urgell, i la perllongació de Prat de la Riba per sobre de les vies, que donaria lloc a un nou parc urbà.

L'execució del Pla

Després de l'aprovació del Pla especial, l'Ajuntament i les associacions del barris afectats han reclamat reiteradament l'inici de les principals actuacions de transformació de l'entorn de l'estació que havia de dur a terme l'Administrador d'Infrastructures Ferroviàries (ADIF). En resposta a aquestes peticions, el Govern de l'Estat adjudicava el mes d'octubre de 2005 la primera fase dels treballs de cobriment parcial de les vies que consistia en la construcció dels fonaments i dels murs laterals del futur cobriment.

La licitació d'aquestes obres, programades per executar-se durant tot el 2006 i la primera meitat del 2007, no van satisfer d'igual manera tots els representants polítics de la ciutat. Mentre que per a Angel Ros, alcalde de Lleida (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), l'inici dels treballs era el fruit de les negociacions dutes a terme entre l'Ajuntament i Foment, per a Isidre Gavín, líder municipal de Convergència i Unió (CiU) i alhora president de la Diputació de Lleida, era una decepció el gran endarreriment que planava sobre l'adjudicació de només una primera fase, i culpava l'anterior Govern de l'Estat, del Partit Popular (PP), i els responsables municipals d'aquesta gestió deficient.

Pel que fa a l'inici de la construcció dels edificis, Antonio González, president d'ADIF, afirmava a l'octubre que les obres del centre Vialia, nom que rep el complex de serveis amb galeries comercials, aparcament i multicines que s'ubicarà al costat de l'estació, a la plaça Edil Saturnino, començarien el 2006 amb tres actuacions: la construcció d'un aparcament soterrat, un edifici d'oficines i un centre de viatges.

JBM

Més informació:

www.paeria.es
http://pglleida.paeria.es/Pglleidacatala.htm
Aldoma, Ignasi et al. *Les oportunitats del Tren d'Alta Velocitat a Lleida*. Lleida: Pages editors, 2000.

TRANSFORMACIÓ URBANA DE SANT ANDREU-SAGRERA (BARCELONA) 191



El nou traçat del Ferrocarril d'Alta Velocitat al seu pas per Barcelona i la construcció de la nova estació intermodal a la Sagrera són els motors de la transformació urbana de l'àmbit ferroviari del Districte IX de la ciutat. Després de l'aprovació definitiva del Pla urbanístic de Sant Andreu-Sagrera el 19 de maig de 2004, s'inicien els treballs de redacció i tramitació de diversos plans i projectes que en formen part.

Antecedents | 2004: 194

Amb data 19 de maig de 2004 la Subcomissió d'Urbanisme de Barcelona aprova definitivament el Pla urbanístic de Sant-Andreu Sagrera (TRANSFORMACIÓ URBANA DE SANT ANDREU-SAGRERA (BARCELONA) [2004 194]). Aquest document, que comporta la Modificació puntual del Pla general metropolità (MPGM), té com a objectiu la transformació urbana de 986.016 m² de sòl, 897.927 m² dels quals són de titularitat pública i 88.089 m² de titularitat privada. Per tal de gestionar-la, el Pla delimita dins del sector quatre àmbits que són desenvolupats mitjançant figures de planejament derivat i que inicien la tramitació a partir de l'aprovació definitiva del Pla.

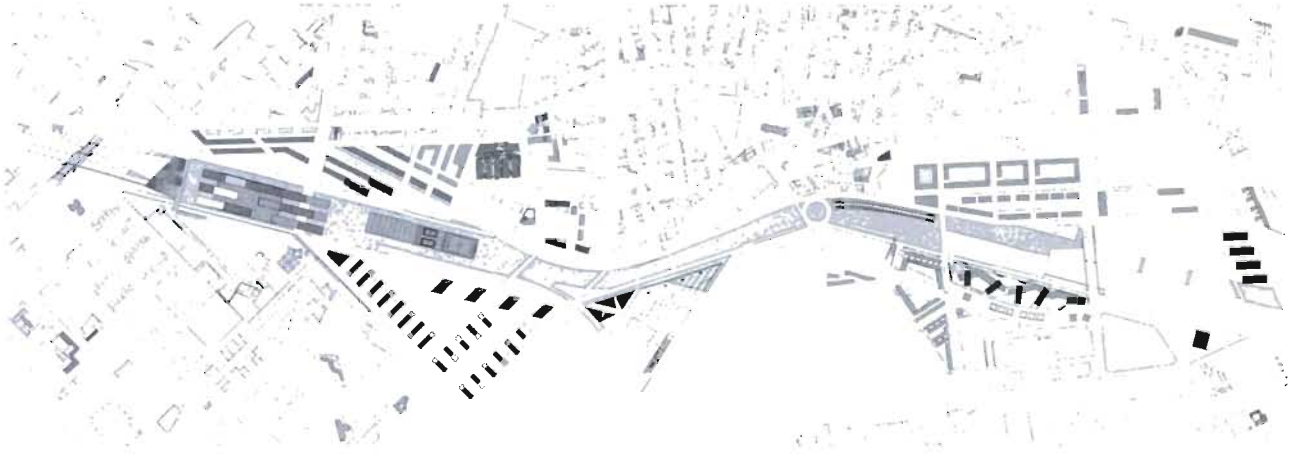
El Pla de millora urbana del triangle ferroviari (PMUTF) determinava les pautes de transformació per a l'àmbit delimitat entre el carrer de Jaume Brossa, el passeig de la Verneda i les vies del tren. El document per a l'aprovació, que es va exposar durant el mes de setembre, detallava les principals aportacions del Pla des del punt de vista viari, del sistema d'espais lliures i de les infraestructures. D'una banda el PMUTF proposava un nou vial que unia el carrer de Joan Brossa i el passeig de la Verneda, a més de la prolongació de la ronda de Sant Martí. En segon lloc es proposava, també, la reserva d'una zona verda paral·lela al passeig de la Verneda que completava el sistema d'espais lliures existent. Finalment, i pel que fa a les infraestructures, Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) va assumir els 13 MEUR corresponents a la construcció d'una gran llosa que cobria les vies del tren i sobre la qual es construïren una cotxera i edificis administratius.

Tot i que la iniciativa de planejament corresponia a la societat Barcelona Sagrera Alta Velocitat (participada pel Ministeri de Foment, la Generalitat de Catalunya i l'Ajuntament de Barcelona), l'actuació més emblemàtica del Pla, l'edifici d'oficines projectat per l'arquitecte canadenc Frank O. Gehry, ha estat promoguda pel Consorci de la Zona Franca de Barcelona (CZFB). El projecte per a aquest edifici preveia trenta-quatre plantes d'alçada (145 m.) i 80.000 m² de sostre, dels quals 12.000 m² eren destinats a la construcció del futur Museu de la Mobilitat i la resta a usos terciaris. El cost total de la construcció s'estimava en 250 MEUR que Manuel Royes, president del Comitè Executiu del CZFB, confiava poder aportar conjuntament amb socis privats interessats a participar en el projecte esmentat.

L'aprovació del PMUTF el 9 de novembre de 2005 va anar seguida de reaccions per part dels veïns del districte. El 19 novembre un grup de tres-cents cinquanta veïns de Sant Andreu es manifestà amb el lema "Sant Andreu per viure-hi". Des de l'Associació de Veïns de Sant Andreu del Palomar es reclamà més participació ciutadana i transparència en el procés de tramitació del PMUTF, un nombre més gran d'habitatges protegits, més equipaments i el cobriment total de les vies del tren però de manera que es garantís la plantació d'elements vegetals a sobre de les mateixes.

Un altre dels punts que preocupava els veïns era el previsible increment de la mobilitat externa al barri que comportaria la construcció de l'estació d'alta velocitat i l'impacte que aquesta nova circumstància tindria sobre el barri en cas que no es planifiqués adequadament.

La manifestació dels veïns va posar l'accent sobre altres punts d'interès que, tot i no estar inclosos en l'àmbit del PMUTF, es veien afectats per la transformació urbana del sector. La majoria d'aquests punts feien referència a elements del paisatge urbà i de la memòria col·lectiva i que, amb el Pla urbanístic Sant Andreu-Sagrera han de ser reconsiderats. Concretament, el futur de la fàbrica Coats Fabra, ubicada al carrer Sant Adrià, havia de pas-



Imatge del projecte 2003-2004. Foto: Barcelona Regional.



Imatge de la maqueta. Foto: Barcelona Regional.

sar, segons l'AVSTAP, per la compra dels terrenys i les naus per part de l'Ajuntament per tal de fer-hi una zona verda i d'equipaments, tal com determina el PGM. En altres casos, com el de la fàbrica La Esperanza, la conservació del patrimoni industrial no va ser possible. Els terrenys sobre els quals hi havia la fàbrica fundada l'any 1877 i que a mitjan del segle XX va passar a ser propietat de la firma Inoxcrom, van ser destinats a una promoció immobiliària amb una edificabilitat de 9.500 m² de sostre.

El desembre de 2005, i per un període de quaranta-cinc dies, va sortir a exposició pública l'estudi informatiu per al traçat del Ferrocarril d'Alta Velocitat (FAV) en el tram compres entre Bac de Roda i Trinitat. El document, signat pels enginyers Víctor Roig i Juan Antonio Magro, preveia la construcció de la nova estació del FAV i també la remodelació de les línies de rodalies de Granollers i Mataró i de l'estació actual de Sant Andreu Comtal. El cost estimat d'execució s'establia en 1.612 MEUR.

La nova proposta de traçat ferroviari restava obligada a la seva bona integració amb la ciutat, tal com manifestava la memòria de l'estudi informatiu. D'aquesta manera el Govern central duia a terme la seva la voluntat, expressada per l'Ajuntament de Barcelona, de revitalitzar aquest sector de la ciutat i transformar un teixit urbà caracteritzat per la presència d'usos industrials en desús. Amb aquest document quedaven definits els dos extrems del FAV al seu pas per Barcelona, és a dir, l'Estació de Sants i la nova estació de la Sagrera. Quedava pendent, però, la definició del traçat entre aquests dos punts (FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT (6) BARCELONA [71]). L'exposició pública de l'estudi informatiu per a aquest tram, inicialment prevista per al desembre de 2005, s'endarrerí fins a gener de l'any següent.

ASG

Més informació:

www.bcn.es/urbanisme/
www.sant-andreu.com/tgv/
www.f-tavb.com/forum.php

TRANSFORMACIÓ URBANA DE SANTA CATERINA (BARCELONA) 192



El projecte de renovació urbana impulsat per l'Ajuntament al barri barceloní de Santa Caterina al districte de Ciutat Vella va complint etapes. L'enderroc d'immobles i el projecte d'urbanització del Pou de la Figuera, també conegut com el Forat de la Vergonya, provoca la mobilització d'entitats veïnals i ciutadanes crítiques amb l'actuació del consistori. Després de cinc anys de reformes, el 10 de maig s'inaugura el mercat de Santa Caterina, mentre s'ultimen els darrers treballs de rehabilitació de la zona.

Antecedents | 2003:113; 2004:194

El barri de Santa Caterina, al districte de Ciutat Vella de Barcelona, supera els quinze mil habitants, en una superfície de prop de 112 ha, fet pel qual configura un dels espais més densament poblats de la ciutat. El 30% de la població és d'origen extracomunitari.

L'any 2000 l'Ajuntament de Barcelona va iniciar diverses actuacions de rehabilitació al barri de Santa Caterina, al districte de Ciutat Vella, per mitjà de l'empresa de capital mixt Procivesa primer, i Focivesa després.

A final de 2004 el barri de Santa Caterina i Sant Pere es va acollir als ajuts del PROGRAMA DE MILLORA DE BARRIS [175] de la Generalitat de Catalunya. La dotació econòmica suposava una injecció de 14.616.000 euros, aportats un 50% per l'Ajuntament i l'altre 50% pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), destinats a impulsar la millora urbanística, social i econòmica del barri, i concretament de la zona del Pou de la Figuera també coneguda amb el nom del Forat de la Vergonya. Els projectes plantejats anaven encaminats a la construcció d'equipaments, la rehabilitació d'edificis, l'extensió de la xarxa de recollida pneumàtica de residus i el desenvolupament de programes educatius a la zona.

Continua l'oposició veïnal al projecte d'urbanització del Pou de la Figuera o Forat de la Vergonya

El mes de febrer Focivesa va anunciar imminents enderrocs al Pou de la Figuera, en concret vuit finques situades als carrers Sant Pere més Baix, Metges, Jaume Giralt, Mestres Casals i Martorell, amb l'objectiu d'esponjar el barri i construir-hi equipaments com una ludoteca, un centre multiusos en un edifici del segle XVII, al número 55 de Sant Pere més Baix que havia estat seu de la Penya Cultural Barcelonesa però que en aquell moment es trobava OCUPAT [2003:67], i, al carrer Comerç 36, a pocs metres de la zona, un centre cívic al Convent de Sant Agustí.

Els veïns contraris als enderrocs i diverses entitats agrupades en el col·lectiu Espai d'Entesa, que ja havien impulsat accions de protesta feia uns anys anteriors, van celebrar tot seguit una assemblea per estudiar propostes d'acció. "Estan convertint Ciutat Vella en un gran solar" van declarar Jaume Matifoll i Hubertus Poppinghaus, arquitectes i membres de l'associació Veïns en Defensa de la Barcelona Vella. La Unió de Botiguers del carrer Sant Pere més Baix, per la seva banda, va manifestar la seva preocupació per l'enderroc de l'illa situada entre els carrers Sant Pere més Baix, Metges i Jaume Giralt, perquè, segons ells, l'enderroc trencava la continuïtat i l'estructura d'aquest carrer de traçat medieval. Aquesta entitat havia presentat al districte de Ciutat Vella un projecte alternatiu per evitar l'enderroc i adequar com a equipaments els edificis afectats. L'arquitecte que va assessorar els comerciants en la redacció de la proposta, Francesc Guàrdia, va assegurar que els edificis "no estan en mal estat". La proposta, però, va ser qualificada de "irrealitzable" pel regidor del districte, Carles Martí, en el decurs d'una reunió posterior amb els implicats. Martí va comunicar llavors que estava previst invertir 2.040.000 euros procedents de la Llei de barris per crear una zona verda amb àrees d'esbarjo i d'esport de lleure al solar del Pou de la Figuera, i que el disseny es faria mitjançant "un procés de participació molt obert per tal que tothom es faci seu el nou espai que es crearà". El regidor va mostrar la voluntat que el procés avancés "durant aquest mandat".

A principi de març Espai d'Entesa, amb el suport de la Federació d'Associacions de Veïns de Barcelona (FAVB) i de l'organització SOS Monument, va presentar el manifest *Per una Ciutat Vella justa i habitable*, on criticava la política urbanística de l'Ajuntament que, segons ells, va cap a un model de "parc temàtic" o "aparador" d'esquena als veïns. Les associacions van exigir mesures immediates contra la proliferació d'hotels, pisos turístics i locals d'oci, actuacions contra aquells que exerceixen assetjament immobiliari i accions



S'inaugura el nou mercat de Santa Caterina i els veïns són convocats a dissenyar la futura plaça. Foto: Alex Tarroja.

contra les demolicions i a favor de la rehabilitació. Tanmateix, reclamaven veritables mecanismes de participació en les decisions que afecten el districte.

Un mes després, el 10 d'abril, el mateix col·lectiu va congregar un centenar de persones en una manifestació de protesta sota el lema "No més enderrocs". Dos dies després, Focivesa va adjudicar les obres de demolició d'una de les illes de cases afectades a l'empresa Pasquina SA amb un pressupost de 246.909 euros.

El 6 de juny Espai d'Entesa va intentar infructuosament aturar els enderrocs instant el Departament de Treball i Indústria a realitzar una inspecció d'urgència que finalment va ser favorable a l'empresa.

A final d'any es va iniciar el procés d'expropiació de l'edifici del segle XVII, antiga seu de la Penya Cultural Barcelonesa, que estava okupat. Estava previst que la rehabilitació i l'adequació com a equipament (escola d'adults, guarderia pública i botiga de comerç just), amb un pressupost de 2 MEUR, començaria el 2006 i s'acabaria el 2007.

Els veïns són convocats a dissenyar la futura plaça pública del Pou de la Figuera

Al plenari del districte de Ciutat Vella celebrat al setembre es van fer públiques dues premisses per al disseny del Pou de la Figuera: hauria de tenir el màxim de zona verda possible i tres equipaments destinats a dinamitzar l'espai (una residència assistida per a gent gran i dos equipaments més, encara per definir). L'aparcament subterrani, que durant el mandat passat va provocar la indignació i una autèntica guerra veïnal en contra, va quedar definitivament descartat. Pocs dies després el districte va convocar les associacions de veïns i entitats de la zona a presentar propostes per definir la plaça. Una empresa externa, proposada per les entitats, hauria de fer de mitjancera entre els diversos col·lectius participants al procés.

El Mercat de Santa Caterina obre les portes

Després de sis anys de remodelació integral, el 10 de maig va ser inaugurat el nou mercat de Santa Caterina. El projecte, amb un cost de 12 MEUR, va ser realitzat per l'equip d'arquitectes EMBT (Enric Miralles i Benedetta Tagliabue), que va conservar i rehabilitar la façana porticada original del mercat i la va completar amb una acolorida coberta de formes ondulants. El nou equipament donaria acollida a una seixantena de parades tradicionals –originàriament havien arribat a ser més de dues-centes–, un supermercat i un restaurant. Al soterrani, a més de l'aparcament per a camions i la zona de càrrega i descàrrega del mercat, s'hi va instal·lar una central de recollida pneumàtica de deixalles per al barri de Santa Caterina i el de la Ribera.

Durant la inauguració del mercat, el segon tinent d'alcalde i president de l'Institut Municipal de Mercats, Jordi Portabella, d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), va declarar que és "punt de referència de la ciutat, a nivell internacional, tant per la seva arquitectura com pel seu comerç". Més crític va ser el president del grup del Partit Popular (PP), Alberto Fernández Díaz, qui va manifestar que "no n'hi ha prou amb la inauguració; ara cal impulsar un veritable pla per enfortir el comerç del barri".

El projecte també incloïa la construcció de dos edificis a la part de darrere del mercat, amb cinquanta-nou habitatges destinats a gent gran, i una nova plaça, Joan Capri, a la confluència dels carrers Giralt el Pellisser i Colomines, inaugurada el 19 de març. També va quedar enllestida la remodelació de l'avinguda Francesc Cambó com a via d'accés principal al nou Mercat.

S'ultimen els projectes de renovació urbana del barri

A la darreria de l'any s'estava enllestint la prolongació de l'avinguda Cambó –l'anomenada Porta Cambó– i la remodelació de la plaça Sant Cugat i voltants. Estava previst que aquestes actuacions s'acabessin el gener de 2006.

Les dues últimes fases de millora del barri de Santa Caterina preveien de ser començades el gener del 2006, i comprendrien el jardinament de l'espai del Pou de la Figuera i la urbanització dels carrers Mercaders, Tragí, Avellà, Maçanet, Pare Gallifa i Arc de Sant Silvestre.

MXA

Més informació:

www.fomentciutatvella.net/cat/
www.fomentciutatvella.net/pdf/memoria.pdf
www.bcn.es/ciutatvella
www.cascantic.net/
www.mercatsantacaterina.net/
http://w3.bcn.es/fitxers/ciutatvella/cambo8755.pdf
www.cascantic.net/cat/fitxa/caterina.htm
www.lalavb.com
www.ub.es/geocrit/mp-cate.htm
www.gencat.net/ptop/premsa/notesp/pdf/Barrisadjud.pdf
http://www.fomentciutatvella.net/cat/ller-barris/index.asp

TRANSFORMACIÓ URBANA DEL BARRI DE L'ESTACIÓ (SALLENT)



El barri de l'Estació de Sallent haurà de ser enderrocat, ja que com que està construït sobre les galeries d'una antiga mina de potassa, pateix greus problemes d'inestabilitat del terreny. En un principi la Generalitat proposa traslladar els veïns als terrenys de l'actual camp de futbol, on s'haurien de fer tres-cents habitatges, però veïns, Ajuntament i Generalitat no arriben a un acord. El planejament vigent del municipi no s'adequa a la legislació urbanística actual. Al desembre els serveis territorials de la Direcció General d'Urbanisme en redacten les Normes complementàries amb caràcter d'urgència, que aprova el conseller Nadal, per a un termini de vigència màxim de divuit mesos. Aquestes Normes recullen el canvi de qualificació urbanística del sector de la Fàbrica Nova per edificar el nou barri on finalment s'acorda construir-hi els habitatges per als afectats del barri de l'Estació.

El municipi de Sallent és al nord del Pla de Bages i comprèn les àrees més accidentades del riu Llobregat –del congost de Sallent a la Botjosa– i la riera de Cornet. És un dels municipis més grans de la comarca, amb 65,8 km² d'extensió, i té una població de 7.103 habitants empadronats el 2004. Les terrasses fluvials del terme municipal han estat ocupades tradicionalment pel conreu. Però ha estat el subsòl, amb les mines de sals potàssiques i les instal·lacions fetes per l'explotació de les mines, la causa més important de transformació del paisatge.

El barri de l'Estació de Sallent estava construït sobre les galeries de l'antiga mina de potassa Enrique i patia greus problemes d'inestabilitat del terreny. El subsòl estava afectat per un procés d'enfonsament continuat que arribava a superar els 2,5 cm l'any. Aquest es va accelerar durant els darrers anys, cosa que va sentenciar definitivament el barri a no aixecar-hi edificacions noves i va obligar alguns veïns a deixar la zona.

Proposta de trasllat dels veïns afectats

El Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va proposar als veïns que es traslladessin a la zona que ocupa actualment el camp de futbol. Oriol Nel·lo, secretari general de Planificació Territorial, juntament amb Joan Llort, director general d'Urbanisme, Ricard Fernandez Ontiveros, secretari general de l'Habitatge, i Joan, de l'Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC), van presentar la proposta en una assemblea a la qual van assistir uns dos-cents veïns. El director general d'Urbanisme va explicar que a la zona on hi ha el camp de futbol i les pistes de tennis, amb una cabuda de 27.000 m² de sostre, s'hi construirien 294 habitatges distribuïts en cinc edificis de cinc plantes i de trenta-sis habitatges cadascun. La proposta incloïa la construcció del camp de futbol a l'altre costat de la riera de Cornet i d'una passarel·la que hi permetés l'accés. Aquesta es va presentar juntament amb els estudis pertinents perquè els nous terrenys tinguessin les garanties geològiques necessàries. A la vegada es va afirmar des del DPTOP que el barri nou seria de qualitat i estaria ben equipat.

El portaveu de l'associació de veïns del barri de l'Estació va subratllar que una de les principals peticions dels veïns era poder recuperar el seu patrimoni. Així mateix, va criticar que la proposta de la Generalitat només preveiés la construcció de pisos malgrat que al barri també hi havia cases unifamiliars.

El mes de febrer el Govern i l'Ajuntament de Sallent van continuar les converses sobre el trasllat definitiu del barri de l'Estació. La trobada va ser presidida per Josep Bargalló, conseller en cap del tripartit, i va comptar amb la presència de Joaquim Nadal, conseller del DPTOP, Josep Maria Reñé, conseller de Treball, Salvador Milà, conseller de Medi Ambient i Habitatge i l'alcaldessa de Sallent, Mireia Cortés d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC). Ambdues parts van decidir que els pisos es farien en terrenys del municipi amb condicions de solar públic i qualificació de sòl urbanitzable. La Generalitat es va comprometre a demanar ajut al Govern de l'Estat.

Els treballs d'enderroc de les zones més afectades haurien d'haver començat el mes de maig, però es van endarrerir en descobrir-se que una espècie d'oreneta protegida havia fet niu als teulats dels edificis afectats. Les màquines no van començar a treballar fins que l'últim ocell havia deixat definitivament la zona. El mes de juliol es va reprendre l'enderroc dels habitatges del carrer Comamala Poal que havien estat desocupades des de feia un any quan el risc de col·lapse va obligar el trasllat de seixanta famílies a pisos protegits del nucli antic de la població. Coincidint amb els treballs d'enderroc l'Asociación de Propietarios por la Defensa del Barrio de Sant Esteve, que és com s'anomena en realitat el barri de l'Estació, demanava nous estudis del subsòl per saber quina zona estava realment afectada. Alhora, el cap de l'oposició i exalcalde, Jordi Moltó de Convergència i Unió (CiU), va insistir que calia delimitar la perillositat de la zona amb més estudis geològics.



Es va a proposar als veïns que es traslladessin a la zona del camp de futbol. Foto: Marta Casas.

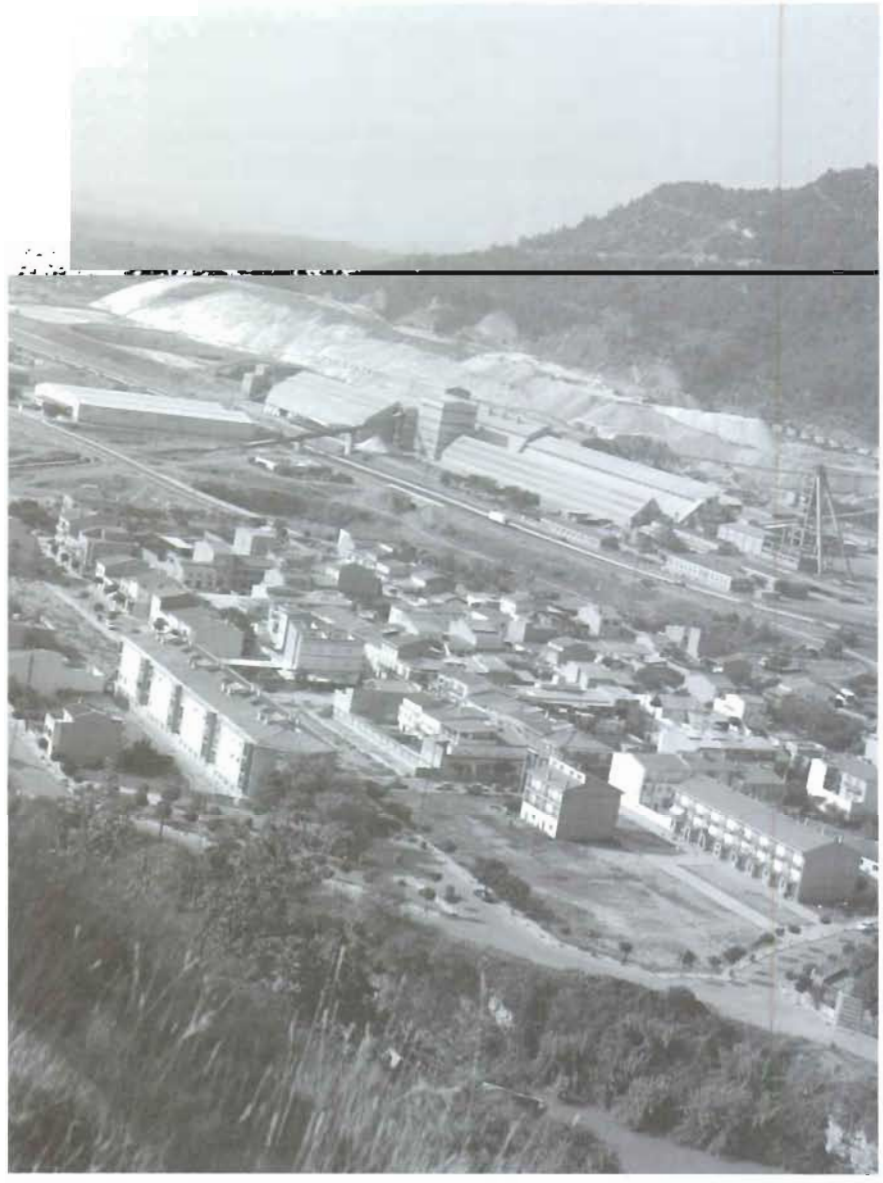
El mateix juliol el Govern va designar la comissió que portaria les darreres negociacions amb els veïns, formada pel secretari d'Habitatge Ricard Fernandez, que hauria de ser el responsable del procés negociador, el subdelegat del Govern a la Catalunya Central Josep Ramon Mora, la directora general del Consell Consultiu i Coordinació Jurídica i Instructora de l'Expedient de responsabilitat patrimonial, Meritxell Josa, el director de l'Institut Català del Sòl (Incasol) Emili Mas i una persona designada pels departaments de Presidència i Economia i Finances. El conseller primer, Josep Bargalló, va assegurar que la comissió era un pas endavant molt important i el tret de sortida per a la solució definitiva del problema.

Al novembre la Generalitat arribava a un acord definitiu amb el veïns del barri, i triplicava la quantitat inicial a pagar pels pisos, passant dels 400 €/m² inicials a 1.200 €/m², si bé també s'oferia l'opció d'accedir a un pis nou de les promocions concertades a Sallent.

Una sentència del Tribunal Superior de Justícia de Catalunya (TSJC) va anular el Pla general (PGOU) aprovat el 1999, com a conseqüència d'això. Sallent estava ordenat per un pla general d'ordenació anterior, aprovat definitivament el 1985, el qual a més de no estar adaptat a la legislació urbanística vigent, resultava un instrument obsolet i absolutament insuficient per canalitzar i controlar els nous creixements del municipi.

El Govern de la Generalitat, mitjançant un acord el 15 de novembre i a proposta del Conseller de Política Territorial i Obres Públiques, va acordar la suspensió de la vigència del Pla general d'ordenació de 1985. En el mateix acord s'apreciava l'existència de raons d'urgència per dictar amb caràcter immediat unes normes de planejament urbanístic que tindrien una vigència màxima de divuit mesos. Aquestes normes s'haurien de dictar abans que s'acabés l'any 2005.

El mes de desembre el conseller Nadal aprovava les Normes complementàries amb caràcter d'urgència, redactades pels serveis tècnics de la Direcció General d'Urbanisme i per a un termini de divuit mesos, dins el qual s'havia de redactar i tramitar el nou Pla d'ordenació urbana (POUM). Aquestes Normes especificaven les determinacions encaminades a resoldre la problemàtica del barri de l'Estació i recollien un canvi de qualificació urbanística per tal de disposar de sòl residencial per construir el nou barri. Concretament les Normes incloien la proposta d'ordenació dels sòls urbans que formen l'àmbit anomenat Fàbrica Nova, d'acord amb els convenis subscrits entre l'Ajuntament, l'Incasol i els propietaris dels terrenys. Segons els tècnics de la Direcció General d'Urbanisme, aquests terrenys eren idonis per encabir un creixement residencial, ja que a més disposaven d'una posició de centralitat en el municipi.



El barri estava construït sobre les galeries de l'antiga mina. Foto: Marta Casas.

A final de desembre, l'acord entre l'Ajuntament, els veïns i la Generalitat desencallava el problema i propiciava que el desenvolupament urbà del nou àmbit es fes de manera immediata per poder resoldre el futur de tres-centes famílies, que encara vivien al barri, i el de les seixanta que van ser desallotjades i reallotjades en precari.

CDB

Més informació:

www.ajsallent.org

TRANSFORMACIÓ URBANA DE POBLENOU I 22@ (BARCELONA) 194



El procés de renovació urbana del barri de Poblenou continua amb la participació de tots els agents. D'una banda, la implicació tant del sector privat com del públic ha possibilitat la localització de noves activitats en l'àmbit del 22@. De l'altra, la transformació urbana d'aquest sector de la ciutat ha anat acompanyada d'una necessària tasca negociadora amb un teixit social i productiu molt consolidat. La tramitació administrativa d'aquest procés i la valoració de les reivindicacions veïnals han estat els grans reptes en la gestió d'aquesta gran operació urbanística.

Antecedents | 2004:197

A final de febrer de 2005 Miquel Barceló, president de l'empresa municipal 22@ Barcelona enumera les línies estratègiques que han de dirigir la transformació del districte 22@. Entre aquestes destaquen: una major difusió ciutadana i un aprofundiment real en el coneixement social de les tecnologies de la informació; una aposta per la localització d'activitats vinculades al món universitari i de recerca, i, finalment, la consolidació de centres tecnològics on la investigació arribi a l'empresa i tingui aplicacions pràctiques.

L'enunciat d'aquestes línies d'actuació constata una realitat avaluable en el període comprès entre juliol de 2000 i març de 2004. En aquest període s'aproven quaranta-una figures de planejament derivat, trenta-dues dels quals corresponen a iniciativa privada. Com a resultat de la tramitació d'aquest planejament més de vuitanta empreses es traslladen al districte, es generen 301.615 m² de nou sòl productiu i 7.325 m² de sòl per a equipaments i 38.785 m² per a habitatge. La lectura que d'aquestes dades fan els moviments veïnals és força crítica: la compatibilització d'aquestes noves activitats amb les existents, el reforçament de la seguretat ciutadana i, sobretot, la consideració del patrimoni industrial en les successives operacions immobiliàries són condicions que, amb creixent força, es troben presents en les, cada vegada més freqüents, reivindicacions ciutadanes.

Localització d'activitats al 22@

El Consorci de la Zona Franca (CZFB), present també en altres àmbits de renovació de la ciutat de Barcelona (Transformació urbana de Sant Andreu-Sagrera (Barcelona) [191]), es va consolidar com un dels principals promotors immobiliaris al 22@. Manuel Royes, delegat del Govern de l'Estat al CZFB, anuncià el febrer de 2005 la construcció a càrrec del Consorci de cinc edificis dins del districte. El que primer es concretà va ser l'edifici Emprenedors, un viver d'empreses de 16.000 m² de sostre, situat a la confluència del carrer Taulat amb el de Lope de Vega. La construcció de la resta d'edificis es vinculava amb l'activitat universitària i amb el món audiovisual i es completava d'aquesta manera el campus de la comunicació de la Universitat Pompeu Fabra (UPF).

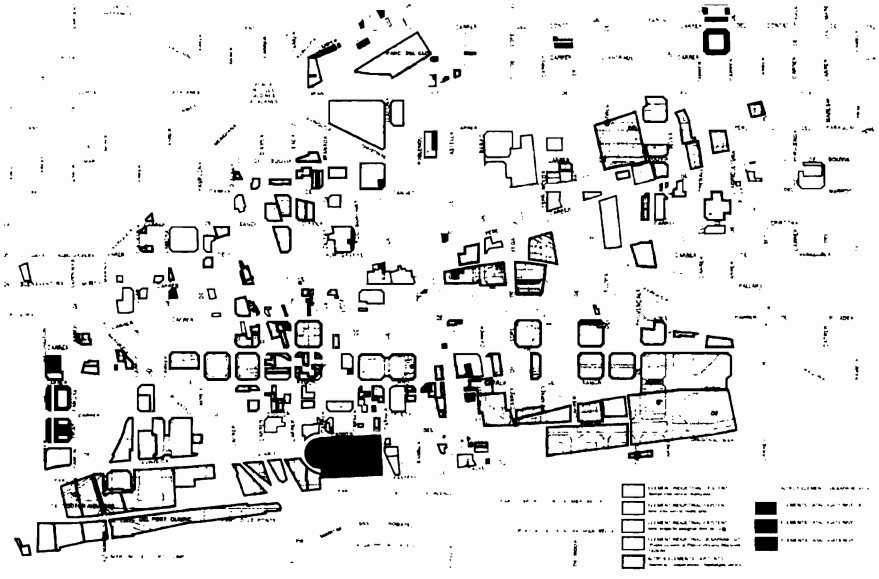
Aquesta instal·lació universitària, d'uns 24.000 m² de sostre, formava part d'una peça major, el parc Barcelona Media, participat per la societat municipal 22@Barcelona i el grup MediaPro. Dues terceres parts dels 60.000 m² de sostre d'aquesta peça corresponien a la rehabilitació de dos edificis del complex fabril de Ca l'Aranyó, segons projecte d'Antoni Vilanova i Eduard Simó. El sostre de nova construcció va ser projectat pels arquitectes Josep Benedito i Ramon Valls.

A més de la UPF, altres organismes i institucions oficials van decidir al llarg de l'any 2005 traslladar les seves seus al 22@. Entre totes plegades, diferents universitats catalanes van jugar un paper destacat. Així, la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC) anuncià el mes de març el trasllat de tres de les seves facultats al nou Campus de Llevant: Enginyeria Tècnica, Arquitectura Tècnica i l'Escola Universitària de Topografia i Edificació. Amb aquest trasllat, la UPC pretenia afavorir la creació d'una escola de sostenibilitat i urbanisme, dimensionada per a sis mil alumnes i sis-cents professors. Finalment, el projecte del Campus de Llevant es completava amb la construcció per part del CZFB d'una residència per a estudiants de la UPC. La Universitat de Barcelona (UB), per la seva banda, adquirí el mes de novembre la fàbrica Josep Canela, un edifici de més de 3.600 m² en el qual va preveure ubicar a començament de 2006 diversos estudis de tercer cicle. La quarta universitat catalana amb presència al 22@ fou la Universitat Oberta de Catalunya (UOC), que anuncià la construcció de la seva nova seu als terrenys de l'antiga fàbrica tèxtil de Can Jaumandreu. La nova polaritat d'usos universitaris al 22@ es veié definitivament consolidada amb la compra per part del Departament d'Universitats Recerca i Societat de la Informació (DURSI) de l'edifici d'oficines situat a sobre del Centre de Convencions Internacional de Barcelona (CCIB), després de la negativa de la Comissió del Mercat de Telecomunicacions (CMT) de traslladar-se a aquest edifici (Transformació urbana de Diagonal Mar. Fòrum i Llevant [183]).

Altres organismes oficials de caràcter nacional i internacional van anunciar la construcció de les seves seus al districte tecnològic. Entre les primeres destacà Radio Nacional d'Espanya (RNE) a Catalunya o el trasllat dels principals serveis de l'Institut Nacional de la Seguretat Social (INSS), amb un sostre total previst de 35.000 m². Pel que fa a les segones, la localització de la seu de l'agència gestora de l'International Termonuclear Experimental Reactor (ITER) a Barcelona es perfilà com una oportunitat d'ubicar al districte una activitat de recerca de gran valor afegit i amb caràcter internacional. Les expectatives generades entorn d'aquest organisme preveien la gestió de contractes per un valor proper als 2.000 MEUR i la creació d'un centenar de llocs de treballs per a executius de molt alt nivell.

Pel que fa al sector privat, diverses empreses i promotors privats han desenvolupat projectes de renom durant l'any 2005. El trasllat de la Cambra de Comerç de Barcelona (CCB) té, en aquest sentit, una especial rellevància simbòlica. El 31 de març Miquel Valls, president de la CCB, fa pública la construcció d'un edifici de 20.000 m² de sostre per part d'aquesta entitat al districte 22@. Altres empreses multinacionals com Retevisión, T-Systems, Indra o Montblanc havien localitzat ja per aquestes dates les seves seus a la zona 22@. D'altres, com Telefònica o la cadena d'hotels Hilton van anunciar el seu trasllat al districte posteriorment.

El 15 de juny es fa pública la presentació de l'Associació d'Empreses i Institucions del Districte 22@ que, sota el nom de 22@Net-



Proposta del Pla Integral del Patrimoni Industrial del Barcelona elaborada pel Fòrum de la Ribera del Besòs: Plànol d'elements i conjunts industrials". Foto: Fòrum de la Ribera del Besòs

work, va vehicular les principals demandes de les noves empreses localitzades al barri. Entre aquestes es trobaven la necessitat de dotar de més serveis al barri i d'incrementar la superfície destinada a aparcament i la connectivitat del districte mitjançant transport públic.

Els projectes arquitectònics que donaren cabuda a aquestes noves activitats foren en alguns casos especialment interessants pel que fa a la seva capacitat d'innovació. En destaquen els edificis que, com el construït pel Grup Inmobiliari Castellvi a la confluència dels carrers Tànger i Ciutat de Granada, acullen desenes de petites empreses vinculades a les Tecnologies de la Informació i la Comunicació (TIC). Les oficines d'aquest edifici no entraren directament al mercat de lloguer, sinó que foren gestionades per una empresa multinacional que oferia, a més, un seguit de serveis avançats compartits per totes les empreses. Una altre projecte emblemàtic és l'edifici anomenat Ecourban. Aquesta peça, obra de l'arquitecte nord-americà William Mcdonough, se situa sobre un solar de 14.000 m² i compta amb 33.000 m² de sostre. Les especials característiques del projecte el converteixen en un exemple d'arquitectura ecològicament sostenible. L'edifici aposta per tres conceptes clau: en primer lloc, l'ús de materials que, tant per la seva elaboració com per la seva capacitat de reciclatge, siguin sostenibles; en segon lloc, l'especial cura que el projecte té tant en l'estalvi energètic com en la generació d'energies alternatives, i, finalment, l'acurada adaptació de l'edifici a l'emplaçament, que permet fer un ús òptim de l'orientació solar i de la ventilació natural de l'edifici.

L'arribada sostinguda de noves activitats al Poblenou va significar, en alguns casos, una notable transformació del teixit econòmic del barri. El mes de novembre el Centre Econòmic i Social de Barcelona (CESB) alertà del risc que el 22@ acabés expulsant indústries tradicionals del Poblenou i que, conseqüentment, fes desaparèixer activitats productives en funcionament. A més indicava la necessitat d'aconseguir més complicitat dels ciutadans en la transformació urbana del Poblenou i el desenvolupament del districte tecnològic. Per altra banda, el moviment veïnal del Poblenou, representat per Salvador Clarós, i el Grup de Patrimoni Industrial del Fòrum Ribera del Besòs, presentaren el mes de juny un informe crític amb la gestió de l'Ajuntament de Barcelona al sector. En aquest informe es posava l'accent sobre els punts crítics, segons els veïns, de la gestió del 22@: la manca d'atractiu del districte per a les empreses de valor afegit, la manca de control sobre el negoci immobiliari que resultava de la transformació urbana del barri i la conseqüent expulsió de les activitats productives existents al barri. En aquest document es feien, a més, explícites les principal reivindicacions veïnals: la garantia de continuïtat de les empreses econòmicament viables; l'oferta de sòl industrial a preu taxat; la redacció d'un pla de patrimoni industrial que limités els enderrocs de les arquitectures industrials existents, i l'execució dels equipaments derivats de la Modificació del Pla general metropolità (MPGM) per al 22@.

Tramitació administrativa

Més enllà de les diferències entre l'Ajuntament i les associacions veïnals, la transformació urbana del Poblenou va ser motiu, també, de conflictes entre l'administració local i algunes empreses ubicades al sector. El mes de maig el Tribunal Superior de Justícia de Catalunya (TSJC) va declarar dictar dues sentències contràries al planejament aprovat per a la transformació del Poblenou 22@. La primera de les sentències declarava nuls tres articles de la MPGM aprovada per l'Ajuntament de Barcelona l'any 2000 per tal de regular les activitats 22@ i contra la qual l'empresa Reser SL havia interposat un recurs. Els articles anul·lats eximien dels costos d'urbanització els propietaris de sòl ocupat per habitatge i obligaven a la cessió obligatòria del 10% de sòl, a més de 31 m² de sòl per cada 100 m² d'habitatge. La segona sentènciea afectava la normativa urbanística del PERI del Parc Central del Poblenou, en virtut de la qual es distingia entre sòl urbà consolidat i no consolidat en un moment en què aquesta distinció encara no havia estat incorporada a la LLEI D'URBANISME DE CATALUNYA [95]. Com a conseqüència d'aquesta última sentència s'anul·là la delimitació de les Unitats d'Actuació proposades pel PERI del Parc Central de Poblenou.

Tot i que segons Pere Fons, gerent del 22@, la importància d'aquestes sentències era mínima, el 3 de juny el *Butlletí Oficial de la Província* (BOP) anuncià l'inici dels treballs per a la MPGM per a renovar les àrees industrials del Poblenou. L'objectiu d'aquesta modificació era adaptar les normes urbanístiques a les lleis en vigor, especialment respecte a les qüestions relacionades amb el foment de l'habitatge assequible i el règim de cessions i aprofitament respecte de les zones verdes i equipaments.

El patrimoni industrial

Més transcendents que les dificultats administratives per tal de tramitar el 22@ han estat al llarg de l'any 2005 els enfrontaments entre l'Ajuntament i els moviments veïnals. Un dels temes candents al respecte va ser la manca de seguretat ciutadana que denunciaren els veïns al llarg de l'any. La situació arribà a un punt crític el mes de juliol, quan els veïns dugueren a terme un seguit de manifestacions per denunciar la conflictivitat derivada de l'alberg de menors Alcor, situat al carrer Ramon Turró. La manca d'acord entre l'autoritat municipal i la Direcció General d'Atenció a la Infància i la Joventut (DGAIA) semblava que era a la base d'aquesta situació. El ressò mediàtic d'aquests esdeveniments es va veure minvat per la gran atenció centrada sobre la qüestió del patrimoni industrial al Poblenou, autèntic tema central de debat entre l'Ajuntament i els veïns del barri.

Amb la presentació l'1 de febrer del projecte de rehabilitació de la fàbrica d'Oliva-Artés

s'inicià un llarg seguit de polèmiques sobre la conservació del patrimoni industrial. Tot i que dues de les naus de l'antiga fàbrica es preservaren per a la construcció d'equipaments, l'Associació de Veïns del Poblenou (AVP) considerà insuficient i parcial el model de protecció proposat i reclamà la redacció d'un pla integral de patrimoni per a tot el barri del Poblenou. Amb aquesta reivindicació els veïns pretenien evitar episodis d'enderrocs inesperats d'edificis susceptibles d'ésser conservats, tal com anteriorment havia succeït amb les naus de les empreses Unión Metalúrgica i Lyfisa. Aquests temors es confirmaren a principi del mes de març, quan s'inicià l'enderroc de la fàbrica Extractos Tánicos. Sobre aquest element pesava una afectació que permetia obrir el carrer Bilbao fins a la façana marítima tot i que, un anys abans, l'Arxiu Històric del Poblenou havia presentat una instància, avalada per un informe del Col·legi d'Arquitectes de Catalunya (COAC), en la qual se'n sol·licitava la inclusió dins del catàleg de patrimoni de la ciutat. Malgrat que l'enderroc va poder ser aturat el 5 de març, i que l'AVP va presentar dues setmanes després una petició de protecció de bé d'interès cultural davant de la Generalitat, l'enderroc es va completar el dia 30 de març, deixant lliure un solar per a la construcció de cent vint habitatges i tres edificis d'oficines.

Com a resposta a aquest creixent procés d'enderrocs, el Fòrum de la Ribera del Besòs (FRB) elaborà una proposta de pla integral que preveia mantenir el patrimoni industrial del Poblenou en tota la seva integritat. La presentació d'aquest pla, que proposava un inventari de cent tres elements a protegir, es va dur a terme al 15 de març a la Fundació Antoni Tàpies. La resposta de l'Ajuntament de Barcelona va ser el compromís de presentar cap al mes de juliol un estudi sobre el patrimoni industrial del Poblenou que servís de document base per a, posteriorment, elaborar amb la Generalitat un pla especial de conservació per a aquesta zona. La redacció d'aquest document estigué condicionada pels esdeveniments que al voltant de l'enderroc de Can Ricart se succeïren a partir del mes d'abril.

El complex fabril de Can Ricart, que data de 1853 i en el qual hi havia trenta-quatre empreses en actiu, ocupa una superfície equivalent a cinc illes de l'Eixample, en plena localització estratègica dins del districte 22@. Sobre aquest àmbit s'hi havia anat succeint un seguit de plans urbanístics fins a l'aprovació el 2003 del Pla de millora urbana. Aquest últim PMU preveia únicament la conservació de la xemeneia i de l'edifici Hangar, i possibilitava la construcció de 56.000 m² de nou sostre productiu i residencial. Amb els primers treballs d'enderroc el 30 de març de 2005 es desencadenaren les primeres iniciatives ciutadanes per a la protecció d'aquest complex. En la seva 33ª assemblea, la Federació d'Associacions de Veïns de Barcelona (FAVB) va aprovar una resolució a favor de preservar el patrimoni industrial i arquitectònic de Barcelona, fent menció expressa de la necessitat de catalogar-ne urgentment tot el recinte històric. Només quatre dies després, el 20 d'abril, la propietat va intentar el desnonament d'una de les indústries que quedaven en actiu dins del complex. L'acció dels treballadors de Can Ricart va impedir finalment que aquest es dugués a terme. A partir d'aquest moment s'inicià un procés de llargues negociacions entre la propietat i les indústries llogateres que, després de diversos principis d'acords i intents de desnonaments, es tancà el 14 de setembre de 2005 amb la signatura de l'acord definitiu. Amb aquest document dinou de les vint-i-cinc empreses que restaven dins del recinte es comprometien a marxar abans de març de 2006. Tot i aquest acord, el futur de Can Ricart restava encara pendent de les reivindicacions veïnals, que des d'un bon principi es feren ben patents.

El FRB presentà el 25 de maig un projecte alternatiu, redactat per l'arquitecte Josep Maria Montaner, que traslladava la ubicació de l'aprofitament urbanístic per tal de salvar la major part del complex sense perjudicar-ne els propietaris. Aquesta proposta es presentà i discutí públicament en diverses ocasions. El dia 11 de juny la plataforma ciutadana Salvem Can Ricart va organitzar la 1ª Jornada de Portes Obertes al recinte. Per la seva banda, el Foment de les Arts Decoratives (FAD) organitzà un debat per al 7 d'octubre a proposit de Can Ricart. En aquest acte la geògrafa Mercè Tatjer va presentar la proposta del FRB, acompanyada d'una reconstrucció tridimensional del complex.

Paral·lelament a aquestes iniciatives d'informació i elaboració d'alternatives, l'AVP i els treballadors de Can Ricart van mantenir en tot moment una actitud vigilant davant dels reiterats intents d'enderroc per part de la propietat. A més de la construcció de barricades improvisades que evitaren l'entrada de les màquines d'enderroc en diverses ocasions, els veïns elaboraren un protocol d'avís, instal·laren webcams que permetien el control del recinte en tot moment i, finalment, van oficiar el precinte simbòlic del complex el 23 d'agost.

Tot aquest seguit d'accions van aconseguir al llarg de 2005 un important ressò mediàtic i van suposar una mesura de pressió que obligà l'Ajuntament de Barcelona a modificar la seva posició inicial respecte de Can Ricart. Després que Ramon Massaguer, gerent de 22@, descartés la modificació de planejament que afectava el recinte, el govern de la ciutat de Barcelona va emetre el 2 de desembre un decret de suspensió d'enderrocs sobre el patrimoni industrial de Poblenou.

D'aquesta manera, l'Ajuntament aturava el fenomen constant dels enderrocs de fàbriques al Poblenou fins a la revisió definitiva del Pla especial de protecció de patrimoni. El futur de la transformació urbana del districte 22@ quedava, d'aquesta manera, pendent de la redacció i aprovació d'aquest document. Davant de les previsions de creixement del moviment immobiliaris per al 22@, situades entorn dels 100.000 m² de nou sostre per al 2006, el repte futur a final de 2005 semblava raure en la gestió d'una renovació urbana respectuosa amb el teixit productiu, urbà i social d'aquest barri de la ciutat.

ASG

Més informació

www.bcn.cat/urbanisme
www.bcn.cat/22@bcn
www.fundacio.com/forum.php
www.salvemcanricart.org

195 TRANSFORMACIÓ URBANA DEL PORT DE BADALONA



La construcció del port pesquer i esportiu de Badalona està convertint una franja costanera, que les indústries concebien com un abocador, en una zona portuària i residencial on ja amarren embarcacions i on l'habitatge està substituint les antigues fàbriques. La ciutat ha trencat la barrera que la separava del mar, i en l'actualitat és possible accedir-hi pràcticament des de qualsevol carrer perpendicular a la costa.

Badalona, una de les ciutats més antigues de Catalunya situada a l'extrem nord de la comarca del Barcelonès, està transformant la seva façana marítima, entre l'antiga fàbrica de l'Anís del Mono i les tres xemeneies de Fecsa-Endesa, amb un nou port esportiu i pesquer com a nucli central.

L'operació està recollida al Pla especial façana marítima de Badalona, aprovat el 1986, l'objectiu del qual era reconciliar la ciutat amb el mar. Abraça una àrea de 2 km de costa que s'integra amb la trama urbana de la ciutat (barris del Gorg i Progrés), i inclou la construcció de quatre mil habitatges, noves infraestructures i equipaments, i la prolongació del passeig marítim.

La promotora de l'obra és Marina de Badalona SA, societat de capital públic formada per l'Ajuntament de Badalona i el Consell Comarcal del Barcelonès.

Les reclamacions dels primers veïns de la nova façana marítima

El reallotjament dels ciutadans que vivien a l'àrea objecte de transformació es va realitzar, d'acord amb el principi de proximitat fixat per llei, en una promoció d'habitatges que va impulsar Regesa, societat del Consell Comarcal del Barcelonès, en una illa situada a segona línia de mar, propera a l'edifici de la Companyia Auxiliar del Comerç i la Indústria (CACI).

A començament d'any, la majoria dels pisos acabats o que estaven en construcció ja tenien propietari. Gairebé la meitat eren de Barcelona i molts havien apostat per comprar sobre plànol.

Els primers veïns, que ocupaven els pisos construïts en els antics terrenys de la fàbrica Campsa, reclamaven la millora dels serveis, accessos i il·luminació en alguns carrers, i també la neteja dels laterals de la via del tren.

A començament de març, la regidora de Medi Ambient de l'Ajuntament de Badalona, Muntsa Niso (ICV-EUiA), va anunciar, juntament amb una sèrie de propostes destinades a la REGENERACIÓ DE LA PLATJA [2004: 165] i millora de la qualitat de l'aigua, les accions que realitzaria la Mancomunitat de Municipis com a responsable de la recollida selectiva de residus i de la reposició del mobiliari en mal estat, va comunicar la subvenció sol·licitada al Ministeri de Medi Ambient per millorar els problemes d'accessibilitat i l'acord amb la companyia ferroviària RENFE perquè adjudiqués el servei de neteja dels laterals de la via fèrria. Mentrestant, la plataforma ciutadana, creada el 2004 en defensa del litoral de Badalona i formada per una vintena d'entitats veïnals, socials i ecologistes, reclamava participar en el procés i lliurava a l'alcaldessa de Badalona, Maite Arqué (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), una llista de les mesures que consideraven prioritàries.

Els problemes de contaminació i l'engegada de la infraestructura portuària

La greu contaminació del sòl provocada per l'activitat centenària de la química Cros (avui integrada en el grup Ercros), a més d'ocasionar la demora del projecte, va suposar un augment considerable del pressupost inicial. A la zona on se situa el port es van retirar fins a cinc-centes mil tones de terres contaminades i també es van realitzar treballs de descontaminació a l'antic emplaçament de la fàbrica Bòrax.

Segons un informe de Greenpeace, que incloïa el tram litoral de Badalona com un dels quinze espais costaners amenaçats de Catalunya, els intents del Ajuntament perquè Ercros assumís part del cost d'aquests treballs van ser infructuosos.

Així, encara que l'alcaldessa havia anunciat que les primeres embarcacions entrarien en el port esportiu i pesquer de Badalona a començament d'any, finalment ho van fer a l'abril quan, com a mesura d'urgència, es va habilitar un espai provisional en un dels pantalans de la dàrsena esportiva.

L'11 de maig, coincidint amb la festivitat del patró de la ciutat, Marina de Badalona SA va promoure una jornada de portes obertes perquè els ciutadans poguessin visitar el port. En aquell moment estava construït l'edifici de la capitania i es comercialitzaven les botigues nàutiques, restaurants i bars, que obririen a l'octubre juntament amb el començament de les obres de la marina seca.

A l'agost, la infraestructura portuària, amb 617 amarradors per a naus esportives de 8 a 30 m d'eslora, estava acabada però quedaven per fer les obres a l'interior del recinte i el mes de setembre encara faltaven serveis importants en la part pesquera, com la llotja i la fàbrica de gel, la qual cosa va provocar la reacció de la Confraria de Pescadors de Badalona.

Durant aquest mateix mes, l'alcaldessa es reunia amb els representants dels veïns de la nova façana marítima per a trobar una solució al "peatge" del port que aquests havien de pagar per a arribar als seus habitatges, ja que l'enllaç viari de connexió del nou barri encara no estava realitzat.

El desviament del tren i la prolongació del passeig marítim

A final de maig, els representants de Marina de Badalona SA van lliurar a RENFE el projecte executiu per desviar provisionalment la via del tren, una actuació necessària per construir el canal portuari previst en la segona fase del projecte, que afectava diferents empreses existents en el barri del Gorg, algunes de les quals ja s'havien començat a demolir.

La conclusió del passeig marítim, entre el carrer del Mar i el port, i des d'aquest a Sant Adrià del Besòs, era una altra assignatura pendent. Amb aquest objectiu, l'Ajuntament de la ciutat va iniciar a mitjan juliol el procés per assolir un compromís amb el Ministeri de Foment i va aprovar en ple extraordinari el projecte bàsic que preveia el condicionament dels 2 km de passeig in-

existents i la conversió de l'antic pantalà de Campsa en mirador. La primera fase, destinada a reforçar l'estructura d'aquest moll, havia estat sufragada per l'Ajuntament de Badalona que, a més de poder completar les obres, esperava la futura instal·lació d'una estació científica submarina. Mentrestant, la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC) ja havia instal·lat un sistema de boies per estudiar l'onatge, els corrents marins i els moviments de sorra en el subsòl.

El regidor de l'Àmbit de Serveis al Territori, Francesc López Guardiola (PSC), va anunciar el mes d'octubre que la segona fase del projecte inclouria més de mil habitatges. L'ordenació volumètrica de la zona encara estava pendent d'aprovació però ja s'havia fet pública l'alçada dels futurs edificis. A la banda dreta, és construirien dues façanes contínues al canal i al carrer Ponent, de planta baixa més tres i planta baixa més dos pisos, respectivament; un edifici singular de tretze plantes, i un conjunt de blocs lineals, de planta baixa més nou pisos, amb doble orientació, situats sensiblement perpendiculars a la directriu del canal. A la banda esquerra del canal s'aixecarien tres peces d'habitatge, de planta baixa més cinc, entre els quals hi hauria una oferta de pisos de lloguer per a joves i tutelats per a gent gran.

Segons preveia Marina de Badalona SA, les obres havien de començar el 2006 i podrien estar enllestides el 2009. El canal del port, de 300 m de llargada per 40 m d'amplada, comptarà amb cent setanta-vuit amarradors i, juntament amb les diferents promocions d'habitatges a banda i banda de l'estructura, també hi haurà actuacions hoteleres i comercials. Del total de la superfície, la meitat es dedicarà a viari i espais lliures i un 6%, a equipaments. Entorn del canal es regenerarà el teixit urbà, completant l'"espina dorsal" de Badalona que connectarà, en sentit marmuntanya, el Palau Municipal d'Esports, la futura Capital Europea del Bàsquet i el turó Caritg.

Si s'acompliex l'acord entre l'Ajuntament de Badalona i el Ministeri de Foment, les obres de prolongació del passeig marítim també començaran el 2006. En la zona del port, el projecte preveu un tram superior, en forma de balcó, i inclou la creació d'un carril bici i el futur pas del tramvia, encara que segons el regidor de l'àmbit de Serveis al Territori, l'obra més costosa en temps i diners no serà visible ja que es tracta del desviament cap a l'interior del col·lector de Llevant.

LVP

Més informació

www.marinabadalona-sa.es
Sola-Morales, Manuel de. "Port Badalona. Un projecte per a Badalona" en *Transformacions urbanes*. Barcelona: Col·legi d'Arquitectes de Catalunya Demarcació de Barcelona, p. 78-85, 1997.
Ferrer Arxala, Amador (ed.). *Projectes per al port urbà de Badalona*. Barcelona: Universitat Ramon Llull, Escola d'Arquitectura La Salle, 2002.

196 TROBADA D'ENTITATS EN DEFENSA DEL TERRITORI (TORTOSA)



La ciutat de Tortosa rep a final de maig de 2005 la XIX Trobada d'Entitats Ecologistes i de Plataformes en Defensa del Territori dels Països Catalans, amb la intenció de posar en comú les problemàtiques ambientals dels territoris catalans i la coordinació de les diferents plataformes i moviments socioambientals. Aquesta trobada culmina amb l'aprovació del document anomenat Declaració de Tortosa. Les reunions d'aquesta mena es vinculen amb el debat sobre la naturalesa de les accions de protesta que es duen a terme en contra de les mesures de govern que suposadament afectarien el medi socioambiental.

Els últims dies de maig de 2005 es va convocar a la ciutat de Tortosa la XIX Trobada d'Ecologistes i Plataformes en defensa del Territori dels Països Catalans. Fou organitzada per la Plataforma en Defensa de l'Ebre (PDE), el Grup d'Estudi i Protecció dels Ecosistemes del Camp (GEPEC) i Ecologistes de Catalunya (EdC). A més va comptar amb la col·laboració d'importants entitats com els Serveis Territorials de les Terres de l'Ebre del Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH), el Consell Comarcal del Baix Ebre i l'Ajuntament de Tortosa, que van contribuir a organitzar-la i que per això donaven fe de la importància de l'esdeveniment.

El principal objectiu va ser determinar una sèrie de punts que haurien de servir per definir el panorama sobre les qüestions i els punts que les plataformes ecologistes haurien de tenir formalment establerts i també els diversos moviments socioambientals, entre els quals hi havia la posada en comú de les problemàtiques ambientals del territori català, la cerca de possibles solucions globals a aquests problemes i la coordinació dels diversos moviments socioambientals dels territoris catalans, amb l'objectiu de consolidar una xarxa d'associacions que permetés actuar d'una manera més eficient a l'hora de protegir el medi ambient i el territori, tot aprofundint en el debat i en les alternatives a les propostes actuals.

La trobada finalment va tenir lloc els dies 27, 28 i 29 de maig i va comptar amb un nombre important d'assistents. Dues-centes persones, en representació d'unes seixanta plataformes i grups del territori català, van participar als tallers i debats. A l'esdeveniment van fer cap, com sempre, les entitats ecologistes, però també hi van fer acte de presència totes les plataformes i moviments associatius de caràcter ambiental que s'havien creat els darrers anys per plantar cara a un nombre elevat de projectes considerats agressius amb el medi ambient. A més, hi van assistir persones a títol particular.

Els continguts que es van tractar i discutir durant els tres dies que va durar la trobada van tocar temes diversos que afectaven significativament el territori català. Els eixos temàtics de les discussions van ser la contaminació electromagnètica, la participació ciutadana i la resolució de conflictes, les accions directes no violentes, les actuacions ecologistes i la gestió de residus. Es van fer taules rodones amb la finalitat de saber com funcionaven els diferents mitjans de comunicació i ponències sobre el nou model energètic i la gestió del territori.





Els eixos temàtics de les discussions van ser la contaminació electromagnètica, la participació ciutadana i la resolució de conflictes. Foto: JLP_arquitectes.

La trobada es va tancar amb l'aprovació, dissabte 28 de maig, de la Declaració de Tortosa que actualitza la Declaració de Figueres (2003) [19], redactada en 2003, atès que incorpora nous elements per aprofundir en el debat i en la proposta d'alternatives a les problemàtiques actuals.

La Declaració de Tortosa hauria de servir com a decàleg i com a "Bíblia" de les reivindicacions de moviments d'entitats i plataformes en defensa del territori català durant l'any 2005 i fins a la propera trobada.

Per concloure la trobada, unes setanta persones, aproximadament, van protagonitzar una acció reivindicativa en què es va posar un peça d'un trencaclosques gegant que tapava una oficina bancària. Amb aquest acte es mirava de simbolitzar la unitat i la coordinació que hi ha d'haver entre les entitats i les persones a l'hora de defensar el territori, a fi d'aixecar una barrera als interessos econòmics.

La cultura del no

La participació de diverses associacions, amb perfils diferents però amb interessos similars a la trobada, té a veure amb un fenomen social que sembla imposar-se dia a dia: l'oposició popular a les actuacions de les administracions mitjançant la constitució d'associacions i plataformes com a mitjà d'oposició a les iniciatives considerades perjudicials.

L'aparició, els darrers anys, d'un gran nombre de plataformes veïnals de protesta, noves formes de mobilització popular nascudes al marge de les associacions veïnals, convencionals, ha generat un debat entorn de la qüestió de saber si aquestes iniciatives de la gent es poden englobar sota el concepte anglosaxó de *nimby* (*no in my backyard*), que podríem traduir com "no al meu pati" i que aquí s'ha popularitzat amb la fórmula del "sí, però aquí no" o, simplement, amb l'expressió "la cultura del no". O si, per contra, es tracta de defenses genuïnes del medi socioambiental, sense vinculacions amb cap interès particular concret. Aquest debat s'ha suscitat pel que fa a les accions de protesta que han dut a terme totes les associacions que s'oposen al fet que es promoguin grans intervencions infraestructurals al territori o que s'implantin equipaments no desitjats com ara autopistes, presons, depuradores o sales de venopunció. Durant l'any passat es van repetir i sovintejar exemples d'aquests casos, que s'oposaven a les accions del Govern, tant del municipal com de l'autonòmic o l'estatal.

Les plataformes es constitueixen per expressar la protesta, i amb aquesta fórmula conviden l'Administració a replantejar-se problemes i a reconèixer-los a fi que hi busquin alternatives i solucions més viables i amb un impacte ambiental menor.

La generalització creixent d'aquestes accions per part de diversos segments de la població, reunits en plataformes per posar fre a qualsevol possible actuació de les administracions ha generat reaccions per part dels actors socials afectats per les traves constants que han d'esquivar i per l'alentiment que genera en el progrés dels projectes.

L'envergadura i la importància d'aquestes accions és tan gran que a començament d'any els alts càrrecs del Govern de la Generalitat van debatre un protocol d'actuació per fer front a les crisis territorials que generen les obres polèmiques.

La tendència a l'aparició d'aquesta mena de moviments cívics continuava a l'alça com una nova manera de fer front a les decisions polítiques vinculades a les actuacions sobre el territori, però de mica en mica s'ha mirat de canviar les dinàmiques de confrontació i la cultura de l'enfrontament pel diàleg i la negociació per part de totes les parts implicades i interessades en el conflicte.

MDD i RCV

Més informació:

www.ebre.net
www.gepec.org
www.patrcat.org/cat/index.php

197 TURISME A BARCELONA. DEBAT SOBRE EL MODEL I ORDENANÇA DE CIVISME



Durant el 2005 cinc milions de turistes visiten la ciutat de Barcelona i generen onze milions d'estades, fet que suposa un fort increment d'ocupació de places hoteleres respecte de l'any anterior. La forta pressió del turisme, especialment al districte de Ciutat Vella, genera queixes per part dels veïns i porta l'Ajuntament a aprovar el Pla d'usos de Ciutat Vella, amb l'objectiu de mantenir l'equilibri entre l'activitat turística i l'habitatge, i l'Ordenança de civisme, per fer front als abusos que es produeixen a la via pública.

Aquests últims anys la ciutat de Barcelona s'ha convertit en un dels principals destins turístics del món a causa de la combinació de diversos factors com la tradició turística de Catalunya, la celebració dels Jocs Olímpics de 1992 i la renovació urbana que va comportar, el creixement del turisme cultural, l'eclosió de les línies aèries de baix cost i la potenciació de la Fira de Barcelona. Així, el nombre de turistes que visiten la ciutat va passar d'1.730.000 el 1990 a 4.550.000 el 2004.

El 2005 va tornar a ser un any de creixement. A final de desembre es va calcular en cinc milions els turistes que s'havien allotjat en hotels de la ciutat i en onze milions les estades. Això suposava un increment d'un 11% del nombre de turistes i d'un 8% d'estades. Prop del 60% d'aquests turistes van viatjar a la ciutat per passar uns dies de vacances i la resta per motius de negocis o per assistir a fires i congressos internacionals. Un 80% de les estades s'havien fet en hotels de més de tres estrelles i l'ocupació hotelera es va situar en un 77%, un 2% superior que l'any anterior. Als cinc milions de turistes que van dormir a la ciutat cal sumar-hi, a més, prop de 8,5 milions de turistes d'un sol dia a l'any allotjats, generalment, a la Costa Brava o la Costa Daurada.

El segon tinent d'alcalde de l'Ajuntament de Barcelona i regidor de Turisme, Jordi Portabella, d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), es mostrava satisfet per aquest creixement i considerava que els beneficis del turisme eren molt més importants que els costos. No obstant això, reconeixia que la ciutat era pròxima a la capacitat de càrrega, que calculava en dotze milions d'estades, i que en determinats espais, com Ciutat Vella o al voltant de la Sagrada Família, la pressió del turisme començava a ocasionar problemes. Per això es proposava distribuir el turisme en el territori incorporant quatre districtes nous a la Ruta del Modernisme: Sant Andreu, Sants, Gràcia i Sarrià.

Per la seva banda, el president del Gremi d'Hotels de Barcelona, Jordi Clos, destacava que, malgrat que les ocupacions hoteleres creixien, ho feien a un ritme inferior a la posada en marxa de noves places. A començament de 2005 hi havia vint-i-quatre mil habitacions a Barcelona i durant aquell any se'n van construir tres mil més. Aquest fet provocava, segons Clos, que el preu mitjà de les habitacions disminuís entre 7 i 10 € l'any per atraure més visitants i mantenir l'ocupació hotelera considerava que calia arribar als tretze milions d'estades per equilibrar-se amb l'oferta hotelera, fet que es podria aconseguir allargant l'estada mitjana del turista a Barcelona des de les 2,3 fins a les 3 nits. Per fer-ho possible reclamava potenciar atractius culturals com el Liceu o el Palau de la Música, realitzar exposicions itinerants de primer ordre i potenciar el turisme de congressos multitudinari.

Durant el 2005 el fort creixement del turisme va començar a ocasionar problemes relacionats amb l'increment del nombre d'establiments turístics i l'ocupació intensiva de la via pública, especialment a Ciutat Vella.

Pla d'usos de Ciutat Vella

Al districte de Ciutat Vella la proliferació dels establiments vinculats a l'activitat turística (restaurants, cafès, bars, locals musicals i d'espectacles, hotels, hostals...) començava a generar queixes per part dels veïns. A començament de març, onze col·lectius veïnals i socials, entre els quals la Federació d'Associacions de Veïns i Veïnes de Barcelona (FAVB), van presentar el manifest "Per una Ciutat Vella justa i habitable" on asseguraven que el districte es dirigia cap a un model de "parc temàtic" dirigit únicament a satisfer els sectors turístic i comercial però que perjudicava la majoria dels veïns. Per això exigien mesures immediates contra la proliferació d'hotels, pisos turístics i locals d'oci.

Pocs dies després, l'Ajuntament de Barcelona aprovava inicialment el Pla d'usos de Ciutat Vella, que renovava l'anterior de l'any 2000, i que tenia l'objectiu d'assegurar l'equilibri entre habitatge i activitat comercial i turística i mantenir, així, el teixit veïnal del districte. El Pla prohibia la creació de nous establiments com els locutoris o les sales d'oci nocturn, limitava la concessió de llicències per a bars i restaurants a tres sectors del districte (Raval sud, Santa Caterina i Sant Pere) i només preveia la creació de nous hotels sempre que tinguessin tres estrelles o més i que s'ubiquessin en edificis destinats a habitatge, per bé que aquells projectes que ja estaven aprovats podrien tirar endavant.

El Pla d'usos també regulava els apartaments turístics, que requeririen un permís municipal i que només s'autoritzarien en cas que estiguessin concentrats en un únic bloc i disposessin d'un servei de consergeria conjunt. D'aquesta manera, es pretenia combatre la sensació d'inseguretat i les queixes per sorolls i brutícia denunciades pels veïns d'aquests pisos que es llogaven als turistes per períodes curts de temps. En aquells moments hi havia a Ciutat Vella 831 apartaments turístics donats d'alta al Departament de Comerç, Consum i Turisme de la Generalitat.

Les associacions empresarials Apartur i l'Associació d'Apartaments Turístics de Barcelona (AATB), que aplegaven els apartaments turístics de Barcelona, van presentar al·legacions al Pla d'usos en considerar que comportaria la pràctica desaparició de l'activitat. Així subratllaven que només un 5% dels apartaments turístics de Ciutat Vella es podrien acollir a la nova normativa en situar-se en un únic bloc, i consideraven que el vertader problema raïa en els apartaments que es llogaven de manera il·legal als turistes, ja que eren els que ocasionaven més molèsties als veïns.

Finalment, l'Ajuntament va acceptar les al·legacions, de tal manera que tots els apartaments de Ciutat Vella podrien mantenir la seva activitat encara que estiguessin en edificis amb habitatges, si bé es preveia

que els que es planifiquessin de cara al futur s'haurien de localitzar en un bloc sencer sense veïns i que, a data d'1 de gener de 2005, no tingués cap persona empadronada. Apartur i AATB van aplaudir el canvi però van lamentar que es dificultés la possibilitat d'obrir nous apartaments. L'Ajuntament va aprovar definitivament el Pla d'usos el 17 de juny.

A partir de llavors l'Ajuntament de Barcelona va iniciar una recerca dels apartaments turístics il·legals, és a dir, no inscrits al Departament de Comerç, Consum i Turisme de Ciutat Vella. A final d'any ja n'havia localitzat i clausurat uns dos-cents, si bé preveia que n'hi podia haver uns mil tres-cents més.

Ordenança de civisme

Durant l'estiu de 2005 a diversos punts de Ciutat Vella, especialment al voltant de la plaça Reial i en punts del Raval, es van multiplicar les queixes dels veïns per les molèsties ocasionades per les actituds inciviques a la via pública: soroll, brutícia, vandalisme, inseguretat... Aquesta situació es produïa per la combinació de situacions diverses en un mateix espai, com el "turisme de borratxera", els fenòmens de "botellón", l'incompliment d'horaris per part dels bars, la indigència, els venedors ambulants, la prostitució o la petita delinqüència.

La Federació d'Associacions de Veïns de Barcelona (FAVB) va titllar aquesta situació d'insostenible i va vincular-la amb el model de ciutat, que creien que estava massa centrat en l'impuls del turisme. Per la seva banda el Consell de Gremis de Comerç, Turisme i Serveis de Barcelona assegurava que s'havia arribat a una situació límit i va demanar l'actuació dels cossos policíacs.

Els dos grups polítics de l'oposició, Convergència i Unió (CiU) i el Partit Popular (PP), van forçar la celebració, a començament de setembre, d'un ple extraordinari sobre el creixent incivisme que es vivia a la ciutat. En el ple, el portaveu del grup de CiU, Xavier Trias, va responsabilitzar el govern municipal del deteriorament de la convivència de la ciutat per haver generat, per manca d'autoritat, una situació d'impunitat davant del vandalisme. En la mateixa línia el portaveu del PP, Alberto Fernández Díaz, va defensar que l'única manera de combatre l'incivisme i el vandalisme era amb més policia. En resposta, l'alcalde de Barcelona, Joan Clos, del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), va proposar un pacte de convivència i la necessitat d'instaurar un nou consens social que tingués com a eixos principals la lluita contra l'exclusió social i la justícia de proximitat i va enunciar que destinaria una partida extraordinària de 9 MEUR fins al mes de desembre per reforçar la neteja, els serveis socials i la seguretat a Ciutat Vella. Finalment, la portaveu d'Iniciativa per Catalunya – els Verds (ICV), Imma Mayol, va qualificar de reaccionari el discurs de CiU i PP, i el portaveu d'ERC, Jordi Portabella, va assegurar que les solucions clàssiques, com més sancions o policia, no eren suficients per resoldre el problema.

Paral·lelament l'Ajuntament de Barcelona va iniciar la redacció d'una ordenança de civisme, amb l'objectiu de fer front als abusos que es produïen a la via pública. El document final, aprovat a final de desembre, preveia sancions per diverses activitats realitzades a la via pública com les pintades, la col·locació de pancartes, la mendicitat organitzada, el consum de begudes alcohòliques, les necessitats fisiològiques, el comerç ambulant, l'oferiment de serveis sexuals en determinats punts o dormir al carrer, si bé en aquest últim cas amb la intervenció prèvia dels serveis socials.

L'Ordenança va generar un intens debat en el si del govern tripartit de l'Ajuntament de Barcelona. Així ICV va votar-hi en contra en considerar que barrejava els fets incívics o delictius amb la pobresa i la prostitució, si bé va assegurar que n'acataria el contingut en els llocs de responsabilitat que ocupava. En canvi, el PSC i ERC van votar-hi a favor i van advertir que la postura contrària dels ecosocialistes obligaria a obrir un "procés de reflexió" sobre el futur del govern municipal. Pel que fa a l'oposició CiU hi va votar a favor i el PP es va abstenir, en considerar-la insuficient. Finalment, diverses entitats com la FAVB o Càritas Diocesana de Barcelona es van oposar a l'ordenança perquè, segons ells, discriminava i estigmatitzava grups socials especialment vulnerables, com les persones sense sostre o les prostitutes.

Es preveia que l'Ordenança de civisme entrés en vigor a començament de 2006.

MJP

198 URBANITZACIÓ CLUB MÉDITERRANÉE (CADAQUÉS)



El Ministeri de Medi Ambient compra el complex turístic del Club Méditerranée, situat al bell mig d'una àrea de reserva natural integral dins el Parc Natural del Cap de Creus, amb l'objectiu d'enderrocar-lo i integrar-lo dins el Parc. Administracions i entitats debaten sobre la necessitat de conservar alguna de les instal·lacions.

Antecedents | 2004:199

La urbanització del Club Mediterranée de Cadaqués, fundada l'any 1962, és un complex residencial turístic situat a l'extrem nord d'aquest municipi de l'Alt Empordà, en un dels pocs espais urbanitzats del litoral del cap de Creus fora dels nuclis de població. Està format per tres-cents setanta xalets d'una planta i diversos serveis com un port, restaurants, piscines o pistes d'esports en 200 ha de terrenys.

El 1998, amb l'aprovació de la Llei 4/1998, de 12 de març, de protecció del cap de Creus (DOGC 2611, 01-04-98), el complex va quedar inclòs dins el Parc Natural del Cap de Creus [2004:125], partint una àrea declarada reserva natural integral, fet que va provocar que el Ministeri de Medi Ambient, a través de la Direcció General de Costes, en comencés a negociar la compra amb l'objectiu d'enderrocar-ne les instal·lacions i integrar-les al Parc. El 2004 el Club Med va tancar les instal·lacions si bé encara no s'havia arribat a cap acord sobre el preu de compra.

L'Estat anuncia la compra i comença el debat sobre l'enderrocament

La primera meitat de 2005 van prosseguir les negociacions entre el Club Med i el Ministeri de Medi Ambient, fins que el mes d'agost es va arribar a un acord de compra per 4,43 MEUR, un preu intermedi entre el que oferia inicialment el Ministeri de Medi Ambient (2 MEUR) i el que demanava el Club Med (entre 8 i 10 MEUR). A partir de llavors es van començar a redactar els estudis per a l'enderrocament de les instal·lacions: la Direcció General de Medi Natural del Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) redactava els estudis de la part interior de la urbanització, mentre que la Direcció General de Costes s'encarregava de la part del litoral. Es preveia que les obres d'enderrocament del Club Med tindrien un cost d'uns 400.000 euros i durarien d'un a dos anys. Un cop desmantellat, el Ministeri de Medi Ambient es comprometia a cedir-lo a la Generalitat perquè incorporés els terrenys al Parc Natural.

L'anunci de la compra i enderrocament del Club Med va provocar l'inici d'un debat públic sobre la necessitat de conservar determinades instal·lacions del complex. L'alcalde de Cadaqués, Joan Borrell, d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), defensava que es mantingués alguna de les edificacions amb finalitats turístiques o educatives (com un centre d'informació i interpretació del Parc Natural), a més del port (usat pels pescadors en cas de mala mar) i l'aparcament (amb l'objectiu de limitar el trànsit de cotxes cap al far del cap de Creus). En la mateixa línia es va expressar el conseller de Comerç i Turisme de la Generalitat de Catalunya, Josep Huguet. D'altra banda, en unes jornades organitzades el mes d'octubre per la delegació de l'Alt Empordà del Col·legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya (COAC), diversos assistents a l'acte van demanar que es mantinguessin alguns apartaments com a mostra del que consideraven que era una arquitectura ben integrada al paisatge.

En canvi, el DMAH no compartia del tot aquestes opinions i assegurava que l'enderrocament havia de ser total perquè el club estava situat en una zona d'alt valor geològic i paisatgístic. El director general de Medi Natural, Ramon Luque, es mostrava disposat únicament a preservar l'embarcador del port i, en tot cas, alguna altra petita instal·lació per als serveis del Parc. Per la seva banda la plataforma Salvem l'Empordà recordava que el Club Med estava situat dins una reserva integral del Parc Natural, motiu pel qual opinava que s'havia d'enderrocar completament.

A final del mes de desembre el Ministeri de Medi Ambient va formalitzar oficialment la compra del Club Med. En aquells moments s'estaven acabant de redactar els dos estudis per a l'enderrocament que havien de dictaminar quines instal·lacions es mantindrien, decisió en la qual també havia d'intervenir la junta rectora del Parc Natural del Cap de Creus. Un cop enllestits els estudis es preveia que es posessin tots en comú i que s'iniciessin les obres d'enderrocament del complex que, posteriorment, passaria a formar part del Parc Natural.

MJP

Més informació:

www.clubmed.com
www.parcsdecatalunya.net/ccr/cpcap-creus00.htm
www.salvem-emporda.org



El complex turístic s'integra dins el Parc natural del Cap de Creus. Foto: Marta Casas

XARXA NATURA 2000 199



La Xarxa Natura 2000 és un sistema europeu d'àrees protegides que deriva de la Directiva hàbitats, norma aprovada el 1992. Per definir aquesta xarxa a l'Estat espanyol, les comunitats autònomes han de proposar els espais susceptibles de ser-hi inclosos d'acord amb els requeriments d'hàbitats i espècies definits per la directiva. A mitjan febrer, el Departament de Medi Ambient i Habitatge presenta una proposta d'ampliació de la Xarxa Natura 2000 que intenta donar resposta als requeriments que la Comissió Europea havia fet respecte de propostes anteriors. Les reaccions són diverses. La pagesia es queixa que limiti les noves àrees de regadiu previstes pel canal Segarra-Garrigues, mentre que els ecologistes lamenten que es vegi com un fre al desenvolupament i demanen la inclusió de més espais. A final d'any, encara no es disposa d'una proposta definitiva.

La Unió Europea va aprovar l'any 1992 la Directiva 92/43/CEE, de 21 de maig, relativa a la conservació dels hàbitats naturals i de la fauna i la flora silvestres, més coneguda com la Directiva hàbitats. Com a precedent s'havia aprovat, tretze anys abans, la Directiva 79/409/CEE, de 2 d'abril de 1979, relativa a la conservació de les aus silvestres (recollida per la Directiva hàbitats), i coneguda com la Directiva de les aus. Aquestes dues normes, que posteriorment van ser transposades en la legislació de l'Estat espanyol, són el marc legal per a la creació de la Xarxa Natura 2000.

L'objectiu global de la Directiva hàbitats és "contribuir a garantir la biodiversitat mitjançant la conservació dels hàbitats naturals i de la fauna i flora silvestres en el territori europeu dels estats membres". Per tant, la Directiva pretén conservar la biodiversitat protegint alhora els hàbitats i les espècies. El principal instrument per assolir aquest objectiu, tot i que no l'únic, és la Xarxa Natura 2000, un sistema europeu coherent d'àrees protegides que hauria d'integrar mostres representatives dels hàbitats naturals d'interès comunitari, d'una banda, i dels hàbitats de les espècies d'interès comunitari, de l'altra. El concepte d'*interès comunitari* depèn de si s'aplica a un hàbitat o a una espècie, però a grans trets vol dir que tant l'un com l'altra es troben amenaçats de desaparició, tenen una àrea de distribució reduïda o requereixen especial atenció a causa de la seva singularitat.

La Xarxa Natura 2000 es compon de dos tipus d'espais: les zones especials de conservació (ZEC) i les zones d'especial protecció per a les aus (ZEPA). Les ZEC són designades pels estats membres d'acord amb la Directiva hàbitats. Prèviament a aquesta designació, però, cal que la Comissió Europea (CE), de conformitat amb els estats membres, classifiqui com a llocs d'importància comunitària (LIC) els espais proposats. Segons la norma que transposa al dret espanyol la Directiva hàbitats, són els òrgans competents de les comunitats autònomes els que elaboren les propostes d'espais que, trobant-se en el seu territori, puguin ser classificats com a LIC i posteriorment designats com a ZEC, competència aquesta última que torna a recaure en les comunitats autònomes. Les propostes elaborades per les comunitats autònomes es trameten al Ministeri de Medi Ambient, que és qui les proposa a la CE.

Les ZEPA són designades directament pels estats membre (en el cas espanyol ho fan les comunitats autònomes a través del Ministeri de Medi Ambient) segons els criteris científics previstos a la Directiva de les aus i sense necessitar la conformitat de la CE. Les ZEPA designades passen a formar part de Natura 2000 automàticament, i hi és d'aplicació la seva normativa. De fet, un espai inclòs a Natura 2000 pot estar designat com una ZEC, una ZEPA o ambdues coses a la vegada.

Si en un primer moment la Xarxa Natura 2000 (incloent-hi ZEC i ZEPA) es preveia constituir l'any 2000, la dificultat del procés ha anat posposant aquesta data i el retard acumulat ja supera els cinc anys. D'altra banda, cal tenir present que molts dels espais proposats per ser inclosos a la Xarxa Natura 2000 ja poden gaudir de figures de protecció pròpies, com és el cas del Pla d'espais d'interès natural (PEIN) a Catalunya.

Primeres propostes catalanes d'espais a incloure a la Xarxa Natura 2000 i demandes d'ampliació de la Comissió Europea

Des que es va aprovar la Directiva hàbitats, el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) va començar a treballar en la definició dels espais a incloure a la Xarxa Natura 2000. En aquest sentit, es van anar formulant una sèrie de propostes successives de LIC, tant per a la regió alpina catalana com per a la mediterrània (les dues regions biogeogràfiques presents a Catalunya de les sis que hi ha a Europa), i també es van anar designant diversos espais com a ZEPA. A final de 2004, i d'acord amb aquestes propostes, s'havien proposat seixanta-nou espais per ser inclosos a la arxa Natura 2000, que ocupaven una superfície conjunta de 619.984 ha.

Tanmateix, i pel que fa als LIC, la CE havia remès a la Generalitat de Catalunya informes indicant la insuficient representació d'alguns hàbitats i espècies d'interès comunitari, entre els quals destaquen els prats de dall, les molleres pirinenques, els boscos de ribera, les dunes amb pinedes, els alguers de posidònia, o espècies com la tortuga mediterrània, el barb de muntanya o l'ós bru. D'altra banda, el juny de 2004 la Comissió va obrir un procés d'infracció contra l'Estat espanyol per no haver classificat com a ZEPA prou territoris per protegir totes les espècies d'aus previstes a l'Annex I de la Directiva 79/409/CEE. A més a més, el desembre de 2004 la CE va trametre a l'Estat Espanyol un dictamen on denunciava una aplicació deficient de la Directiva d'aus en relació amb el projecte de regadiu del CANAL SEGARRA-GARRIGUES [25]. Aquest dictamen reclamava protegir més i més bones àrees de distribució de les diverses espècies d'ocells amenaçades com ara el sisó, l'alosa becuda o l'àliga cuabarrada.

El Departament de Medi Ambient i Habitatge presenta la proposta d'ampliació de la arxa Natura 2000

Per tal de donar resposta als requeriments de la Unió Europea perquè s'incorporessin més espais que oferissin una protecció d'hàbitats i espècies més efectiva, el conseller de Medi Ambient i Habitatge, Salvador Milà, va presentar a mitjan febrer de 2005 una proposta d'ampliació de la Xarxa Natura 2000. El projecte ampliava la xarxa en 236.583 ha, les quals, sumades a les 619.984 ha ja incorporades, augmentaven del 19.5% fins al 26,7% la proporció de territori català a incloure a la xarxa europea d'espais naturals. Fins a cent cinquanta-cinc nous espais es proposaven com a LIC, dels quals cent quinze també es proposaven

com a ZEPA. S'integraven, a més, 77.099 ha d'espais marins, fet que implicava un augment de protecció dels ambients marins a Catalunya. Si bé en un primer moment es va plantejar sotmetre a informació pública la proposta d'ampliació per a dos mesos, la pressió social va fer que el període s'ampliés, estenent-lo del 25 de febrer al 30 de juny.

L'ampliació de la Xarxa Natura 2000 s'establia per tres vies. En primer lloc, i per Acord de govern del 8 de febrer, es van designar vint-i-dos espais com a ZEPA que fins llavors eren LIC. Aquests espais estaven repartits per tot el territori català, des de l'Alta Garrotxa fins al sistema prelitoral meridional, passant pel cap de Creus, el massís de l'Albera, la serra del Montsec, Sant Llorenç del Munt i l'Obac o els tossals d'Almatret i Riba-roja, entre altres.

El segon mètode era l'ampliació d'espais ja proposats anteriorment per tal de garantir una millor representació d'espais i espècies. Entre aquests hi havia el Parc Nacional d'Aigüestortes i Estany de Sant Maurici i el sector sud del Parc Natural de l'Alt Pirineu, la serra de Boumort, la serra de l'Ordal, la serra de Tivissa i Montalt, el massís de l'Albera, l'espai marí de Tarragona entre punta de la Móra i Tamarit o l'espai marí del delta de l'Ebre.

La darrera via per ampliar la Xarxa va ser la creació d'espais nous. Com a exemples d'aquesta fórmula, hi ha la Tossa de Plana de Lles-Puigpedrós, Aigua d'Ora, les capçaleres del Foix, els cingles del Bertí-Gallifa, els espai marins de la costa del Maresme, les costes del Garraf, la reserva marina de Masia Blanca a Coma-ruga, i el litoral tarragoní des del cap de Salou fins a l'Hospitalet de l'Infant.

Un cop presentada la proposta d'ampliació de la Xarxa Natura 2000, les reaccions van arribar des d'estaments diversos de la societat.

Reaccions polítiques i institucionals

Pocs dies després de presentar-se la proposta, el Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca (DARP) i el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) van anunciar que presentarien al·legacions. Joaquim Nadal, conseller de Política Territorial i Obres Públiques, va justificar les al·legacions perquè la proposta del DMAH, tot i que ja preveia la construcció del nou AEROPORT DE LLEIDA [7] als secans d'Alguaire, limitava la nova infraestructura. Segons Nadal, el DPTOP proposaria una reducció de la ZEPA DELS PLANS DE LA UNILLA [200] per tal que la pista principal del futur camp d'aviació quedés a un mínim de 40 m del límit de l'àrea protegida. Per la seva part, el DARP i també les empreses públiques Reg Sistema Segarra-Garrigues SA (REGSEGA) i Regs de Catalunya SA (REGSA) consideraven que la proposta afectava 12.000 ha que inicialment havien de ser regades pel canal Segarra-Garrigues. Segons el DARP, hi havia un acord amb el DMAH per tal d'ajornar la decisió sobre les zones afectades, però al final només havien quedat pendents de definir unes 6.000 ha de la zona de Belianes (Urgell).

A final de març, Ramon Espadaler, diputat de Convergència i Unió (CiU) al Parlament de Catalunya i exconseller de Medi Ambient, va qualificar la proposta de "desmesurada" perquè, en comparació amb altres països europeus, Catalunya tindria una proporció del territori protegida (un 26,7%) molt superior que la d'Alemanya (13,4%) o Anglaterra (12,3%). El grup parlamentari de CiU va presentar una moció al ple de la Cambra catalana per tal que el Govern retirés la proposta i la reconduís des del diàleg amb totes les parts.

A final de maig, el Consell de Federació del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) va aprovar una resolució on es considerava necessari que la proposta d'ampliació de la Xarxa Natura 2000 preveiés un pla d'usos i gestió dels espais protegits per saber què es podria fer en els territoris afectats.

La proposta del DMAH no només va rebre crítiques i sol·licituds de reducció. L'Ajuntament de Vilaller i l'Entitat Municipal Descentralitzada de Senet, nucli agregat de Vilaller (Alta Ribagorça), van sol·licitar que tota la vall de Besiberri fos catalogada com a espai de la Xarxa Natura 2000. A final de maig, el DMAH va anunciar que inclouria en la proposta les 260 ha d'aquesta vall pirinenca, reconeixent que la seva exclusió havia estat un error tècnic. El Consorci Alba-Ter, per la seva part, va demanar la inclusió de la totalitat dels rius Freser i Ter i dels seus entorns fluvials a la Xarxa Natura 2000.

Reaccions dels pagesos i dels regants del canal Segarra-Garrigues

El fet que alguns dels espais proposats com a ZEPA xoquessin amb les noves àrees de regadiu previstes pel canal Segarra-Garrigues va generar malestar entre la pagesia, especialment a la plana de Lleida. Nombrosos actes de protesta es van succeir al llarg de l'any, sobretot al voltant de la ZEPA dels Plans de la Unilla. Entre les entitats més crítiques hi havia la Comunitat de Regants del Canal Segarra-Garrigues i la Plataforma anti-ZEPA dels Plans de la Unilla.

Sobre la proposta d'ampliació de Natura 2000 en el seu conjunt, el responsable de Medi Ambient d'Unió de Pagesos (UP), Josep Puigpelat, va qualificar-la a començament de març de "poc seriosa i rigorosa", ja que s'havia elaborat d'una manera unilateral i només es limitava a traçar línies sobre el mapa, sense anar acompanyada de plans d'actuació. Així mateix, va acusar el DMAH de crear "alarmisme" entre els agricultors afectats per l'ampliació de zones protegides i d'oblidar-los en el sentit que la viabilitat de les seves economies depenia de l'arribada del regadiu.

A principi d'abril, el DMAH es va reunir amb UP i es va acordar constituir una comissió de treball conjunta per tal que el sindicat agrícola participés en l'estudi i delimitació de cadascuna de les zones proposades i en la definició del tipus de gestió que s'hi hauria de fer. En aquest sentit, Puigpelat es va manifestar contrari a aturar la proposta d'ampliació de la Xarxa Natura 2000, ja que era necessària per complir la normativa europea.

El 30 de juny, i coincidint amb la finalització del període d'exposició pública de la proposta d'ampliació, pagesos i representants institucionals com ara alcaldes dels municipis afectats i la presidenta del Consell Comarcal de l'Urgell, Rosa Maria Mora (CiU), es van manifestar pels carrers de Lleida i Barcelona contra la proposta i, especialment, per la seva afectació a les noves zones de regadiu. Els municipis de la zona sud del Segrià van presentar un total de vuit-centes al·legacions, mentre que el sindicat agrari JARC (Joves Agricultors i Ramaders de Catalunya) va presentar una al·legació general contra tot el projecte d'ampliació, a més d'al·legacions concretes contra cadascuna de les ZEPA lleidatanes.

Reaccions de la comunitat científica i els grups ecologistes a la proposta

La Institució Catalana d'Història Natural (ICHN) va lamentar que la proposta d'ampliació no hagués estat conseqüència dels suggeriments dels científics i els conservacionistes, sinó el resultat de les pressions exercides des de la CE.

En un article conjunt, les entitats EGRELL (Institució per a l'Estudi, Gestió i Recuperació dels Ecosistemes Lleidatans), IPCENA (Institució de Ponent per la Conservació i l'Estudi de l'Entorn Natural), Seo/Birdlife i DEPANA (Lliga per a la Defensa del Patrimoni Natural) van criticar que alguns sectors lligats a la pagesia lleidatana i alguns grups polítics crispessin el debat dient que l'augment de les zones protegides comportaria un fre a l'activitat econòmica, quan en realitat podria servir com a revulsiu per a

l'economia local sempre que s'hi desenvolupessin polítiques i iniciatives per potenciar els valors naturals d'aquestes contrades. En aquest sentit, van recordar que la reforma de la política agrària comuna mantindria els ajuts en aquelles zones incloses a la Xarxa Natura 2000. Així mateix, van lamentar que es difonguessin informacions falses com ara la prohibició de cultivar la terra, usar adobs o pasturar els guarets en els terrenys a incloure en la xarxa europea.

Així mateix, com que la serra de Collserola no figurava en la proposta d'ampliació de la Xarxa Natura 2000, DEPANA va emprendre a mitjan maig, just abans de presentar les seves al·legacions, una campanya per incloure aquest espai de l'àrea metropolitana de Barcelona. Segons l'entitat, aquesta mancança era una de les més remarcables de la proposta i a més estava injustificada perquè la serra acull hàbitats d'interès comunitari.

Seo/Bird-life, per la seva part, va mostrar el seu malestar perquè la proposta era menor que la que s'havia anunciat inicialment. A més a més, l'entitat conservacionista va criticar que el DMAH hagués reduït la franja de protecció de l'espai marí davant el delta de l'Ebre, fet que permetria dur a terme un gran parc eòlic projectat en el mar i presentat per l'empresa Capital Energy.

La Fundació Territori i Paisatge de Caixa Catalunya també va presentar al·legacions a la proposta de Xarxa Natura 2000 per intentar que es protegís tota la muntanya d'Alinyà (propietat de l'entitat situada a l'Alt Urgell), i no només una part com es proposava.

Altres plataformes ciutadanes també van sol·licitar la inclusió de nous espais a la Xarxa Natura 2000. La Plataforma Cívica Respectem el Pla del Bages va demanar a través de les seves al·legacions que s'inclogués aquesta zona dins la proposta del DMAH. Per la seva part, la Plataforma en Defensa de les Hortes i les Ribes del Ter va al·legar que s'ampliés l'espai Llémena-Ter per garantir així la protecció de tot el corredor del riu Ter al seu pas per l'àrea metropolitana del Gironès. Aquesta entitat també va demanar que s'incorporessin els espais agrícoles del voltant del Ter i que s'ampliés l'espai de LES HORTES DE SANTA EUGÈNIA [150].

Reaccions dels empresaris

La Cambra de Comerç de Barcelona també va presentar al·legacions a la proposta del DMAH. Segons l'entitat empresarial, la proposta no era vàlida perquè no tenia en compte ni s'integrava en altres documents de planificació com el Pla territorial general de Catalunya, els plans territorials parcials o els plans d'infraestructures, els quals haurien d'assumir les previsions de creixement demogràfic i d'activitat econòmica dels propers anys. D'altra banda, l'entitat també argumentava que el percentatge del territori català proposat per a la Xarxa Natura 2000 era excessiu en comparació amb el d'altres països de la Unió Europea, fet que comprometria el desenvolupament econòmic i demogràfic de Catalunya. Més específicament, la Cambra de Comerç de Barcelona, i altres entitats com el Reial Automòbil Club de Catalunya (RACC) i Barcelona Aeronàutica i de l'Espai, es van oposar a la proposta perquè ampliava la protecció de diversos ESPAIS D'INTERÈS NATURAL DEL DELTA DEL LLOBREGAT [58], fet que hipotecava futurs creixements de l'AEROPORT DE BARCELONA [5].

A començament d'agost, la patronal catalana Foment del Treball també va assegurar que la proposta d'ampliació de la Xarxa Natura 2000, que protegia un 27% del territori català en contrast amb uns percentatges força inferiors en altres països europeus, podria desaccelerar l'economia, reduir les inversions i disminuir la millora de les infraestructures.

Més finançament europeu per a la Xarxa Natura 2000, però encara sense una proposta definitiva d'espais

En el marc d'una jornada sobre la Xarxa Natura 2000 que va tenir lloc el 27 de juliol a la Universitat de Lleida, el director general de Medi Natural del DMAH, Ramon Luque, va manifestar que s'estaven estudiant el centenar d'al·legacions rebudes a la proposta d'ampliació de la Xarxa Natura 2000. Luque va afegir que la CE havia iniciat accions legals contra l'Estat espanyol per falta de mesures de preservació de les aus estepàries en el projecte del canal Segarra-Garrigues. Tanmateix, va ser finalment el 13 de desembre quan la CE va aprovar portar la Generalitat de Catalunya davant el tribunal europeu de Luxemburg per l'incompliment de la Directiva d'aus per part del projecte del canal Segarra-Garrigues.

A final d'octubre, Salvador Milà va anunciar que els fons europeus de desenvolupament rural compensarien els pagesos afectats per les ZEPA entre els anys 2007 i 2013. Concretament, un 25% dels recursos derivats del Reglament 1698/2005 del Consell, de 20 de setembre de 2005, relatiu als ajuts al desenvolupament rural a través del Fons Europeu Agrícola de Desenvolupament Rural seria per a la millora del medi ambient i l'entorn rural. El conseller també va anunciar que abans del 30 de desembre s'havia d'enviar a la Unió Europea la proposta definitiva d'espais de la Xarxa Natura 2000.

D'altra banda, el Consell de Ministres de la Unió Europea va aprovar a començament de desembre que el nou Reglament Life+ (previst per al període 2007-2013) incorporés un finançament específic per als espais inclosos a la Xarxa Natura 2000. Amb aquesta decisió s'aconseguia salvar el finançament de Natura 2000, que havia quedat en perill després que la CE anunciés el mes de març la desaparició del programa Life Natura. Segons Cristina Narbona, ministra de Medi Ambient, l'acord permetria a l'Estat espanyol obtenir 3 MEUR anuals més per a la protecció de la biodiversitat, fet que situava Espanya com el segon país més beneficiat pels fons del programa després d'Alemanya.

Durant els mesos posteriors a l'acabament del termini d'al·legacions a la proposta d'ampliació de la Xarxa Natura 2000, el DMAH va estar treballant per elaborar una nova proposta. A final de novembre, es va crear una comissió interdepartamental integrada per cinc departaments (DMAH, DARP, DPTOP, Departament de Treball i Indústria i Conseller Primer) amb l'objectiu de definir la proposta final dels espais a incloure a la Xarxa Natura 2000. El 28 de desembre es van reunir els secretaris generals dels cinc departaments, però no van aconseguir tancar un acord definitiu i van posposar-lo fins al 9 de gener de 2006.

XBR, JRL i XSR

Més informació

http://mediambient.gencat.net/cat/el_medi/espais_naturals/Xarxa_Natura_2000.jsp
www.mma.es/conserv_nat/acciones/rednatura2000/rednatura.htm
www.xn2000.lleida.com
http://mediambient.gencat.net/cat/ciutadans/participacio_publica/ampliacio_natura-2000.jsp
Mitjans que més han tractat el tema: *La Vanguardia*, *Avui*, *La Mañana*, *El País*, *Segre*, *El Periodico de Catalunya*, *El Punt*
Proposta gràfica: mapa amb els espais proposats per ser inclosos a la Xarxa Natura 2000. A la web de la proposta d'ampliació surt un mapa de tot Catalunya. La cartografia també hi és en format GIS.

200 ZONA D'ESPECIAL PROTECCIÓ D'AUS DELS PLANS DE LA UNILLA (ALMENAR)



La proposta d'ampliació dels espais inclosos a la Xarxa Natura 2000 afecta unes 2.800 ha de terreny als Plans de la Unilla, a la comarca del Segrià. Els ajuntaments dels sis municipis afectats, els pagesos i altres agents socials constitueixen la Plataforma Anti-ZEPA per protestar contra aquesta decisió. Les seves reivindicacions se sumen a les relacionades amb el canal Segarra-Garrigues, i al llarg de l'any protagonitzen diverses protestes i mantenen converses amb el Departament de Medi Ambient i Habitatge i altres representants institucionals.

Els Plans de la Unilla constitueixen un altiplà entre el canal d'Aragó i Catalunya (a l'oest) i el canal de Pinyana (a l'est), entre els termes municipals d'Almenar i Alguaire, a uns 15 km al nord de Lleida, al Segrià. Són un conjunt de plans amb conreus cerealístics de secà, alguns dels quals tenen un elevat interès com a hàbitats per a ocells estèpics d'interès comunitari, segons la Directiva europea 79/409/CEE, de 2 d'abril de 1979, relativa a la conservació de les aus silvestres, i coneguda com la Directiva de les aus. En concret, l'indret conegut com el Clot de la Unilla és objecte, des de maig de 2002, del projecte de conservació Estepes de Ponent, plenes de vida, impulsat per l'Associació EGRELL (Institució per a l'Estudi, Gestió i Recuperació dels Ecosistemes Lleidatans) i la Fundació Natura, un projecte de CUSTÒDIA DEL TERRITORI [2003:125] que comptava amb la col·laboració de la Societat de Caçadors d'Almenar i propietaris de la zona. L'interès del Clot de la Unilla rau en el fet que constitueix l'única llacuna endorreica existent a Catalunya.

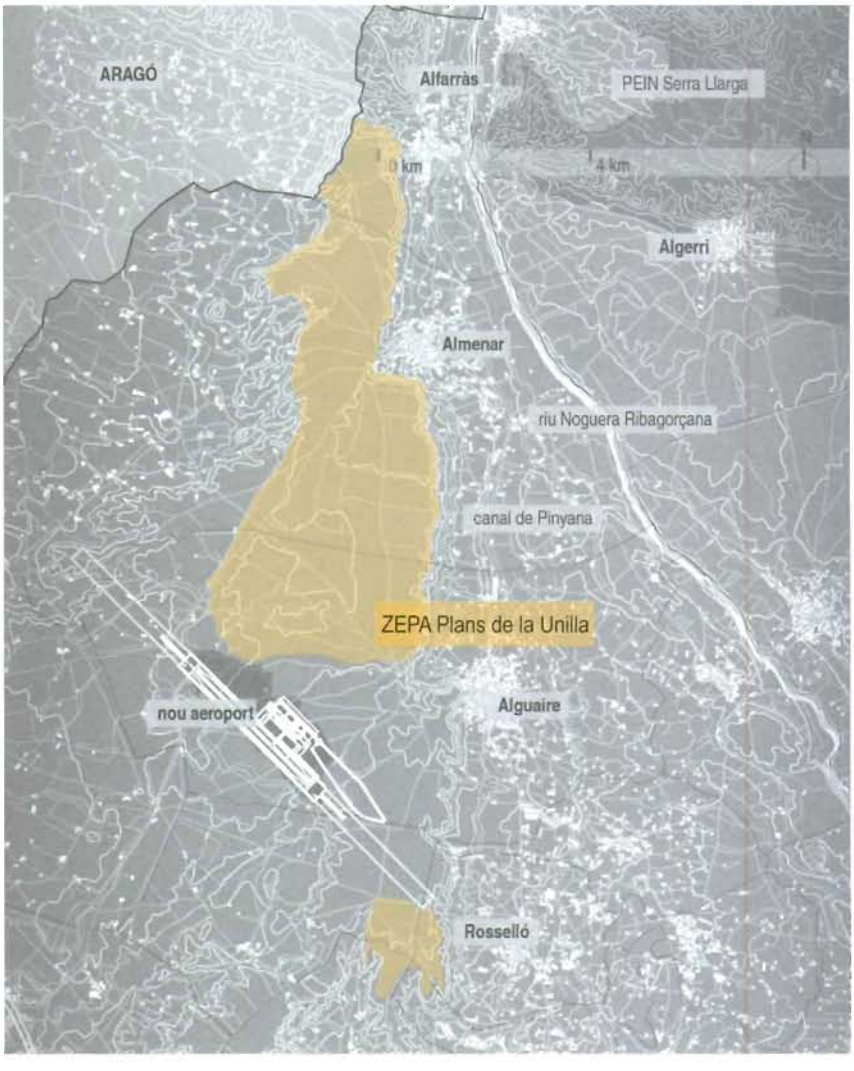
El conseller de Medi Ambient i Habitatge, Salvador Milà, va presentar a mitjan febrer de 2005 una proposta d'ampliació de la XARXA NATURA 2000 [199] acompanyada d'un nou mapa de les zones d'especial protecció d'aus (ZEPA). Aquesta proposta d'ampliació donava resposta als diversos requeriments que la Unió Europea havia realitzat al Ministeri de Medi Ambient perquè la Generalitat de Catalunya, a través del Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH), incorporés més espais i una protecció d'hàbitats i espècies més efectiva que les que s'establien a les propostes de Xarxa Natura 2000 efectuades fins al moment. La proposta d'ampliació va tenir un període d'al·legacions que va començar el 25 de febrer i va acabar el 30 de juny.

La nova proposta de Xarxa Natura 2000 proposava una ZEPA al nord del Segrià que incloia bona part dels Plans de la Unilla, amb una superfície de 2.836 ha repartides principalment entre Almenar (1.510 ha) i Alguaire (851 ha), que també afectava els municipis d'Alfarràs (263 ha), Torrefarrera (96 ha), Rosselló (72 ha) i Alpicat (44 ha).

Una ZEPA és una figura de protecció que designen directament els estats membres de la Unió Europea segons els criteris científics previstos a la Directiva de les aus. Les ZEPA designades passen a formar part de la Xarxa Natura 2000 automàticament, i hi és d'aplicació la normativa d'aquestes figures, que limita algunes actuacions sobre aquests territoris. D'altra banda, la gestió en aquests espais hauria d'anar determinada, si escau, per un pla de gestió propi de cada espai.

La reacció a la proposta de protecció i el naixement de la Plataforma anti-ZEPA

El mateix mes de febrer, l'Ajuntament d'Almenar va manifestar el seu rebuig total i unànime a la proposta del DMAH. Aviat els altres cinc ajuntaments afectats, els pagesos i altres agents socials van fer un front comú contra la ZEPA i el 14 de maig van



crear la Plataforma anti-ZEPA dels Plans de la Unilla.

Segons Jesús Guamis, portaveu de la Plataforma, la protecció d'aquest espai hipotecaria els usos futurs en àmbits com l'agricultura, la ramaderia i la indústria. El portaveu també va remarcar que una bona part dels terrenys que es proposava incloure en la ZEPA dels Plans de la Unilla s'havia vist afectada fa uns anys per una concentració parcel·lària a l'espera del reg procedent del canal d'Aragó i Catalunya, que no tiraria endavant si s'aprovés la ZEPA. D'altra banda, segons aquesta organització, la ZEPA seria incompatible amb les infraestructures i equipaments previstos a la zona, i afectaria el futur desenvolupament de l'[illegible] que s'havia de construir a Alguaire, d'un polígon industrial i de [illegible] Finalment, segons la Plataforma, dues empreses ceràmiques, Ceràmiques Palau (a Alpicat) i TEALSA (a Almenar), que generaven dos-cents llocs de treball, també veurien reduïda la seva productivitat.

Les queixes de la Plataforma incidien en la manca de diàleg del DMAH a l'hora de marcar els límits de les ZEPA i a l'hora d'indicar les implicacions per a la gestió de la declaració dels espais protegits. La Plataforma també va carregar contra el col·lectiu ecologista i va denunciar que la declaració de ZEPA beneficiava entitats ecologistes com IPCENA (Institució de Ponent per la Conservació i l'Estudi de l'Entorn Natural) o SEO/Birdlife.

Al·legacions i protestes contra la ZEPA dels Plans de la Unilla

La Plataforma Anti-ZEPA va mantenir-se activa des de maig fins a final d'any, i va organitzar diversos actes reivindicatius, entre els quals destaquen tres grans manifestacions (una a Barcelona i dues a Lleida) que van sumar més de sis-centes persones, diverses tallades de trànsit amb tractors a l'N-230 i l'A-2 i una vaga de comerços als municipis afectats. A més, la Plataforma va declarar les entitats IPCENA i SEO/Birdlife, entitats "non grates", i l'Onze de Setembre, els balcons de moltes cases de les poblacions lluïen senyeres amb crespons negres. La Plataforma també va amenaçar d'iniciar un contenciós administratiu contra l'ampliació de la ZEPA, i es van recollir més de vuit-centes signatures contra el projecte d'ampliació.

Algunes de les protestes de la Plataforma Anti-ZEPA van coincidir amb les dels afectats per les exclusions de reg en la zona regable del [illegible]025 a la plana de Lleida, i la Plataforma es va afegir a l'allau d'al·legacions que es van presentar fins al mes de juny a la proposta d'ampliació de la Xarxa Natura 2000.

D'altra banda, des de l'Administració mateixa, tant el Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca (DARP) com el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) també van al·legar en contra de l'ampliació de les ZEPA als Plans de la Unilla, ja que retallava les possibilitats de reg de la zona i es trobava a tan sols 30 m del nou aeroport de Lleida. La diversitat de criteris entre els diversos departaments era extensiva a bona part dels altres espais proposats per formar part de la Xarxa Natura 2000. El mes d'octubre el president de la Generalitat, Pasqual Maragall, va encarregar a l'ornitòleg Jordi Sargatal que fes de mediador entre els departaments implicats, i va crear una comissió interdepartamental amb l'objectiu de definir la proposta final dels espais a incloure a la Xarxa Natura 2000.

Processos de negociació i mediació

El mes de juny, la Plataforma Anti-ZEPA va reunir-se formalment per primera vegada amb el director general de Medi Natural, Ramon Luque, per exigir-li que l'Administració garantís un pla d'usos i gestió i el rec de suport a la zona. El mes de setembre, el conseller de Medi Ambient, Salvador Milà, va anunciar que els fons europeus gestionarien les compensacions als pagesos afectats per la ZEPA a través del nou instrument financer Feader.

Per la seva banda, IPCENA va reaccionar davant les reiterades queixes i acusacions directes de la Plataforma Anti-ZEPA a través d'una carta signada per Joan Vázquez, portaveu i secretari general de l'entitat. La carta proposava crear una taula de concertació per reunir les parts en conflicte: la Plataforma Anti-ZEPA del Clot de la Unilla i altres col·lectius Anti-ZEPA de les comarques de Ponent, els ecologistes, l'Administració, els sindicats i els signants del Manifest de Vallbona (un col·lectiu que proposava una alternativa integradora del canal Segarra-Garrigues), a fi de buscar a través del diàleg les vies de solució. Aquesta taula no s'havia creat al llarg de 2005.

L'alcalde de Lleida, Àngel Ros (Partit dels Socialistes de Catalunya PSC), es va oferir com a mediador entre la Plataforma i el DMAH. Ros considerava que la preservació de l'entorn havia de ser compatible amb l'activitat agrària i amb altres projectes vinculats amb l'entorn de la capital del Segrià. Finalment la funció de mediació la va exercir Jordi Sargatal. La Plataforma també es va reunir amb el president de la Diputació de Lleida, Isidre Gavín (Convergència i Unió), que va donar suport a les reivindicacions dels pagesos.

A final d'any, el DMAH encara no havia presentat la proposta definitiva d'ampliació de la Xarxa Natura 2000.

XSR, XBR i JRL

Més informació

Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya Núm. 4337 – 07.03.2005 «Acord de Govern 8 de febrer»
www.xn2000.lleida.com
www.fundacionatura.org/estepes/fl.htm
www.fundacionatura.org/proyecte.htm?60
www.egrell.org
www.seo.org
www.ipcena.org
www.catpaisatge.net/docs/SegarraGarrigues_XN2.pdf
http://www.egrell.org/docti/unilla_98.pdf
Salvat A, March E, & Gutierrez C. "El Clot de la Unilla (Segrià): el darrer gran exemple de llacuna endorreica a Catalunya". 1998 Departament de Biologia Vegetal (Unitat de Botànica), Facultat de Biologia (UB).
www.lleida.com