

## Hble. Conseller de Política Territorial i Obres Públiques Programa de Planejament Territorial

El sotassinat, Joan Pons, amb DNI núm. , en nom i representació d'Ecologistes en Acció de Catalunya, m'adreço a vostè per tal de fer-li arribar, en relació a l'Avantprojecte de Pla Territorial Parcial de la Regió Metropolitana de Barcelona, publicat al DOGC del dia 28 d'abril de 2008, les següents

### **CONSIDERACIONS**

#### **1. Introducció**

L'objectiu d'aquest document és formular tota una sèrie de comentaris, aportacions, criteris i suggeriments en el procés d'exposició pública de l'Avantprojecte de Pla Territorial Metropolità de Barcelona, formulat pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), des del punt de vista de l'ecologisme social que Ecologistes en Acció de Catalunya representa.

Atès el caràcter d'Avantprojecte del document presentat, centrem aquesta aportació en qüestions generals de criteri, així com l'enumeració d'alguns dels elements a valorar específicament, però sense entrar en una anàlisi detallada de totes les propostes formulades per a cadascun dels municipis de l'entorn metropolità.

Per a fer-ho, es parteix òbviament dels documents aprovats per la Comissió d'Ordenació Territorial Metropolitana de Barcelona, però es tenen en compte altres aspectes de caire estratègic que, al nostre entendre, resulten elements clau en la planificació territorial de gran abast que representa aquest PTMB. No resultaria raonable, per a Ecologistes en Acció de Catalunya, que es planifiquessin les línies mestres de l'urbanisme i de l'ordenació territorial sense tenir en compte elements que condicionen totalment l'abast i conclusions del Pla. Per aquest motiu, es demanarà explícitament que el PTMB sigui ampliat amb les reflexions pertinents als apartats presentats en aquest document.

#### **2. Aspectes estratègics generals**

La planificació territorial de gran abast de la regió metropolitana de Barcelona és un gran repte i alhora una gran necessitat atès que és el territori més transformat del país, amb major i més intensa activitat humana i major grau d'artificialització, amb repercussions múltiples, però que es resumeixen en les afectacions sobre l'entorn natural i sobre la qualitat de vida de les persones. Les conseqüències del model

territorial i socioeconòmic de l'entorn de Barcelona es projecten amb gran potència a la resta del territori i, per tant, la seva ordenació pot tenir també conseqüències sobre tot el país de manera indirecta.

El propi document I de la Memòria general, *Marc de referència*, reconeix aquesta dificultat però al mateix temps també aposta per afrontar la necessitat d'ordenar territorialment aquest àmbit sense més dilacions. Coincidim en aquesta percepció.

Detectem, però, una sèrie de qüestions cabdals que no han estat afrontades ni considerades en la proposta de PTMB. Són les següents:

### **Connectivitat ecològica**

Cal dir en primer lloc, que entre els plans territorials sectorials pendents de tramitar i aprovar destaca, per la seva rellevància, el PTS dels connectors ecològics. Aquest Pla hauria d'establir unes determinacions del planejament territorial que marquessin condicionants forts al desenvolupament urbanístic municipal, perquè a l'escala de tractament (escala de país), determinats espais han de representar necessàriament punts estratègics en la conservació de la connectivitat ecològica entre espais oberts i, per tant, determinar la seva conservació. Al revés que altres elements de caire global (infraestructures, equipaments, etc.), els espais naturals fràgils i de valor connectiu tenen una particularitat que accentua encara més la urgència d'aquesta tramitació: es tracta d'espais que, en cas d'actuar una força artificialitzadora, difícilment tenen "marxa enrere". Dit d'altra manera, les afectacions sobre aquestes zones poden ser irreversibles. Així les coses, caldria aplicar aquí amb tot rigor el *principi de precaució*, evitant afectacions irreversibles mentre no s'analitzi amb detall el paper destacat o no de determinats sectors. Creiem que la proposta formulada deixa sense resoldre multitud de localitzacions on la connectivitat està seriosament amenaçada, i fins i tot accepta implícitament la pèrdua d'aquesta en indrets d'importància clau, tal com s'analitzarà més endavant.

És per això que reclamem al Govern de la Generalitat la urgent tramitació i aprovació del Pla Territorial de connectors ecològics, i la presa en consideració de les diferents aportacions que es formulen en aquest escrit.

### **Canvi de model energètic**

És avui un fet inqüestionable que la crisi energètica que des del moviment ecologista s'ha vingut anunciant des de fa temps, comença a fer-se patent de manera alarmant. S'ha acabat l'època de l'energia barata i en quantitats infinites. Tots els indicis apunten que ja s'ha ultrapassat a escala mundial el "pic de producció" de petroli i, per tant, ja no és possible augmentar la seva extracció a nivell mundial. Conseqüentment, de cara a un futur anirà escassejant més i més, amb un augment continu de preus. Avui, a més, una proporció molt alta de la producció elèctrica prové de diferents fonts de combustibles fòssils, la totalitat dels quals han de seguir la mateixa tendència que el petroli. L'energia nuclear, rebutjada per tot el moviment ecologista mundial, no resulta cap alternativa pels seus inacabables inconvenients de tipus ambiental, de seguretat, de relació cost/producció, de gestió dels residus, de degradació de la salut humana i un llarg etc., per no recordar aquí que també és una font no renovable i, per tant, amb unes possibilitats per a abastir la demanda mundial d'energia molt limitades en el temps. Altres alternatives que s'han plantejat la darrera dècada, com els

biocombustibles, no resisteixen cap anàlisi mínimament documentada quant a l'extensió de monocultius que farien falta a escala planetària per a cobrir la demanda. Senzillament, estariem alimentant als cotxes i les màquines en comptes de les persones. Les energies renovables i més netes, bàsicament solar, eòlica, minihidràulica o mareomotriu, encara tenen índexs d'aportació al "pool" energètic total molt baixes, i ni el seu increment espectacular en pocs anys podrà, probablement, compensar la reducció d'altres fonts o l'increment de costos.

Hi ha un problema de fons i és la cultura del consum energètic. Cada cop consumim més energia i això té uns costos que ja ens estan passant factura. Cap alternativa serà viable sense una previsió de decreixement energètic significativa, a tots els àmbits de la societat.

Directament en quant al PTMB, hi ha un aspecte quant als fluxos del vector energia que considerem que caldria que fossin integrats de manera directa: les instal·lacions de producció, transformació i distribució energètica, bàsicament elèctrica. Tenim innumerable exemples de conflictes territorials originats per projectes d'instal·lacions de centrals eòliques, tèrmiques de cycle combinat o altres, nuclears, etc. Considerem que no és possible planificar el territori sense preveure on, com i quin tipus d'instal·lacions cal ubicar al territori per a abastir la població i l'economia d'energia. I, en aquest àmbit, considerem que cal apropar aquestes infraestructures als centres de consum, amb una triple finalitat:

1. Limitar les pèrdues i costos originats pel transport a llargues distàncies d'electricitat.
2. Evitar la insolidaritat territorial: no exportar els impactes derivats de les necessitats d'un territori cap a un altre.
3. Conscienciar la població de les conseqüències i repercussions socials, ambientals i territorials del nostre mode de producció i consum massius.

És evident que, en aquest context tan urbà, una de les poques apostes que el PTMB podria formular, i que recolzaríem, és el desenvolupament d'una xarxa de microcentrals de producció elèctrica a nivell municipal, que podrien estar integrades per milers de punts de producció domèstica per abocar a la xarxa, o de petites instal·lacions locals de producció més intensiva. I parlem, òbviament, d'energia solar (tèrmica, termoelèctrica i fotovoltaica), i energia eòlica.

### **Infraestructures de mobilitat no motoritzada**

El lent però continu increment de l'interès de la població per utilitzar mitjans de transport diferents al vehicle privat, les constatacions esmentades més amunt quant a la crisi de disponibilitat de carburants barats per automoció particular, i l'actual nivell de densitat de la xarxa de carreteres (som el tercer país del món amb més vies asfaltades per habitant) són elements que no s'han considerat de cap manera en l'anàlisi i proposta d'ordenació territorial.

Considerem que una aposta estratègica territorial a 20 anys vista ha de tenir en compte aquests factors i fer una aposta valenta.

Suggerim que s'integri, tant a la part analítica com propositiva del PTMB, criteris per a la creació progressiva d'una xarxa paral·lela de vies de comunicació per a la mobilitat no motoritzada. Estem parlant de què sigui una realitat la possibilitat de desplaçar-se per tot el territori metropolità utilitzant la bicicleta, la tracció animal o, senzillament,

caminant. Una possibilitat que avui no és real atès que són nombrosos els punts en què únicament existeixen vies de comunicació per a vehicles motoritzats on el pas de ciclistes, cavalls o vianants suposa un enorme risc per la integritat física de les persones. Com que la convivència entre vehicles a motor i persones no motoritzades és poc menys que impossible quan parlem de desplaçaments interurbans, apostem per la creació de xarxes de camins, d'àmbit territorial de vegueria o comarca, que tendeixin a seguir el traçat més curt entre els nuclis habitats, i estiguin totalment separats de les vies per a vehicles a motor.

### **Infraestructures de tractament de residus**

El PTMB tampoc fa esment a la localització de les infraestructures per al tractament i disposició dels residus, tant les existents com les futures. Per assolir una bona planificació territorial, cal tenir en compte les afectacions territorials (plantes de tractament o transferència, dipòsits), socials i de mobilitat que comporta la gestió del gran volum de residus municipals i industrials que genera un territori tan densament poblat i amb una importantíssima activitat econòmica, com és el cas de l'àrea metropolitana de Barcelona. Coherentment amb aquesta mancança, el document no fa cap anàlisi dels elevats índexs de generació de residus –amb uns més que discrets percentatges de recuperació a la majoria de municipis-, de la dificultat de trobar emplaçaments –a causa de les limitacions físiques però també per oposicions veïnals- per a les plantes de tractament i gestió de les deixalles, de la regeneració de zones contaminades, entre d'altres qüestions relacionades amb els residus.

Una visió territorial àmplia, com creiem que hauria de tenir el PTMB, hauria de considerar aquest factor i, en aquest sentit, Ecologistes en Acció de Catalunya segueix apostant per la reducció en origen dels residus, per una bona separació, pel seu tractament i revalorització en plantes que es basin en el compostatge i la metanització que comportin la minimització del rebuig resultant, i per la seva disposició final en abocadors de dimensions limitades, controlats i segurs.

### **Protecció paisatgística**

Malgrat que el conjunt del document del PTMB esmenta contínuament la necessitat de protegir el valor paisatge com un actual ambiental, social i econòmic, la realitat és que en multitud de “punts calents” del territori el PTMB aposta per l'opció més purament urbanitzadora, alterant les característiques de paisatges que, avui, són essencials per tal de mantenir l'equilibri i el mosaic que és l'entorn metropolità.

### **Disponibilitat de recursos hídrics**

No creiem que el vector aigua hagi de quedar limitat a una anàlisi ambiental estratègica (Llei 9/2006). Les recents situacions de dèficit hídric dramàtic a escala nacional i estatal han d'introduir reflexions profundes en els responsables governamentals.

Durant dècades hem suposat que la població i l'activitat econòmica podien créixer il·limitadament al no haver límit quant a la disponibilitat dels diferents recursos, entre ells l'aigua. Ara hem comprovat dramàticament que això no és així. Catalunya té un règim hídric moderat, i el major creixement demogràfic s'ha produït a les zones

(conques internes) on la disponibilitat és més baixa. Qualsevol previsió sociodemogràfica i territorial hauria de comptar amb aquest factor entre els més elementals, i condicionar la possibilitat d'orientar l'ordenació del territori vers l'acceptació de major població a la major disponibilitat de recursos o bé, cap a una redistribució dels actuals.

La creixent urbanització del territori, a més, està tenint una conseqüència directa sobre la disponibilitat d'aigua: la impermeabilització dels sòls evita la infiltració de la pluja cap a les capes freàtiques i, en conseqüència, la seva circulació per escorrentia cap als cursos fluvials naturals o artificials. D'aquesta manera, bona part de l'aigua de pluja no té cap utilitat per a la societat, i ni tan sols juga un paper positiu ambientalment parlant, ja que només genera erosió i arrossegament de materials cap a mar.

En aquest sentit, per tant, creiem que l'única opció viable resultaria limitar la nova impermeabilització de sòls (és a dir, restringir la nova ocupació urbana) i, en paral·lel, la creació de sistemes i dipòsits de recollida de pluvials per a usos secundaris a totes les ciutats, especialment les costaneres.

Mentre no es compleixin aquests dos requisits, l'expansió urbana amb noves edificacions d'habitatges (moltes vegades segones residències, més malbaratadores del recurs hídric) i d'equipaments altament consumidors d'aigua, només es podrà afrontar amb sobreexplotació d'aqüífers, transvasaments o dessalacions massives amb costos ambientals directes i indirectes totalment inassumibles.

També trobem a faltar una anàlisi específica de l'estat dels cursos hídrics de l'àrea metropolitana i de les seves riberes.

### **Espais periurbans i de transició**

Considerem que en un entorn tan urbanitzat com el de Barcelona i comarques veïnes, cal recuperar el valor dels espais periurbans els quals, les darreres dècades, han esdevingut únicament focus d'atenció i d'expectativa pensant en el futur creixement urbà i la generació de plusvàlues a ell associades.

En la perspectiva d'una gran limitació en la nova ocupació de sòls per urbanitzar, que és per allò que apostem, els espais periurbans han de jugar un paper important per tal de fer les ciutats més sostenibles, en els següents sentits:

1. Amortir els impactes sobre zones naturals de més valor que rodegen els nuclis urbans.
2. Garantir la producció primària d'aliments i recursos renovables (com fusta) a nivell local per reduir progressivament la dependència de les importacions en matèries tan sensibles com aquestes.
3. Ser espais de retrobada de la població urbana amb la natura, amb els usos antròpics d'aquesta, i en definitiva, per a impulsar una educació per a la sostenibilitat.

### **3. Respecte de la tramitació del PTMB i l'absència d'un procés participatiu ampli**

Tot i que l'exposició pública durant 3 mesos és un bon inici del procés de tramitació del PTMB, la veritat és que la voluntat de debat i consens ciutadà al voltant d'aquest Pla queda seriosament en entredit quan, des de cap àmbit polític, s'ha determinat la posada en marxa d'un procés de participació ciutadana per a l'avaluació del Pla. I això s'ha fet així, fins allà on tenim informació, incomplint l'article 8 de la Llei catalana d'urbanisme que estableix aquest requisit per a qualsevol tramitació de plans i programes.

Creiem que hauria de ser un requisit imprescindible, i plantegem que s'inclogui en aquest procés:

- Sessions informatives públiques arreu del territori per a les persones i entitats interessades
- Grups de debat i treball temàtics i territorials
- Fòrums de posada en comú
- etc.

### **4. Respecte la proposta de Sistema d'espais lliures**

La proposta parteix de la base del reconeixement dels diferents nivells de protecció del sòl en espais naturals, des del local a l'europeu. S'han pres en consideració, diu l'Avantprojecte, els anàlisis territorials de la Mancomunitat de Municipis, de Barcelona Regional i del Servei de Parcs de la Diputació i finalment s'ha fet un creuament amb els altres dos eixos de la proposta del Pla: el sistema d'assentaments urbans i les infraestructures lineals de mobilitat. El resultat seria la proposta global presentada.

Val a dir que els elements de partida són els que raonablement podien ser, a excepció del ja esmentat Pla Territorial sectorial de connectors biològics, actualment sense aprovar. La seva absència condicions en gran mesura la viabilitat del PTMB.

Tanmateix, una lectura atenta de les diferents aproximacions ecopaisatgístiques (Agència BCN Regional i Diputació de Barcelona) i el seu creuament amb la proposta final ens revela una sèrie d'incongruències de gran calat que mereixen ser analitzades amb un cert detall.

L'anàlisi de Richard T.T. Forman, posteriorment revisada, detecta una sèrie de punts en el territori Metropolità on es produeix un conflicte sever entre el planejament urbanístic vigent i les necessitats d'ordenació i estructuració de la xarxa d'espais oberts (pàg. 41), de manera singular els localitzats als següents municipis:

- Sant Sadurní d'Anoia
- Gavà
- El Papiol - Martorell
- Cerdanyola – Sant Cugat
- Sabadell
- Tagamanent – Figaró
- Les Franqueses
- La Roca del Vallès

- Dosrius
- Sant Celoni – Santa Maria de Palautordera
- Gualba

I, d'altra banda, també detecta una sèrie de punts estratègics per a la connectivitat ecològica als següents municipis:

- Subirats
- Sant Sadurní
- Sant Esteve Sesrovires
- El Papiol
- Sant Cugat del Vallès
- Ripollet – Montcada
- Sabadell
- Les Franqueses
- Sant Celoni
- Gualba

L'anàlisi de la Diputació de Barcelona, sota una òptica diferent, també atribueix un alt valor agrícola, natural o connectiu a la pràctica totalitat d'aquests dos grups de sectors.

Doncs bé, resulta molt clarificador comprovar com, a la proposta de sistema d'espais oberts que se'ns presenta, en tots els casos s'ha optat per mantenir les determinacions de la planificació urbanística municipal i no pas per garantir la conservació d'aquests espais aplicant el principi de precaució. Potser l'excepció seria part del sector de Sant Sadurní d'Anoia, al qual s'hi proposen incorporar uns terrenys qualificats com d'alt interès a la nova figura d'"espai de protecció especial d'interès natural i ambiental" o bé d'"espai de protecció preventiva del mosaic agroforestal". Dit en altres paraules, en la gran majoria dels casos conflictius s'ha optat per no afegir cap nivell de protecció de la matriu d'espais lliures i en canvi es conserva la potencialitat constructora, ja sigui de tipus residencial, d'equipaments, de polígons industrials o de sector terciari.

Tant és així, que al propi document propositiu del sistema d'espais oberts (pàg. 134 i ss. I plànol 1.2) es reconeixen la majoria d'aquests punts, junt amb d'altres, com a "connectors amenaçats per continus urbans". Uns continus urbans que, amb la previsible aprovació del PTMB (si no s'hi produeixen canvis), consolidarà les apostes locals d'expansió urbana sobre terrenys que les fonts consultades, a més dels moviments socials de cada lloc, han estat apostant per conservar.

D'aquesta manera, el PTMB incompliria per la via dels fets consumats els propis criteris per a l'ordenació dels espais oberts (pàgina 135):

- a) Garantir la preservació i millora d'un sistema d'espais oberts robust i funcional (...)
- b) Assegurar les connectivitats ecològiques necessàries (...)
- d) Dotar de sentit morfològic i territorial a les delimitacions dels sòls integrants del sistema d'espais oberts, afavorint la màxima continuïtat i dimensió territorial de les peces no urbanitzades.
- h) Evitar la urbanització i degradació d'aquells terrenys no urbanitzats que reuneixen especials qualitats com espais d'interès natural (...).

Considerem que en absència de Pla Territorial Sectorial de connectors biològics, caldria actuar amb més prudència i, sobretot, amb més valentia. El PTMB, com a instrument de planificació territorial superior, ha de fixar aquelles peces del territori que

resulten importants per al conjunt i, des d'aquesta perspectiva més global, intervenir si és necessari tot corregint estratègies locals que posades en un context comú resulten, a totes llums, inacceptables.

És per aquest motiu, que creiem que cal rectificar la proposta d'espais oberts presentada, en el sentit de complementar-la en una sèrie de sectors estratègics per a la viabilitat i coherència del conjunt, i per tal de complir realment amb els criteris que el PTMB diu tenir. Indiquem aquesta sèrie de punts al mapa que consta com a M1. Aquests **32 punts crítics** haurien de desenvolupar un cert nivell de protecció de la matriu natural, incorporant-se com a espais de protecció metropolitana ("Resta d'espais de protecció especial d'interès natural i ambiental" o "Espais de protecció preventiva del mosaic agroforestal").

D'altra banda, la definició de la categoria "Espais de protecció preventiva del mosaic agroforestal" la trobem molt insuficient, de manera especial quan s'afirma que "es puguin delimitar àrees per a ésser urbanitzades i edificades, si s'escau" (pàg. 138). La definició és tan imprecisa que dóna lloc, a la pràctica, a l'esterilitat d'aquesta figura de protecció. En no definir-se quins són els casos que justificarien la urbanització en sectors qualificats d'aquesta manera, el resultat pràctic és que la concreció de si cal protegir o urbanitzar quedaria en mans bàsicament dels ajuntaments o, el que és el mateix, en la possible vacuïtat de la proposta protectora en la seva posada en pràctica. L'afirmació orgullosa que el Pla augmenta els espais protegits a la RMB de 100.000 a 240.000 ha. queda, doncs, totalment fora de lloc. A més, les característiques morfològiques de molts d'aquests sectors que presumptament es protegirien (zones inundables, zones de pendents superiors al 20%) ja són, per llei, no urbanitzables i per tant la seva consideració com a "protegides" no resulta cap valor afegit. Cal, doncs, clarificar quantes d'aquestes noves hectàrees que pretesament es protegeixen són realment zones situades en pla, veritable assignatura pendent del sistema d'espais protegits a l'àrea metropolitana.

Considerem que si el PTMB té voluntat de ser norma, i vol ser conseqüent amb els plantejaments, objectius i principis esmentats al començament del document, cal anar més enllà i aplicar mesures valentes i realistes que permetin el desenvolupament del territori però protegint allò que li dóna sentit d'ésser, allò que el defineix perquè hi era abans que les persones: la seva base natural, ambiental.

## **5. Respecte de la proposta de sistema d'assentaments**

La proposta del sistema d'assentaments urbans parteix de l'anàlisi de les tendències demogràfiques dels darrers anys, de l'evolució del mercat de l'habitatge i de les tendències econòmiques per sectors i localització dels llocs de treball.

### **Qüestionament d'algunes de les hipòtesis de treball**

El document de l'Avantprojecte preveu per al període 2008 – 2026 el manteniment d'un ritme de creixement de la població i de l'activitat econòmica semblant al dels darrers anys. La previsió d'increment d'habitatges és, per tant, coherent amb aquesta previsió.



Però les darreres dades econòmiques no inviten a pensar automàticament en escenaris com aquest. La crisi energètica, la crisi immobiliària i la crisi alimentària qüestionen d'arrel algunes d'aquestes premisses.

Així les coses, pel que fa a l'**evolució demogràfica**, creiem que la població no té per què seguir incrementant-se els propers anys, ni als mateixos índexs que el darrer quinquenni. De fet, alguns territoris d'Europa i del propi Estat Espanyol han vist processos de reducció de la població les darreres dècades sense que això hagi significat cap drama social ni econòmic (el País Basc, per exemple). Per això, considerem un escenari possible a estudiar el manteniment estable de la població (on el descens vegetatiu es veïés compensat per les incorporacions intracomunitàries i de la resta del món), un lleuger retrocés o lleuger increment, lluny de la hipòtesi de treball dels 8 milions d'habitants per al 2026. L'evolució econòmica desfavorable (estem ara mateix en situació d'estancament i de possible recessió) pot contribuir a moderar les migracions a través d'una reducció en la generació de llocs de treball.

Pel que fa a l'**activitat econòmica** ja s'ha esmentat que les previsions no són, ara mateix, gaire optimistes des del punt del creixement econòmic comptabilitzat com a augment de PIB. L'esclat de la "bombolla immobiliària", amb les seves repercussions i la coincidència amb la crisi energètica pot tenir com a conseqüència un llarg període recessiu a Europa i, de manera especial, a l'estat espanyol que ha basat bona part del seu creixement dels darrers anys en la construcció. Resulta molt significatiu que el document del PTMB no incorpori cap reflexió al voltant d'aquests fets i les seves conseqüències sobre la regió metropolitana, tot i que era un escenari perfectament previsible fa només uns mesos.

De fet, l'Avantprojecte fa les previsions que fa perquè parteix de la base que l'escenari natural, és el de "creixement" econòmic continu, parlant de la generació de 800.000 llocs de treball en 18 anys. En un món finit, on molts recursos naturals comencen a escassejar i on el cost del transport de mercaderies creixerà en paral·lel a l'increment del preu del cru, la globalització neoliberal dels darrers anys comença a veure qüestionats alguns dels seus principis. Si les teories del "desenvolupament sostenible" o de la "petjada ecològica", desenvolupades per molts actors socials a nivell mundial i traslladades a molts ajuntaments catalans, parlen de no hipotecar el futur per les accions presents, la situació mundial actual obliga a començar a posar sobre la taula el concepte de "decreixement econòmic". No com a crisi i problemes socials, sinó com a oportunitat per a construir unes societats que redueixin el seu impacte negatiu sobre l'entorn i sobre altres éssers humans i que recuperin bona part de la sobirania perduda. Sobirania alimentària, per exemple, però també en l'economia, en les relacions socials i polítiques, reduint les dependències i incrementant les pròpies capacitats, sota la premisa de "consumir menys per viure millor".

Del que caldria parlar en aquest apartat propositiu és, per tant, de redistribució dels llocs de treball cap a oficis poc valorats a l'actualitat però que probablement siguin necessaris en el futur, de la fi de l'expansió dels polígons industrials i de serveis i una relocalització de les activitats econòmiques (relocalització = tornar a ser més locals). Parlem d'apropar els llocs de treball a la gent, allà on viu la gent. Cal generar noves activitats econòmiques que, potser, no seran valorades pel PIB o el PNB, però que produiran benestar i relacions socials, a més de capacitat per a l'autoabastiment de part dels productes gràcies a la recuperació de la producció local dels productes primaris (alimentaris, artesans, derivats de recursos renovables locals, etc.). Probablement a curt termini aquest canvi en el pes quantitatiu dels Llocs de Treball

Localitzats no sigui excessivament rellevant, però creiem que sí ho serà a termini mitjà i llarg.

En quant a la **demanda d'habitatge**, a la ja esmentada crisi immobiliària cal afegir una reflexió inicial de fons. L'increment del parc d'habitatges dels darrers quinquennis, que ha estat superior a l'arribada de nova població immigrada ha estat per causa de l'adquisició de segones residències i per operacions del capital especulatiu (no productiu) que va veure en aquest negoci una possibilitat d'obtenir plusvàlues a curt termini. El document d'anàlisi i de proposta presentat, no contempla cap reflexió al voltant dels pisos buits a la regió metropolitana. I tampoc al voltant d'una qüestió actualment en debat: el canvi de consideració de l'habitatge com a bé de consum pel de l'habitatge com a bé d'ús.

Aquest canvi cultural, s'ha de produir necessàriament si es vol incrementar l'ús d'habitatges de segona residència per habitatges principals, la reducció dels costos de lloguer i de l'augment del pes relatiu de les vivendes de lloguer respecte del total, etc. Els possibles canvis legislatius que s'han d'implantar en el futur han d'anar en aquesta línia i, per tant, la pressió per l'adquisició d'un habitatge nou baixarà de manera important. Un altre fet demogràfic ha de contribuir a reduir la necessitat de nou habitatge: en el futur immediat, bona part dels habitatges ocupats per una sola persona -en general, gent gran- ha de quedar lliures i reintegrats al mercat de la vivenda. Aquests habitatges, en quantitats significatives, propiciaran un procés de reordenació i redistribució de la població a les àrees més urbanes, i també a les més rurals de l'AMB. La nova disponibilitat d'habitatge per aquest concepte ha de tenir uns efectes significatius en aquest àmbit que, sens dubte, el PTMB també hauria de considerar.

Pel que fa a la proliferació de segones i fins i tot terceres residències, i basant-nos en criteris de solidaritat social i de sostenibilitat territorial, s'han d'establir mesures que restringeixin fortament la seva construcció i penalitzin el seu manteniment com a habitatges buits la majoria de l'any.

En definitiva, des d'una perspectiva de futur sostenible, no podem estar d'acord en un Pla que consolida un 7,3% del territori (23.717 ha., xifra que és gairebé la meitat del territori urbanitzat actualment) com a sòl urbanitzable i que, a més a més, deixa oberta la porta "en casos justificats, implantacions d'activitats o instal·lacions de valor estratègic general i d'especial interès per al territori" les 18.000 ha. que designa com a "Espais de protecció preventiva del mosaic agroforestal" i que en el balanç s'incorporen en el "Sistema d'espais oberts".

### **Quant a les propostes concretes formulades**

De l'anàlisi territorial, avaluat al segon bloc de la memòria general (escenaris, reptes i alternatives), es conclou que la millor opció per a preveure el desenvolupament urbà és de la ciutat nodal (pàg. 126). Per a nosaltres, aquesta argumentació resulta raonable en un principi, sobretot davant la resta d'alternatives, molt més agressives amb el territori.

Tanmateix discrepem fortament pel que fa a les solucions concretes proposades. Altre cop ens trobem amb una manca de fortalesa a l'hora de defensar els propis arguments motius, principis i objectius que el PTMB es planteja com a propis. Percebem una

claudicació davant interessos i estratègies locals sense visió de conjunt, que al cap i a la fi, sumats, significarien uns impactes excessius sobre el territori.

Creiem que cal ser estrictes amb l'aposta per les ciutats compactes i socialment inclusives. Això vol dir afrontar processos de territori en la immensa majoria dels casos. També vol dir reconèixer el valor agrícola de determinats sectors, que han d'acabar sent (igual com ho van ser en el de reforma i millora urbana a sectors ja consolidats, descartant noves ocupacions en el passat), els productors d'aliments per a la gran ciutat i la seva perifèria.

Distingim diverses tipologies de crítiques al model plantejat:

- Espais on es perden sectors connectors de la biodiversitat clau
- Espais on s'artificialitzen zones agrícoles importants.
- Espais on el creixement proposat desnaturalitzaria la identitat dels municipis receptors.

El plànol 2.3. Sistema Urbà, Estratègies Urbanes representa força bé els elements estructurants de la proposta planificadora. Usem aquest mateix per a indicar (plànol M2) tots els punts crítics que presenten alguna de les característiques precedents. Creiem que caldria una reflexió profunda per part dels redactors a l'hora de restringir les possibilitats de creixement en extensió de molts sòls que els municipis preveuen ocupar. Nosaltres pensem que el consum de sòl nou ha de ser l'última de les opcions. Plantegem, en canvi, que **el PTMB desclassifiqui o bé inhabiliti els 59 sectors indicats** del seu potencial urbanitzador, ja sigui en nuclis urbans (minoria dels casos plantejats) com àrees especialitzades residencials (urbanitzacions i similars, la majoria dels casos esmentats al mapa), àrees especialitzades industrials i terciàries, àrees especialitzades d'infraestructures, d'equipaments i àrees especialitzades d'equipaments extensius o d'ús mixt.

Això ens porta a una altra reflexió general que, si bé ultrapassa l'àmbit del PTMB, i per tant no cal abordar-lo de manera directa, seria convenient fer-ne esment. La realitat és que davant de les expectatives de la ciutadania de rebre més i millors serveis, els ajuntaments han d'estar afrontant els compromisos i realitzant inversions per a les quals, tot sovint, no disposen de la liquiditat inversora adient. Així, la concessió de llicències d'obres i els posteriors rebuts de l'IBI han esdevinguts formes acceptades quasi com a normals per a disposar dels fons necessaris per a fer les inversions reclamades. El fet del finançament insuficient dels ajuntaments, doncs, ha contribuït a convèncer molts responsables d'ens locals de que cal mantenir el ritme constructor. Caldria afrontar, entre l'administració de l'Estat i la de la Generalitat de Catalunya mesures de finançament i compensatòries per tal de rescabalar als ajuntaments de l'esforç inversor i d'oferiment de serveis impropis i, a més, pactar noves fórmules de finançament ordinàries, per tal de contribuir a frenar l'expansió urbana.

## **6. Respecte la proposta de Sistema d'infraestructures de mobilitat**

Pel que fa al disseny de la planificació del futur sistema d'infraestructures de mobilitat que ens ofereix l'Avantprojecte del PTMB es torna a copsar el mateix problema que hem manifestat a l'hora de tractar les propostes sobre el repartiment entre espais lliures i espais urbanitzats que planteja el mateix text. És molt evident el gran desviament que hi ha entre les grans directrius que s'esmenten com a objectius del Pla, molts dels quals estan plenament inserits en el discurs de la sostenibilitat, i la realitat insostenible sobre el territori que comportaria l'aprovació i posterior desenvolupament d'aquest Avantprojecte en els termes actuals. L'exemple més evident d'això és que tot i que es diu que "l'objectiu és assolir un model de transport de viatgers i mercaderies més eficient, menys discriminatori, més segur i més sostenible" i que "es prioritzarà la xarxa ferroviària", quan s'analitza detenidament el Pla sembla més aviat que l'opció del Govern de la Generalitat sigui decantar-se un cop més per la insostenibilitat pel que fa a la mobilitat, sent la xarxa viària, la xarxa ferroviària d'alta velocitat i el transport aeri on sembla que anirà el gruix de les inversions en el futur més proper. Un altre aspecte importantíssim i no contemplat en el Pla és l'establiment de terminis per a la construcció de cadascuna de les infraestructures. Això és especialment transcendent perquè la pràctica històrica ens indica que les inversions en xarxa viària sempre passen davant de les ferroviàries, malgrat totes dues figurin en la planificació (un exemple seria el desdoblament de la línia de RENFE entre Montcada i Vic, de la qual es ve parlant des de fa molts anys).

En relació a les propostes relatives a la xarxa ferroviària, Ecologistes en Acció de Catalunya ha defensat el tren convencional com un dels elements bàsics de la mobilitat, apostant per la seva millora tant pel que fa a cobertura territorial com pel que respecta a l'assoliment d'unes freqüències i velocitats/temps de trajecte adequats a una societat desenvolupada que hauria d'aspirar a ser sustentable. Degut als greus impactes ambientals i socials que comporta la implantació de ferrocarrils d'alta velocitat, la nostra organització s'ha destacat des d'un bon començament per la seva oposició a la construcció de l'AVE al nostre país.

Quant a la xarxa viària, partim del convenciment de que com més s'incrementi l'oferta de superfície asfaltada, més població s'afegirà a la gran festa del transport privat i, per tant, serà molt difícil capgirar el repartiment modal privat/públic en el sistema de mobilitat català, per moltes campanyes publicitàries que es facin.

### **Quant a les propostes concretes formulades**

#### **Ferrocarril**

La declaració d'objectius del Pla pel que fa al sistema d'infraestructures ferroviàries és d'una poca ambició que deixa molts dubtes respecte les declaracions governamentals sobre la prioritat del ferrocarril. No desperta massa entusiasme sentir que l'objectiu principal és que "aquest mode de transport tingui un paper més rellevant en la mobilitat de la regió metropolitana". Ecologistes en Acció de Catalunya demana al Govern un major convenciment de que és imprescindible un veritable transvasament modal en la mobilitat en detriment del transport privat. Tanmateix, considerem que les següents propostes ferroviàries no contribuiran a assolir aquest objectiu i per això, demanem la seva supressió o la seva modificació, segons s'indica:

- Considerem innecessària i malbaratadora de recursos la construcció de noves línies d'alta velocitat –anomenades d'altres prestacions en el text-, ja que comporten un greu impacte sobre el territori –efecte “barrera” degut als grans talussos i al tancament de tot el traçat, important modificació del paisatge, pèrdua de terrenys lliures agrícoles i forestals-, sobre els recursos-constructius, energètics- i sobre la sostenibilitat social –només s'atura a les grans poblacions, deixant orfes de transport públic eficient la resta del territori-. Per tot això proposem la desestimació de la “línia transversal ferroviària” (que en l'àmbit metropolità afectaria diverses zones ja molt castigades del Baix Llobregat Nord) i oferim com a alternativa una línia transversal convencional, amb dos tipus de combois: “semidirectes”, que efectuarien parada només a les capitals de comarca, i “tramvies”, que unirien la totalitat de poblacions. Centrant-nos en el territori en qüestió, les connexions Martorell-Igualada i Martorell-Manresa, podrien millorar considerablement les seves prestacions sense haver de construir una nova via paral·lela a l'existent. Millores parcials en els traçats dels FGC, eliminant revolts amb el consegüent augment de la velocitat; implantació de semidirectes a partir de Martorell cap al Bages i l'Anoia i la recuperació dels mateixos en el trajecte Martorell-Barcelona –eliminats fa un temps per pressions localistes-; i més freqüències, que comportarien la creació dels “metros” de l'Anoia i el Bages; farien innecessària la connexió insostenible amb ferrocarril d’“altres prestacions” i, conservant l'actual xarxa de carreteres, comportarien un transvasament d'usuaris del cotxe al ferrocarril.
- Apostem per la desqualificació dels terrenys reservats a la construcció de túnels a la serralada de Collserola, tot i que ara es proposin com a ferroviaris. Tot i recolzar el transport per tren tant de persones com de mercaderies, creiem que no és bo duplicar traçats, i menys passant per terrenys lliures i, en aquest cas, també protegits. El territori de l'expansió de Cerdanyola que serviria aquesta línia quedaria prou servit per la nova línia de FGC –proposada també per l'Avantprojecte- que enllaçaria amb la línia de RENFE existent –que podria augmentar una mica les freqüències si fos necessari-. Òbviament ens sembla molt fora de lloc, incorporar l'estudi d'un nou traçat paral·lel foradant la muntanya entre les estacions d'Av. Tibidabo i Sant Cugat.
- La proposta de nova via mitjançant un túnel per sota del Turó de Montcada, cal que no suposi cap afectació d'aquest espai tan important per la connectivitat biològica, ni tampoc una pèrdua de servei ferroviari a cap de les estacions del municipi de Montcada i Reixac.
- La nova línia de RENFE Castelldefels-Cornellà-Barcelona, hauria de passar el Llobregat a l'alçada de Sant Boi, evitant el revolt proposat, ja que Sant Feliu i Sant Joan Despí ja tenen una bona connexió amb Barcelona. Tanmateix, caldria garantir bons enllaços a l'estació de Cornellà per acostar amb transport públic les dues ribes del Baix Llobregat.
- El perllongament de la línia Llobregat-Anoia de la xarxa de FGC cap a l'interior de la ciutat de Barcelona s'ha de considerar una obra prioritària, ja que és l'única línia ferroviària de rodalies que no arriba al seu centre.
- Contràriament al que exposa l'Avantprojecte respecte al tramvia, pensem que aquest mitjà té vocació de superar els àmbits municipals en zones de continu urbà i, per tant, considerem imprescindible definir quina ha de ser la xarxa amb la qual ha de comptar el territori metropolità en un futur.

## Carreteres

Com ja em apuntat abans, el present Avantprojecte, tot emparant-se en classificacions de tipus tècnic i amb arguments que al nostre parer són totalment secundaris davant l'objectiu prioritari de tendir a una àrea metropolitana de Barcelona cada cop més sostenible mediambientalment i socialment parlant, prefigura un futur amb una densitat d'asfalt molt superior a l'existent actualment. L'increment desmesurat dels quilòmetres de la xarxa viària que es proposa, sobretot pel que fa a la construcció de noves carreteres, queda subtilment amagat amb la manca de dades quantitatives que ens indiquin clarament les xifres de les quals estem parlant i, de retruc, puguem comparar-les amb les noves vies fèrries que contempla l'Avantprojecte.

El gruix de l'impacte mediambiental i social es produiria, si s'aprovés el PTMB tal com està redactat a hores d'ara, en dos grans tipus d'actuacions. Són les següents:

- Les noves carreteres paral·leles a les vies actuals d'alta capacitat que, com imatges del futurisme més tronat, dividiran el territori amb uns murs de formigó d'una amplada espectacular d'uns deu carrils de circulació (als que se'ls ha d'afegir les mitjanes i els serveis associats a la via). És evident que la connectivitat ecològica i les relacions quotidianes de la població de tot el seu traçat quedaran sensiblement afectades davant una barrera tan contundent. Com ja s'ha dit, serà molt improbable que la població substitueixi el seu transport privat pel tren o l'autobús si les administracions no cessen en l'increment de la capacitat de la xarxa viària. Proposem, doncs, buscar alternatives (com la supressió de peatges i el reforçament del transport públic) a les vies que es construïrien paral·leles a autopistes existents, com ara la nova N-II al seu pas pel Maresme i la continuació de l'A-7 entre Martorell i el Vendrell.
- Les noves vies que afecten espais actualment lliures o amb poca densitat d'urbanització. La construcció d'aquests traçats és encara més nociu per a la sostenibilitat i la qualitat de vida de la població que les vies "paral·leles" anteriors, ja que obren noves zones, els últims retalls agrícoles de l'àrea metropolitana, a les excavadores urbanitzadores. Algunes d'aquestes vies ja tenen una història àmplia d'oposició, com és el cas del Quart Cinturó, un moviment ciutadà que ha estat ignorat repetidament per les administracions, que la volen imposar amb un simple canvi de denominació.

La posició de la nostra organització en relació a tots aquests nous traçats és de clara oposició ja que considerem que la millora de les carreteres existents i de la xarxa de transport públic (o el seu establiment, si hi manca), serien suficients per a una eficient mobilitat i, alhora, serien la garantia d'un desenvolupament sustentable del territori afectat.

També calen millores a la xarxa de vies rurals, cosa que no ha de comportar el seu asfaltat (llevat del cas que es restringeixi el pas només els veïns), ja que això suposa incrementar el risc per a vianants i ciclistes i, en definitiva, la seva expulsió de la via, que esdevindrà *de facto* una nova carretera.

Quant als carrils bus/VAO a les diferents entrades a la ciutat de Barcelona considerem urgent el seu establiment però, tenint en compte que el que s'ha d'afavorir és el transport col·lectiu i que, pel que sembla, no representaran una reducció dels carrils d'automòbils, només podem admetre que siguin carrils reservats exclusivament a la

circulació d'autobusos de línia i autocars. La conveniència d'establir un carril per a vehicles d'alta ocupació (tres o més ocupants) ha de materialitzar-se mitjançant la conversió d'un dels carrils actuals en una via VAO.

### **Altres xarxes de mobilitat sostenible**

Una greu mancança que, al nostre parer, conté l'Avantprojecte del PTMB és que, excepte en el cas del ferrocarril, s'han ignorat tota la resta de mitjans sostenibles de mobilitat: vianants, bicicleta, autobusos intrametropolitans i extrametropolitans i vies pecuàries. Aquest nefast oblit denota cert menyspreu cap als seus usuaris (no caldria dir que aquest són els veritables protagonistes de les bones pràctiques mediambientals) i un desconeixement de la gran potencialitat que poden tenir tots aquests sistemes de transport en un canvi de tendència cap a la sostenibilitat de la mobilitat en l'àrea que es planifica en aquest Avantprojecte. La nostra proposta en aquest cas es resumiria en:

- Establiment d'una veritable xarxa de vies per a vianants i bicicleta de tipus interurbà que connectessin tots els nuclis habitats de l'àrea metropolitana, totalment segregades dels vehicles motoritzats i amb traçats que tendissin sempre al camí més curt i eficient.
- El PTMB hauria d'analitzar la xarxa actual d'autobusos i copsar-ne les mancances, per planificar així la seva millora.
- Caldria que el Pla confeccionés un mapa de tota la xarxa de camins i senders, amb l'objectiu de conèixer i protegir íntegrament el seu traçat davant les potencials agressions que poden patir, tot conservant el seu caràcter públic.
- Pel que respecta a les carrerades, s'hauria de fer un mapa de totes les existents, per a protegir-les en la seva totalitat i procedir a la recuperació dels trams que han estat eliminats en el passat.

### **Sistema aeroportuari**

De totes les previsions que es fan en el Pla, com la de creixement de la població o la d'increment dels habitatges, que com hem dit considerem exagerades, la de demanda d'increment del sistema aeroportuari es pot qualificar d'estratosfèrica. És aquest un dels pocs adjectius per qualificar increments de gairebé el 1000 % o el 2000 % en els aeroports de Girona i Reus, respectivament, en uns 20/25 anys. Sense arribar a aquestes xifres també es preveu un més que doblament de la capacitat de l'aeroport del Prat. En el context actual i amb les previsions de futur respecte a la conjuntura econòmica i energètica considerem totalment fora de lloc aquestes previsions. I, en el cas que aquestes desorbitants xifres fossin versemblants, caldria impedir el seu assoliment de totes totes, ja que suposarien un increment totalment inacceptable de la petjada ecològica produïda per la població catalana.

Es fa inevitable, doncs, moderar dràsticament aquestes previsions de creixement, tenint en compte sobretot l'increment progressiu de l'escassetat de combustible i la necessitat imperiosa de reduir la producció de CO<sub>2</sub> en els nostres sistemes de mobilitat.

## 7. Conclusions

Per finalitzar aquesta primera anàlisi de la proposta de Pla Territorial Metropolità de Barcelona, Ecologistes en Acció de Catalunya valora que, tot i contenir avenços en alguns aspectes concrets respecte a la situació actual, el redactat de l'Avantprojecte d'aquest Pla no es pot considerar un canvi significatiu en les tendències insostenibles amb les quals hem encetat el segle XXI. La nostra conclusió global és que si no es modifiquen sensiblement les actuacions proposades, l'àrea metropolitana de Barcelona del futur se semblarà molt a l'actual i, en determinats paràmetres (ocupació del sòl, utilització del transport privat, "suburbialització" del territori, contaminació atmosfèrica, etc.), serà pitjor. Si no es produeix aquest canvi, estem convençuts que els següents objectius que, segons es diu, vol aconseguir el Pla no es compliran ni de bon tros:

- Afavorir la diversitat del territori i mantenir la referència de la seva matriu biofísica.
- Garantir la preservació i millora d'un sistema d'espais oberts robust i funcional.
- Assegurar les connectivitats ecològiques necessàries per al manteniment de la biodiversitat i la salut dels ecosistemes i la conservació dels valors geològics i de les zones humides
- Preservar aquells terrenys necessaris per al cicle hidrològic i mantenir en bon estat de conservació les zones humides
- Afavorir la màxima continuïtat i dimensió territorial de les peces no urbanitzades
- Contribuir a garantir la continuïtat de l'activitat agrària i del paisatge rural
- Evitar la urbanització i la degradació d'aquells terrenys no urbanitzats que reuneixen especials qualitats com a espais d'interès natural, paisatgístic, social, econòmic i/o cultural, entre els quals els sòls més fèrtils i de major productivitat agrícola.
- Garantir una mobilitat sostenible

Catalunya, a 28 de juliol de 2008.

Ecologistes en Acció de Catalunya