



Catalunya, un país estalviador en un territori endreçat

El progrés social, cultural i econòmic va lligat indistriablement a la qualitat ambiental del medi, fins a tal punt que al definir la riquesa d'un país, caldrà tenir en compte la qualitat del seu capital natural (aire net, aigua dolça, un mar viu, terra fèrtil, diversitat d'espècies, etc). Així, **les activitats individuals i col·lectives han de permetre mantenir la diversitat biològica, la salut humana i la disponibilitat i qualitat dels recursos i del paisatge.**

Els canvis que exigeix la situació actual són d'envergadura i caldrà treballar-hi durant dècades, però des d'ERC assenyallem els **principals fronts que s'han d'atacar en els propers anys:**

- Elaborar i aprovar els Plans Territorials Parcials de Catalunya per assegurar la sostenibilitat del territori i el necessari equilibri territorial amb visió supramunicipal concertada que eviti el campí qui pugui urbanístic.
- Instaurar les eines i mesures de finançament necessàries per a la gestió sostenible del sòl no urbanitzable, que garanteixi el manteniment de la diversitat biològica i la qualitat del paisatge.
- Estructurar un model energètic català que disminueixi la dependència energètica del país, primi les fonts renovables, i afavoreixi la descentralització en la producció i en la distribució de l'energia.
- Implantar definitivament la recollida selectiva de residus, reduir la producció d'envasos i residus d'envasos, i tractar correctament les diferents fraccions dels residus sense afavorir la incineració.



Esquerra Republicana de Catalunya
Comissió Sectorial de Política Territorial

Seu Nacional
Villarroel, 45
08011 Barcelona
Telèfon 93 453 60 05
Fax 93 323 71 22
politicaterritorial@esquerra.org

- Canvi de rumb en la gestió de l'aigua amb la instauració dels principis de la "Nova Cultura de l'Aigua".

- Enfront l'ocupació del sòl, una nova política de gestió territorial ERC entén l'urbanisme com a una eina per a la qualitat de vida no com una oportunitat per a l'especulació i el negoci privat de les comissions i per això aposta pel model de pobles i ciutats mediterranis:

- complexos,

- compactes

- integradors

Enfront del model que s'imposa ara que és malbaratador de recursos naturals i energia i generador de despeses excessives,

- especialitzat (àrees temàtiques: un lloc a per l'escola, un altre per a comprar, un altre per a treballar, un altre per a esbarjo)

- dispers (grans projectes de cases unifamiliars)

- desintegrador, (ja que empobreix la vida social. Barris dormitori de classe mitjana-alta que crea divisions horitzontals.)

ERC impulsarà mesures concretes:

⟨ Moratòria urbanística selectiva en sòl urbanitzable i no urbanitzable

Un estudi aprofundit que digui en quines zones no urbanitzables o urbanitzables sense desenvolupar hem de decretar moratòria urbanística (s'han de protegir) mentre no es desenvolupin els Plans Territorials Parcials, tal com mana el Pla Territorial General de Catalunya.



Esquerra Republicana de Catalunya
Comissió Sectorial de Política Territorial

Seu Nacional
Villarroel, 45
08011 Barcelona
Teléfon 93 453 60 05
Fax 93 323 71 22
politicaterritorial@esquerra.org

⟨ Les infraestructures han de ser ben planificades, pensat en l'equilibri territorial apostant pel transport col·lectiu ferroviari i en carretera de persones i viatgers. En aquest sentit, si ERC governa s'oposarà a la construcció del Túnel de Bracons i del Quart cinturó.

Un país endreçat, accessible i ben connectat al món

En general, les polítiques Territorials i Urbanístiques es defineixen com aquell seguit d'accions i iniciatives que organitzen el territori o es projecten en el temps -per mitjà de la planificació- per tal d'aconseguir un determinat equilibri: entre allò públic i allò privat; entre diferents zones, barris, llocs de la mateixa ciutat, àrea urbana, nucli urbà; entre diferents parts del territori; entre allò urbà i allò rural; entre les polaritats urbanes i les de pagès; entre el territori i els seus habitants; entre els seus habitants, el territori i l'explotació del territori. En resum, acords, mesures, previsions, impulsos, delimitacions, imposicions, concrecions, definicions, comunicacions..., per a fomentar un acurat equilibri i una mínima organització, entre els diferents agents i gents que actuen en el territori, les diferents parts que componen el territori i entre els diferents territoris que formen el nostre país.

El territori es defineix com a construït, en tant que modificat pels seus habitants per adequar-lo a les seves necessitats. La construcció del territori s'estructura al voltant del següents elements: Per una banda, com a base o substrat del territori, i com a part passiva, o sobre la qual s'actua: els accidents geogràfics naturals definits per la topografia, la hidrologia i la forma del territori i les seves aigües. Per una altra, com a part activa, constructora del territori; la forma urbana, els nuclis habitats; la xarxa de comunicacions, camins, carreteres, vies fèrries, autopistes, aeroports, ports, etc... i la divisió de la propietat, la delimitació de l'infinit per l'acotació del territori per les propietats del sòl. La delimitació del territori en bocins implementa la seva transformació per aconseguir un determinat aprofitament, agrícola, històricament, o d'una altra mena en l'actualitat.



Esquerra Republicana de Catalunya
Comissió Sectorial de Política Territorial

Seu Nacional
Villarroel, 45
08011 Barcelona
Telèfon 93 453 60 05
Fax 93 323 71 22
politicaterritorial@esquerra.org

Per tant, una política territorial i urbanística acurada i progressista passa per la recerca d'un determinat equilibri entre la base o substrat del territori i la necessitat de transformació per al seu aprofitament; entre la necessitat de transformació per al seu major aprofitament i la necessitat de manteniment d'un mínim de transformació amb equilibri amb els cicles biològics naturals del territori; entre l'aprofitament de les aigües i la conservació de la qualitat i característiques d'aquestes com a font de riquesa del territori; entre la necessitat de desenvolupament dels nuclis urbans i la necessitat de manteniment del propi territori per als mateixos habitants dels nuclis urbans; entre el valor documental de la forma urbana i de les formes territorials i les noves necessitats de transformació necessàriament dialogants amb el context existent; entre les necessitats de més i millors habitatges per a tothom i l'acurat equilibri del desenvolupament i densificació dels nuclis urbans respecte als seus espais lliures i a la resta del seu territori; entre les necessitats de comunicació cada vegada majors i més ràpides i l'exigència d'una màxima racionalitat de les xarxes de comunicació entre elles i el territori que travessen; entre el màxim aprofitament del sòl, pels seus propietaris i la necessitat d'un acurat equilibri entre aquest aprofitament individual i les demandes i necessitats de la resta de la població i del propi territori. Acotar o fomentar aquest aprofitament i les transformacions que pressuposen és la base d'una política territorial i urbanística acurada en aquesta recerca d'equilibri entre els diferents habitants, nuclis i territoris.

La política territorial –entesa en un sentit ampli del terme- perdria la seva base social si no es sotmetés al parer ciutadà. Una política territorial acurada, territorialment equilibradora, ha d'ésser participativa, buscant mecanismes per copsar el parer de la gent. Alhora, en aquesta busca de l'equilibri territorial necessita de l'apropament dels mecanismes de planificació i decisió al territori objecte de planificació i actuació.



Per tant, una política territorial equilibradora del seu territori, participativa amb als seus habitants, també ha d'ésser localment planificada i decidida; plantejada des de l'òptica de la concertació a tots els nivells:

- En la planificació: l'existència de múltiples agents sobre el territori –els diferents nivells administratius, el conjunt d'agents econòmics i socials, la societat civil- exigeixen una planificació concertada, a fi que l'execució no quedi paralitzada per la no resolució d'interessos legítims no tinguts en compte.
- En la gestió: aquests mateixos agents han de poder ser vinculats a la gestió a fi que les responsabilitats quedin assumides també per qui n'és més directament interessat i/o usuari, sense que això vulgui dir que l'administració pública – representant de l'interès general- dimiteixi de les seves responsabilitats d'Organització i direcció.
- En el finançament: la utilitat que determinades infraestructures pot tenir és variable per a diferents territoris o sectors. Cal establir fórmules que vinculin més directament els costos d'execució i d'explotació de les infraestructures als més directament interessats i usuaris, no en termes de negoci, sinó en termes de justícia distributiva.

Es per tot això que des d'ERC proposem un seguit de mesures en matèria de política territorial, pel període 2004-2007, que han de permetre superar els principals reptes que Catalunya té plantejats en aquest camp:

1. Organitzar el territori per a fer-lo més democràtic i eficient: dissenyant un nou marc d'organització territorial –organitzatiu, competencial i financer– obert i flexible que permeti a cada part del territori pugui ajustar-lo a les seves necessitats, amb una nova estructura del mapa municipal i comarcal, un nou règim local i comarcal que faci els ajuntaments i els consells comarcals més eficaços tècnicament i política, i amb la regionalització del país en vegueries,



enteses com a àmbits de descentralització de la Generalitat, de planificació territorial i de cooperació comarcal.

2. Configurar un territori a l'abast de tothom i sense peatges: amb l'establiment d'un model reticular, no radial, en la xarxa de comunicacions viàries, tant interior de Catalunya com de connexió amb l'eix mediterrani i amb Europa, i d'un pla de rescat de peatges que garanteixi la gratuïtat de la xarxa viària d'alta velocitat. Cal també unificar la xarxa ferroviària, amb operador propi de la Generalitat de rodalies i regional.

Fer de Catalunya la porta logística del Sud d'Europa: amb la creació d'una xarxa ferroviària d'ample europeu que potencii les connexions de Catalunya amb els grans espais econòmics d'Europa, tant amb la euroregió pròpia com el corredor atlàntic (mitjançant la connexió amb Toulouse), afavorint l'aparició d'un operador de mercaderies català públic o mixt, assolint la plena autonomia en la gestió portuària i impulsant l'articulació del front portuari València-Tarragona-Barcelona, i configurant un autèntic sistema aeroportuari català, gestionat des de Catalunya, i integrat, en forma de xarxa equilibrada i jerarquitzada, per les diferents instal·lacions existents i aquelles que pugui ser necessari desenvolupar en el futur, amb Barcelona com a gran "hub" europeu i intercontinental de l'EURAM



Repte 1. Organitzar el territori per fer-lo més democràtic i eficient

ÀMBIT 1: ORGANITZACIÓ TERRITORIAL I ADMINISTRATIVA

1. Diagnosi

L'actual organització del territori ha demostrat que no és la més eficient per a la provisió de serveis públics a la ciutadania, i per a l'expressió política de la voluntat de la seva població i de la resolució de problemes i l'establiment de prioritats. Els conflictes de les Terres de l'Ebre, les repetides demandes de l'Alt Pirineu, o l'exploració –sovint problemàtica- de noves vies com el Consorci del Camp o l'Institut de Desenvolupament de les Terres de l'Ebre són mostres que l'expressió institucional del territori no s'ajusta a la realitat. Cal, doncs, una profunda reforma de l'organització territorial.

En aquest sentit, sembla que alguns paràmetres bàsics per bastir un consens, al voltant d'aquesta d'aquesta reforma, podrien ser el següents:

- Recuperar la tradició del catalanisme progressista que des de Pi i Maragall a Pi i Sunyer, passant per Pau Vila o Rovira i Virgili ha propugnat la Organització Territorial basada en la distribució natural dels interessos, concepte aquest que entronca amb el que actualment importat del Dret Comunitari, s'anomena Principi de Subsidiarietat.
- El respecte a la mateixa tradició, que rebutja la divisió provincial com organització territorial del país, per aliena a la seva idiosincràsia i ser el model d'uniformització administrativa que ha estat vigent des del segle XIX.
- Pensar la divisió territorial en funció de l'Organització territorial: plantejar la divisió territorial en termes d'eficàcia en la prestació dels serveis públics, d'opcions d'articulació de les necessitats col·lectives i de mecanismes de participació de les col·lectivitats en les decisions relatives a les activitats sobre



el territori. No en termes de poder. Desenvolupant un model flexible d'organització territorial que s'adapti a les característiques i necessitats del territori. Això vol dir plantejar les funcions que ha de realitzar cada nivell abans de traçar límits.

- Entendre el municipi com administració territorial principal, entenent que administració local ha de ser cada vegada més govern local, amb un àmbit d'interessos i competències superior a l'actual. (Administració ordinària per la prestació dels serveis sobre el territori en detriment de les administracions perifèriques de l'Estat i la Generalitat).

Els gairebé 25 anys d'ajuntaments democràtics constitueixen una experiència globalment positiva. Els ajuntaments han esdevingut els protagonistes actius de la vida social i econòmica del país, han estat un factor de recatalanització i han posat en marxa molts dels serveis bàsics necessaris per a la població. L'etapa coberta fins ara presenta, però, dèficits importants que tenen el seu origen en els factors següents:

- la incapacitat per crear un model d'organització territorial propi, atesa la pervivència de la divisió provincial i d'institucions perifèriques de l'Estat
- la problemàtica que representa el nivell de despesa supletòria amb l'assumpció de competències impròpies i l'existència d'un marc competencial poc ajustat a la realitat
- les greus limitacions de les hisendes locals que afecten al volum de recursos econòmics i a la sobirania política alhora de modular impostos

És necessari, doncs, davant d'aquesta situació, superar el model territorial vigent. Aquesta problemàtica no es pot continuar mantenint en unes coordenades tan



Esquerra Republicana de Catalunya
Comissió Sectorial de Política Territorial

Seu Nacional
Villarroel, 45
08011 Barcelona
Telèfon 93 453 60 05
Fax 93 323 71 22
politicaterritorial@esquerra.org

il·lògiques com les actuals. No té sentit que les delegacions territorials de la Generalitat estiguin desproveïdes de capacitat de decisió real, que les diputacions provincials actuïn en clau de contrapoder de la Generalitat i que els Consells Comarcals s'hagin configurat massa sovint com una realitat alternativa a la de la capital de la comarca.

ERC aposta per convertir Catalunya en província única com a primer pas per poder definir un model propi d'organització territorial. Cal ser conscients, malgrat tot, que la conversió de Catalunya en una sola circumscripció provincial aniria en detriment de la seva actual representació al Congrés dels Diputats espanyol i, molt especialment, al Senat. De tota manera, però, amb voluntat política i imaginació jurídica, aquest ha de ser un obstacle possible de superar. La província única suposaria disposar d'una major llibertat per impulsar una organització territorial ajustada a les necessitats reals del país i menys condicionada per l'Estat.

ERC defensa uns consells comarcals més municipalistes, amb un tractament heterogeni i diferenciat en el cas dels que estan inclosos en l'àmbit de la regió metropolitana de Barcelona, i uns ens supralocals, les regions, com a àmbit de descentralització de la Generalitat i també de cooperació local. Pel que fa als consells comarcals i al sistema d'elecció dels consells comarcals, ERC és de l'opinió que cal invertir el funcionament vigent passant, en ares a assolir una representativitat més apropada a la voluntat ciutadana, a un esquema en el qual 2/3 dels consellers comarcals siguin escollits en funció dels vots totals i l'1/3 restant en funció del número de regidors. Es tracta d'incrementar el caràcter representatiu i de proporcionalitat electoral de l'ens amb un element de correcció, per tal d'afavorir els petits municipis. És, també, una qüestió cabdal la representativitat política de tots els municipis de la comarca. Pel que es pretén institucionalitzar la figura del consell d'alcaldes, i aconseguir que tots els municipis de la comarca, a través dels seus representants, tinguin la facultat d'intervenir en totes aquelles decisions trascendents per al conjunt de la comarca.



Esquerra Republicana de Catalunya
Comissió Sectorial de Política Territorial

Seu Nacional
Villarroel, 45
08011 Barcelona
Telèfon 93 453 60 05
Fax 93 323 71 22
politicaterritorial@esquerra.org

D'altra banda, i pel que fa a les regions, aquestes han de tenir un paper primordial de suport per a tot allò al qual els municipis no puguin arribar en l'exercici de les seves competències. El component essencial de tot aquest sistema ha de ser el municipi. ERC fomentarà la cooperació entre ajuntaments però respectarà alhora l'actual mapa municipal de Catalunya. ERC s'oposarà a qualsevol canvi que no respecti la voluntat de les parts implicades, molt especialment en el cas dels petits municipis. Només a través de la voluntarietat i l'avenç cap un esquema en el qual la mancomunació de serveis sigui quelcom més freqüent i normalitzat que fins ara s'aconseguirà que el nou mapa municipal no grinyoli.

Pel que fa a l'articulació de l'Àrea Metropolitana, Barcelona i la resta de municipis agrupats actualment a les tres entitats metropolitanes han de dissenyar conjuntament les estratègies de futur per assegurar el desenvolupament del seu territori i el benestar de la seva gent. Cal vehicular un model que simplifiqui la gestió, englobant l'Entitat Metropolitana del Transport en l'Autoritat del Transport Metropolità, i advocant per un consorci metropolità de serveis comuns en temes com: l'habitatge i l'educació entre d'altres, per a la concertació de polítiques per a cadascun d'aquests àmbits. Per altra banda, cal fixar unes bases pel que fa a l'ordenament urbanístic, fixades en el necessari Pla Territorial Metropolità, que permetin una correcta revisió del PGM vigent des del 1976 i que no respon ja a la realitat social actual. Pel que fa a la gestió, tant del futur Pla Territorial com del PGM, des d'ERC defensem l'adequació de les comissions territorials d'urbanisme als àmbits dissenyats per cada Pla Territorial Parcial, el que permetria la constitució d'una comissió metropolitana d'urbanisme amb la subcomissió per a Barcelona ja prevista a la Carta Municipal.

Per dotar de coherència i eficiència el sistema que es vol potenciar cal que els municipis disposin d'un marc de competències més ampli, que ha de representar un increment del pes dels ens locals en el conjunt de la despesa pública a Catalunya, sense que aquest increment es realitzi a costa de la fracció de despesa pública que



Esquerra Republicana de Catalunya
Comissió Sectorial de Política Territorial

Seu Nacional
Villarreal, 45
08011 Barcelona
Telèfon 93 453 60 05
Fax 93 323 71 22
politicaterritorial@esquerra.org

en l'actualitat és gestionada per la Generalitat. Qualsevol reordenació territorial ha d'anar acompanyada d'una redistribució de competències entre les institucions esmentades. Aquesta redistribució s'ha de basar en els principis de subsidiarietat i cooperació. S'ha de dur a terme, a més, tenint en compte factors com el nombre d'habitants, el pressupost municipal, la capitalitat comarcal i la població estacional. Es tracta, consegüentment, d'una assignació flexible i progressiva de competències, sobretot pel que fa a les necessitats més bàsiques de la població: serveis primaris i de sanitat, serveis socials, gestió de l'ensenyament infantil i primari i polítiques actives d'ocupació i d'habitatge. Tot plegat constitueix un acostament de les competències als nivells més pròxims al ciutadà.

Tota aquesta tasca no es pot articular sense un sistema de finançament satisfactori que doni resposta a les demandes del municipalisme. Des d'ERC considerem que el sector local, que actualment disposa d'una participació en la despesa pública al voltant del 12-13%, ha d'atansar-se a l'ideal de distribució del 30-40-30. La darrera reforma de la llei reguladora d'hisendes locals (2002) ha estat clarament insuficient en aquest sentit i en d'altres.

ERC és partidària que la Generalitat gestioni el repartiment del PIE (Participació en els Ingressos de l'Estat), per garantir la suficiència financera dels ajuntaments, als quals hauria de traspasar una part dels tributs cedits per part de l'Estat. És necessari, doncs, garantir el finançament dels ens locals en base als principis normatius d'autonomia municipal i suficiència financera; combinats, és clar, amb els de responsabilitat fiscal i equitat. Es tracta d'uns principis que han estat conculcats repetidament en la configuració i aplicació del model vigent i que ERC es compromet impulsar i defensar en tots els àmbits institucionals.

És a partir d'aquest seguit de transformacions estructurals en l'àmbit territorial, competencial i fiscal que els ajuntaments de Catalunya estaran en condicions



d'abordar amb millors garanties els reptes que es plantegen amb vista al futur. Uns reptes que van molt més enllà dels que s'albiraven de l'etapa inicial dels ajuntaments democràtics, en què l'eix principal d'actuació passava fonamentalment per superar els dèficits urbanístics i de serveis heretats de l'administració local franquista. Ara, amb l'adveniment de la moderna societat del coneixement i de noves i creixents necessitats ciutadanes, ha arribat el moment d'ERC. Ara és l'hora dels municipis sostenibles, econòmicament emprenedors, estenedors del benestar social per a tothom i dinamitzadors dels mecanismes de democràcia participativa.

2. Objectius

- 1) Possibilitar sortides i expressions institucionals a realitats territorials ara no reconegudes.
- 2) Dissenyar un marc institucional –és a dir, organitzatiu, competencial, i financer– obert que permeti que cada part del territori pugui ajustar-lo a allò que necessita.
- 3) Clarificar el repartiment de recursos i competències entre nivells administratius, a fi que la ciutadania pugui demanar responsabilitats a qui realment les té, i que tothom tingui els recursos legals i materials necessaris per a exercir-les.
- 4) Crear una nova estructura del mapa municipal que atorgui als Ajuntaments eficàcia política (proximitat al ciutadà, fortalesa davant la Generalitat) i eficàcia tècnica (augment de les seves capacitats, estalvi en les despeses).
- 5) Crear un model flexible d'organització comarcal, en què les funcions, mida, i límits, s'adaptin a les característiques del territori.
- 6) Un sol nivell intermig que no ha de tenir, a diferència de les actuals Diputacions, consideració Ens local.



- 7) Repensar el fet metropolità, i plantejar l'encaix de la realitat metropolitana en el marc del model d'organització que estableix l'Estatut.
- 8) Aconseguir l'assumpció per part de l'Estat de la diversitat pel que fa a la planta local.

3. Mesures

- 1) Possibilitar la institucionalització i singularització de les noves àrees metropolitanes de Tarragona –Reus, Girona, Manresa i Lleida.
- 2) Simplificar les estructures administratives a la regió metropolitana de Barcelona.
- 3) Reconèixer institucionalment les Terres de l'Ebre, l'Alt Pirineu, i la Catalunya Central i reconeixement com a comarques político-administratives de: Vall de Camprodon, Moianès, La Selva Marítima, Alta Segarra, Baixa Segarra, Segre Mitjà, Baix Llobregat Nord, i Lluçanès.
- 4) Repensar el model territorial de Catalunya per tal que el territori deixi de ser conflicte, superant les disfuncions que bloquegen el desenvolupament estatutari, tenint en compte els actuals condicionants polítics i la pròpia evolució de Catalunya.
- 5) Impulsar el traspàs de competències sobre règim local de l'Estat a la Generalitat. El fet que el Parlament pogués legislar tenint en compte la realitat local de Catalunya facilitaria l'encaix dels ajuntaments en l'estructura del país.
- 6) Racionalitzar el mapa municipal.
- 7) Fomentar la mancomunació de municipis.



- 8) Afavorir els ens locals descentralitzats per garantir la identificació de tot nucli de població amb una instància representativa en paral·lel a la reforma del mapa municipal.
- 9) Modificar del règim competencial dels ens locals de Catalunya, seguint el principi de subsidiarietat. Cal atribuir més competències als ajuntaments especialment pel que fa a benestar social, promoció econòmica, habitatge i ensenyament.
- 10) Implantar mecanismes que per metin als ajuntament controlar l'estat i execució de les infraestructures, ja siguin de l'Estat o de la Generalitat.
- 11) Assignar a l'alcalde el comandament de les forces de seguretat en el seu territori, superant l'actual figura de coordinador.
- 12) Ampliar les facultat municipals en matèria de política medi ambiental, quan es tracta de la instal·lació d'indústries potencialment contaminants en zones limítrofes a la població, encara que es tracti d'un municipi veí.
- 13) Impulsar el finançament de les noves competències a assumir pels ajuntaments, fonamentalment pel que fa a l'ensenyament, a partir de l'IVA o l'IRPF.
- 14) Mantenir l'IBI com a impost central de la hisenda municipal. Cal, però, millorar en la seva eficàcia recaptatòria, mitjançant la simplificació i l'agilització dels processos de revisió cadastral. Increment de l'autonomia municipal en la determinació i gestió de la tributació municipal. Cal transferir als municipis la gestió cadastral.
- 15) Crear figures tributàries, com les taxes ecològiques, orientades al finançament de les externalitats ambientals de l'activitat personal (residus domiciliaris,



sanejament, etc.) i de l'activitat empresarial. El nombre d'aquestes figures hauria de ser el més reduït possible per tal de simplificar el conjunt actual de taxes locals.

- 16) Avançar cap a una major diversitat en el règim local a la mida de les necessitats dels ens Locals de Catalunya, d'acord amb la tradició de "cartes municipals" comuna a altres tradicions jurídiques.
- 17) Pel que fa al tamany sovint són excessives com a administració local i petites com a òrgan útil per servir d'administració perifèrica per la descentralització de funcions de la Generalitat. Així mateix l'actual xarxa de ciutats supera sovint unes comarques poc funcionals.
- 18) Repensar la consideració de les comarques com a ens per l'exercici de competències delegades o assignades per part de la Generalitat, tota vegada que l'increment de la seva vinculació a l'organització autonòmica ho és en detriment de la seva consideració d'ens local. No cal per tant, fomentar la competència entre nivells de la mateixa administració local, atès que les relacions han de ser entre iguals, ja que el tamany no pot suposar l'existència d'interessos prevalents en òrgans de la mateixa administració. Per tant funcions estrictes de suplència, cooperació i assistència.
- 19) Assolir la província única pel que fa als serveis de l'Estat.
- 20) Regionalitzar el país en vegueries, que a més de ser el marc per a descentralització de la Generalitat (administració perifèrica de la Generalitat), i els àmbits per a la planificació territorial (coincidents amb els àmbits regionals de planificació del Pla territorial general de Catalunya –àmbits territorials d'aplicació dels plans territorials parcials-), les vegueries també seran els àmbits



o demarcacions territorials per a la mancomunització voluntària de comarques (administració local).

- 21) Reconèixer administrativament la realitat metropolitana, en el sentit de l'establiment d'una comarca metropolitana com a ens de caràcter territorial, reconeixent la substantivitat política pròpia de l'àrea metropolitana.
- 22) Replantejar l'aplicació de la garantia institucional a la província atès que el contrari condueix al bloqueig, les duplicitats i ignora la diversitat.
- 23) Garantir la suficiència financera dels ens locals que resulten de l'exercici de competències autonòmiques, suficiència financera que s'ha de fonamentar en les responsabilitats que tinguin en cada moment atribuïts per llei.
- 24) Desenvolupar l'article 48.2 de l'Estatut en el sentit que Catalunya pugui legislar i establir els criteris de participació del seus ens locals en els ingressos de l'Estat d'acord amb el seu model territorial variant en aquest sentit la jurisprudència del tribunal constitucional com la que deriva de la STC 96/1990.

ÀMBIT 2: PLANIFICACIÓ I GESTIÓ TERRITORIAL

1. Diagnosi

El model d'ocupació i d'ús del territori seguit fins ara ha demostrat ser excessivament consumidor de l'espai i de tota mena de recursos, i absolutament oposat als criteris de sostenibilitat. Els criteris ambientals i els principis de la sostenibilitat no s'han tingut en compte a l'hora del fer el planejament territorial del nostre país. El model territorial que s'ha seguit en els últims 30 anys ha demostrat ser excessivament consumidor de l'espai i de tota mena de recursos.

Catalunya és país densament poblat en unes zones molt determinades, amb el que això representa de pressió sobre el sòl, els recursos i la qualitat del medi en



Esquerra Republicana de Catalunya
Comissió Sectorial de Política Territorial

Seu Nacional
Villarroel, 45
08011 Barcelona
Telèfon 93 453 60 05
Fax 93 323 71 22
politicaterritorial@esquerra.org

general. Així doncs, cal acceptar que el territori ocupable es pot considerar esgotat per a moltes viles i ciutats. Mentre la superfície arbrada ha crescut un 9%, degut a l'abandonament de camps de conreu i d'explotacions forestals, la superfície urbanitzada ha augmentat més d'un 35%, tot i que la població de Catalunya ha augmentat només un 4%. En només 10 anys (1987-1997), el sòl urbà a Catalunya ha passat de ser el 2,66% al 4,46%. I bona part d'aquest sòl s'ha consumit en el creixement de noves zones urbanitzades al voltant de les conurbacions urbanes i zones turístiques, amb una tendència a l'ocupació difusa del territori totalment inosostenible ocupant sòl agrícola i espais lliures i degradant la qualitat (diversitat) dels espais naturals que resten aïllats.

El litoral i les zones d'alta muntanya són els espais que reben una pressió més gran, no en va, són el suport d'un dels principals sectors econòmics del país: el turisme (12% del PIB). En nom del turisme s'endeguen molts projectes, es construeixen infraestructures i es modifica i esquartera el territori que, des de fa temps, ja ha estat molt baquetejat per l'agricultura, la indústria i la urbanització. La proliferació de ports esportius, d'urbanitzacions i camps de golf en el litoral, i de pistes d'esquí a les zones de muntanya estan posant en perill els valors ecològics i, de retruc, l'atractiu paisatgístic d'aquests espais.

Aquest desgavell en la gestió del territori només es pot redreçar a partir d'una acció de govern que desenvolupi efectivament les eines de planificació de les que ja ens hem dotat, però que tant la Generalitat com un gran nombre d'Ajuntaments han ignorat sistemàticament en benefici de l'especulació, provocant l'espoli del sòl, de la biodiversitat i del paisatge, i de la qualitat de vida de tot plegats.

Després de la redacció i aprovació del Pla Territorial de Catalunya (PTC) resten pendents de realització, encara, 6 dels 7 Plans Territorials Parcial. Resta pendent, també, la redacció dels Plans Directors de Coordinació Urbanística de la Conca d'Òdena, del Pla de Bages i de la Plana de Vic, mandat del Parlament a partir d'una proposició d'ERC que el govern de CiU ha ignorat. Així mateix, resta pendent



l'elaboració dels Plans Territorials Sectorials referents a corredors biològics i la llei de protecció de les zones litorals, mandat del Parlament a partir de sengles proposicions d'ERC que, un com més, ha ignorat el Govern de CiU.

Un exemple de Pla Territorial Sectorial el tenim en el Pla d'Espais d'Interès Natural (PEIN), que inclou un 20% del territori de Catalunya, després de més de 10 anys de vigència encara no s'ha acabat de desenvolupar. Els Plans Especials, eines de planificació i gestió d'aquests espais, resten pendents d'elaboració i aprovació en més d'un 60% dels espais. Pel que fa als compromisos d'inversió econòmica, tan sols se n'han realitzat un 10%. La llista d'espais que han de ser inclosos a la xarxa europea Natura 2000 està pendent encara d'aprovació per part del Govern, així com l'ampliació i adequació de la xarxa de ZEPAs (Zones d'Especial Protecció per a les Aus) existent a Catalunya. D'altra banda, els nous espais naturals de protecció especial declarats o en procés d'aprovació (Alt Pirineu, Serres de Montsant i Muntanyes de Prades) no s'acaben de desenvolupar de forma decidida i ni tenen els recursos necessaris.

El sòl no urbanitzable que no està especialment protegit també s'ha de preservar de les agressions que pateix. El seu manteniment i conservació està en funció de l'activitat agrícola i forestal que s'hi duu a terme, tot i que avui són uns sectors que pateixen una important manca d'ajuts i cooperació per fer-ho.

2. Objectius

- 1) Fomentar –des de l'ordenació, i també des de l'acció directa i l'exemple- una nova cultura del territori basada en la rehabilitació, el reciclatge i la reutilització de les ciutats i dels espais urbans.
- 2) Incorporar la variable ambiental, entesa en el seu sentit més ampli (ecològic, històric social i patrimonial) en els costos de les actuacions sobre el territori, a fi que repercuteixi sobre els afectats i, alhora, serveixin per a fomentar una pràctica més respectuosa amb el territori.



3. Mesures

- 1) Finalitzar el procés de desplegament del Pla Territorial General de Catalunya d'acord amb els criteris de descentralització pel que fa a la seva execució, i la concertació amb els agents econòmics i socials pel que fa a les infraestructures, la sostenibilitat ambiental, i l'equilibri territorial.

- 2) Aprovar els Plans Directors urbanístics dels àmbits supramunicipals que reben la pressió urbanística més important, i on cal la coordinació del planejament per determinar, amb una visió de conjunt, el creixement, la protecció dels espais lliures no urbanitzables i les infraestructures.

- 3) Aprovar la Llei de protecció de la biodiversitat que integri i faci compatible la gestió dels recursos naturals i la conservació de la diversitat biològica de Catalunya.

- 4) Desenvolupar una política d'espais naturals que els consideri part integrant d'una xarxa ecològica, amb l'elaboració d'un Pla d'Àrees de Connexió Biològica.

- 5) Desenvolupar una eina de gestió adequada per als espais no urbanitzables i de protecció del paisatge.

- 6) Aprovar la Llei de finançament dels espais no urbanitzables amb la instauració d'un cànon ambiental del 1% sobre les noves urbanitzacions, i obres o actuacions d'interès públic que hagin d'emplaçar-se en sòl no urbanitzable.

- 7) Aprofundir en les línies marcades per la Directiva Hàbitats, amb la finalitat d'aconseguir que la Xarxa Natura 2000 esdevingui una eina de protecció eficient i un canal de continuïtat de zones d'interès ecològic.



- 8) Aplicar i realitzar un seguiment dels convenis internacionals sobre protecció de les zones humides.
- 9) Elaborar els plans rectors d'ús i gestió dels parcs naturals de Catalunya, de forma que integrin i facin compatibles la política forestal, l'agricultura, la caça, la pesca continental, l'accés al medi natural, la protecció dels sistemes naturals i el desenvolupament econòmic sostenible de la zona.
- 10) Aprovar el Pla de protecció de conques hidrogràfiques per controlar l'erosió i aturar la impermeabilització dels sòls per la construcció d'hivernacles, zones industrials i urbanitzacions.
- 11) Aprovar el Pla forestal de Catalunya per establir les zones d'explotació forestal i trobar un rendiment econòmic d'aquesta activitat.

ÀMBIT 3: ARQUITECTURA I URBANISME

1. Diagnosi

La realitat de les nostres ciutats, implica que, des de un punt de vista sostenible, les hem de considerar com acabades en termes de creixement però necessitades d'intervenció per tal de millorar la qualitat de vida en elles. Les propostes urbanístiques, de model de fer ciutat o intervenció en aquesta han de conjugar la sensibilitat social des d'una òptica identitària de país, implementant identitats locals interrelacionades de les que resultin una identitat de país.

El procés històric de formació de les ciutats del país, a nivell morfològic parteix de l'idea de centre com origen, amb creixements concèntrics al voltant d'aquest centre, els quals generen unes interrelacions radials al seu voltant. Aquest procés històric en el temps forma un continu com a teixit urbà construït fins a mitjans del segle XIX, ja q en realitzar-se en el suficient temps permet que cadascuna de les parts



tingui identitat urbana i social però s'assimili a un tot ciutat –i per tant el ciutadà i la seva arquitectura s'identifica amb la ciutat- per be de mantenir-se la jerarquia respecte al centre, en funció de la distància a aquest i el moment de formació (ravals, fora muralles...). A partir de la segona meitat del XIX, aquest procés s'accelera en progressió geomètrica i el continuum urbà abans esmentat es fragmenta, creant-se nous teixits urbans per resoldre la necessitat d'habitatge però sense anima de ciutat, sense identitat o amb una identitat difosa. A banda, apareixen en aquesta ciutat estesa en el territori, nous centres però a diferència dels històrics són no identitaris, són centres de serveis, que desplacen del centre històric els equivalents tradicionals i deixen al centre històric amb crisi, amb tots els significats urbans però sense contingut. Així mateix, la ciutat estesa, fagocita altres ciutats properes en el territori que mantenen la identitat de centre. Per tant, el resultat d'aquest procés urbà és un centre històric amb la identitat global de la ciutat, envoltat d'altres centres històrics fagocitats per aquesta ciutat estesa, i un seguit de creixements dependents d'aquest centre o simplement extensions urbanes entre aquest o més enllà d'aquests centres en menor o major capacitat identitària. Evidentment, la capacitat identitària urbana té relació amb els significats de ciutat i amb els continguts de ciutat, amb el ser del ciutadà respecte a aquella part de la ciutat i per extensió amb tota la ciutat; i amb el que dóna aquella part de la ciutat al ciutadà. En conclusió la ciutat actual és una ciutat estesa, complexa, poc interrelacionada i faltada d'identitat urbana en les seves parts.

L'estructura territorial tradicional de centres urbans penjats d'una xarxa radial jeràrquica respecte a un centre genera, per definició, desequilibris territorials i urbans en la seva dependència d'un centre. Conformant una dicotomia centre-resta, que en el cas del nostre país, en la situació actual de falta de estat i, per tant, de les estructures pròpies de capitalitat tradicional, fan difícil l'assimilació de Barcelona com a capital de Catalunya. El model d'interrelació territorial dels centres urbans és la radialitat. El trencament d'aquesta situació implica la imposició d'un nou model d'interrelació urbà, el conegut com a model de xarxa, una malla amb



diverses jerarquies no dependents d'un centre, que fomenta la transversalitat i, per tant, l'equilibri entre les parts. S'han de superar, doncs, les discussions ciutat compacta, ciutat dispersa, que per la seva poca concreció porta a equívocs i, sobretot, està fora de lloc perquè partim de la base de ciutats existents que definim com concloses en quant a creixement però pendents de desenvolupament i millora de la seva qualitat de vida.

Per altra banda, i d'acord amb els punts anteriors i en relació a les intervencions per regenerar als centres històrics cal considerar la valoració implícita de la forma urbana dels centres històrics com a valor documental històric. Això significa, en principi, entendre la forma urbana com a fruit d'un procés i conseqüència d'un concepte global i de conjunt, de resultat complex. Cadascuna de les parts es important en quant forma part d'un tot independentment de la seva valoració intrínseca com a part, dints d'un procés de lectures alternatives-simultànies no analitzables des d'un altre punt de vista que al del propi procés. L'assumpció com a premissa de la valoració de la forma urbana com a valor documental històric i social implica jutjar la forma urbana existent com a interessant des d'una posició prèvia al coneixement de l'estat físic-constructiu i de la qualitat formal d'aquesta.

2. Objectius

- 1) Valorar la forma urbana històrica com a referencial, tant pel que fa a la regeneració de nuclis antics com per a les formes urbanes de nova planta:
 - a) Conservar el major nombre d'edificacions amb la finalitat que aquestes ajudin a mantenir el caràcter.
 - b) L'enteniment que els enderrocs massius són únicament destructius i per tant desproporcionats com intervenció.



- 2) Crear un espai urbà que tingui la complexitat pròpia d'un teixit urbà antic utilitzant l'espai viari, integrat per un encadenat d'espais diversos que van creant petites places, similars a les dels nuclis antics.

3. Mesures

- 1) Prioritzar la rehabilitació dels nuclis urbans degradats amb una actuació integral per mantenir o recuperar la seva funció de centralitat, l'activitat econòmica i la diversitat social dels residents. Reutilització i reciclatge dels centres històrics de les nostres ciutats des de la conservació global però amb l'aplicació de tècniques de microcirurgia que des de el manteniment del conjunt i per tant de l'idea històrica de ciutat, restableixi o implementi unes condicions de vida i habitabilitat d'acord amb els nostres temps, a partir de l'unitat mínima de ciutat: l'illa de cases. El planejament i la gestió urbanística i l'habitatge hi seran molt importants. Estendre aquesta actuació a d'altres barris que presenten situacions de degradació.
- 2) Realitzar plans de mobilitat. Introduir l'obligatorietat dels estudis de mobilitat generada abans d'autoritzar nous creixements o implantacions d'activitats, i la necessitat d'incorporar-hi transport públic
- 3) Reformular el concepte d'impacte ambiental amb continguts socials, contextuals i històrics i incorporació dels costos territorials a cada projecte. Inclusió dels estudis d'impacte social, contextual-històric i ambiental com a elements decisoris per tirar endavant qualsevol actuació sobre la ciutat. Resultant una valoració econòmica global dels costos (inclosos els sobrecostos d'impacte social, contextual-històric i ambiental) i els guanys per la dita actuació. Inclusió dintre dels estudis d'anàlisis valoratives de mecanismes de participació ciutadana. Jutjar en conseqüència sobre l'estudi d'impacte social, contextual-històric i ambiental, la valoració global econòmica i els estudis participatius de



manera reglada. Definició de la Comissió Urbanística d'Impacte Social, contextual-històric i ambiental.

- 4) Valorar com a sobrecost, l'impacte ambiental, contextual-històric i social no corregible sobre mínims acceptables i aplicació d'aquest sobrecost amb mesures tecnològiques de reconstrucció ambiental i social del territori de la ciutat. En tot cas, el compte de resultats d'una explotació en excés de la ciutat es el resultant del cost de l'explotació + cost de reducció a mínims acceptables de l'impacte social, contextual-històric i ambiental +sobrecost (per diferencial entre els mínims acceptables i l'estat original) de reconstrucció ambiental i social del territori de la ciutat..
- 5) Implementació urbana de xarxa en malla amb nodes de significat i contingut de ciutat.
 - a) Superar la situació actual per la definició i implementació sobre el territori i les nostres ciutats d'una xarxa d'interrelacions en malla amb diferents jerarquies, en la que cada node de la xarxa principal recull els significats i continguts de ciutat, equivalent al paper tradicional dels barris en la ciutat històrica però superant aquest model tradicional al independitzar-los de relacions concèntriques respecte al centre tradicional i a l'hora permetre generar-ne d'altres dintre de teixits consolidats, però tots ells interrelacionats.
 - b) Això implica l'assignació en aquests nodes generadors de ciutat, com ja hem referit dels significats i continguts de ciutat: Equipaments, Edificis de Serveis, Espais lliures Verds, Espais de relació i Espais de passeig urbà. I com s'interrelacionen aquests nodes? o millor quina és la xarxa física? el



recorregut de vianants que pot ésser compartit amb el cotxe o pot estar segregat...i a més tots els sistemes de telecomunicacions.

- c) Es a dir, la proposta passa a partir d'un anàlisi acurat de la ciutat i del parer dels seus ciutadans per mitjà de enquestes generar una xarxa de vianants en malla que uneixi centres existents (polaritats, motors, focalitats etc... tant se val el concepte emprat) amb altres de nova creació que es converteixin en nodes de la referida xarxa i a on acumulem els significats i continguts de ciutat. Clarament aquesta xarxa i als seus nodes s'estructura jeràrquicament, comprenent la ciutat, el barri tradicional o unitats de ciutat més reduïdes. A l'hora són nodes de transport.
- 6) Implementar la rehabilitació en el parc de habitatges existents amb el foment de nous models d'habitatge de menor superfície per la situació actual.
- 7) Implementar un nou model de planificació i gestió urbana. Fins el moment, la ciutat ha aprofitat les forces econòmiques de renovació urbana i les plusvàlues generades per la planificació per recuperar o aconseguir per la ciutat, d'un percentatge dels guanys de las operacions, en forma de sòl públic, equipaments etc...amb cost teòricament zero per la ciutat, encara que realment tingui un cost alt a llarg termini. Ara es el moment, que la ciutat endegui operacions de millora de la qualitat de vida sense l'associació i comissió de l'iniciativa privada, promotora i propietària de sòl.
- 8) Fomentar i implementar la reutilització, el reciclatge i la rehabilitació d' edificis i de parts de la ciutat obsoletes des d'una concepció global de la sostenibilitat.
- 9) Fomentar la investigació i l'extensió de tècniques aplicades en altres indrets a Europa que equiparen els costos de rehabilitació als de nova construcció.
Centrar el valor dels edificis no Monumentals i no representatius en la seva



Esquerra Republicana de Catalunya
Comissió Sectorial de Política Territorial

Seu Nacional
Villarroel, 45
08011 Barcelona
Telèfon 93 453 60 05
Fax 93 323 71 22
politicaterritorial@esquerra.org

capacitat a admetre reutilització aplicant les noves tècniques rehabilitadores. I la reutilització i reforma de les parts obsoletes de la ciutat amb els mateixos criteris.



Repte 2. Configurar un territori a l'abast de tothom i sense peatges

1. Diagnosi

Per a poder aprofitar les oportunitats que ens dóna la nostra situació dins l'arc mediterrani, i per a poder explotar totes les oportunitats arreu del territori, cal eliminar colls d'ampolla i rigideses que dificulten que persones, informació, idees, serveis i béns circulin lliurement.

La mobilitat de tots aquests elements i l'accessibilitat generalitzada són imprescindibles per motius d'eficiència i de justícia, a fi que tothom tingui les mateixes oportunitats, arreu del territori.

Això vol dir, en una primera instància, posar les bases per a una política a mig i llarg termini que faciliti la mobilitat d'acord amb el criteri de sostenibilitat, que implica afavorir els mitjans de transport col·lectiu per sobre del particular, els mitjans poc consumidors de territori i de recursos, i la coordinació entre els diferents sistemes de transports.

Catalunya pateix una discriminació històrica en relació a la mobilitat pel vigent sistema de peatges. El debat sobre els peatges com a element dissuasori o regulador dels fluxos només es pot produir si prèviament desapareix la discriminació de Catalunya envers la resta de l'Estat alliberant en tot cas l'accés de les grans aglomeracions urbanes garantint l'existència d'alternatives.

2. Objectius

- 1) Establir un model reticular, no radial, en la xarxa de comunicacions viàries, ben connectades amb Europa i l'eix mediterrani:
- 2) Rescat dels peatges

3. Mesures



- 1) Desdoblar de manera completa l'Eix del Llobregat (C-16) com a pas per a l'acceleració de l'autovia Tolosa-Barcelona; desdoblar l'Eix Transversal (C-25), com a fase prioritària la de Vic-Manresa.

- 2) Construir, millorar i completar els següents eixos viaris:
 - Eix Diagonal Manresa – Igualada - Vilafranca del Penedès – Vilanova i la Geltrú.

 - Eix de l'Ebre Amposta – Tortosa – Móra – Flix –Lleida, i continuació amb l'autovia Lleida-Osca.

 - Eix Pirinenc el Pont de Suert – la Pobla de Segur – Sort – la Seu d'Urgell – Puigcerdà – Ripoll – Olot – Figueres – Portbou.

 - Eix de Ponent (Lleida-Balaguer-Tremp-Pobla de Segur)

- 3) Posar en marxa el III Pla de Carreteres, que contempli les correccions de traçat i enllaços per a donar sentit a la xarxa generada amb les propostes anteriors, inclosa la connexió amb la xarxa de camins rurals, a recuperar.

- 4) Posar en funcionament el Pla de Transport de Viatgers de Catalunya en aquesta xarxa viària, millorant el transport públic per carretera i amb una oferta de servei que ajudi a l'equilibri territorial.

- 5) Elaborar un Pla de rescat de peatges o de minimització d'aquests amb la reserva de motius ambientals o de cost de manteniment:
 - a) Creació del Fons de rescat dels peatges amb l'impost de societats i l'IVA recaptat per les concessionàries a Catalunya per eliminar prioritàriament el peatge dels trams amb funcions de circumval·lació i els més antics.



Valoració dels acords del Pacte Català pels Peatges com a pacte de mínims que s'ha d'estendre a d'altres aglomeracions urbanes que tinguin penalitzat l'accés.

- b) Creació d'un organisme mixt Generalitat-Concessionàries de gestió unificada de les autopistes de peatge de Catalunya amb l'objectiu d'abaratir i homogeneïtzar el preu per quilòmetre i facilitar la transició cap a la recuperació de la concessió, quan es cregui oportú.
- c) Impulsar una normativa d'obligat compliment per part de les concessionàries destinada a millorar la seguretat i l'aixecament de barreres en casos de catàstrofes, accidents o embussos extraordinaris.



Repte 3. Fer de Catalunya la porta logística del sud d'Europa

ÀMBIT 1: XARXA FERROVIÀRIA INTERNACIONAL

1. Diagnosi

La propera arribada del TGV a Barcelona i la seva connexió amb la xarxa europea d'alta velocitat a través de França ha obert noves oportunitats a la connexió internacional de Catalunya per via fèrria. La construcció d'aquesta línia, ens ha ofert algun dels espectacles més lamentables de descoordinació de l'estat amb les administracions territorials i de manca de diàleg amb aquestes, precipitació en la resolució de determinats aspectes tècnics i d'impacte territorial i, finalment, d'oberta fatxenderia en el tarannà de determinats responsables polítics del PP en el govern de l'estat davant dels fracassos o les legítimes reivindicacions d'alguna administració local o autonòmica, per no esmentar la desgraciada discussió sobre l'accés a l'aeroport de Barcelona.

A banda de la data de finalització de les obres –quan ja és segur que no es complirà el termini inicialment previst–, encara queden pendents moltes incògnites en relació al TGV, com ara si la línia d'ample europeu serà utilitzable simultàniament per al trànsit de mercaderies i, eventualment, quin seria el cànon d'utilització de la via en aquest supòsit.

El que cada vegada és més clar és la persistència del model radial, amb centre a Madrid, que inspira els projectes de les noves infraestructures ferroviàries contingudes al Pla Director d'Infraestructures (2000-2010) del govern de l'Estat espanyol. En termes quantitius, l'estoc de capital públic en infraestructures ferroviàries a Catalunya haurà passat de representar el 19,3 % de tot el disponible a l'Estat Espanyol (1998) a representar només el 14,5 % al 2010; Les actuacions estatals en matèria ferroviària són només el 12,6 % de totes les actuacions previstes en el conjunt de l'estat i es concentraran, majoritàriament, en la línia d'alta velocitat, obviant temes tant cabdals –i sobre els quals existeix una àmplia unanimitat social– com la línia internacional d'ample europeu específica per al



transport de mercaderies i amb connexions als ports de Tarragona i Barcelona. Precisament. En termes qualitius, ha quedat prou clar que el corredor de l'Ebre (Catalunya-País Basc) és una possibilitat descartada, la connexió amb Portugal només serà possible via Madrid i que el desenvolupament d'una connexió d'alta velocitat pel corredor mediterrani (relligant l'euroregió) resta subordinat a la connexió Madrid-València.

Tot i així, Catalunya necessita aprofitar el màxim possible la nova infraestructura ferroviària i, per tant, fora bo que es donés el màxim d'impuls polític possible a les directrius que, en aquest sentit, arriben d'Europa. En primer lloc, i d'acord amb el Llibre blanc del transport de la Unió Europea, fomentant la intermodalitat (ports i aeroports) de la xarxa ferroviària, per fer-la més eficient i, sobretot, sostenible en el temps. En segon lloc, aprofitant la liberalització del transport ferroviari de mercaderies (que, d'acord amb el calendari de la Unió Europea, hauria d'estar completada al 2006) per a crear un operador propi alternatiu a RENFE.

2. Objectius

- 1) Crear una xarxa ferroviària que potencii les connexions de Catalunya amb els grans espais econòmics d'Europa, tant amb la euroregió pròpia com el corredor atlàntic (mitjançant la connexió amb Toulouse).
- 2) Iniciar el procés d'harmonització d'amplada de vies amb l'estàndar internacional, especialment per al trànsit de mercaderies.
- 3) Potenciar l'aparició d'operadors alternatius a RENFE per al transport ferroviari.

3. Mesures

- 1) Elaborar i impulsar un pla per la progressiva implantació de l'ample europeu a tota la xarxa ferroviària, prioritzant el corredor mediterrani per les mercaderies, i per tant, connexió ferroviària d'amplada internacional als ports de Tarragona i Barcelona, prosseguint fins a València.



- 2) Utilitzar les possibilitats de l'ample mixt per facilitar la transició de l'ample espanyol l'ample UIC.
- 3) Establir intercanviadors per tal de garantir la connectivitat intermodal de la xarxa ferroviària amb els nusos principals d'infraestructures de transport de l'eix mediterrani.
- 4) Realitzar un estudi de la viabilitat de crear un operador català públic o semi-públic per realitzar transport ferroviari de mercaderies a nivell europeu, quan es liberalitzi el sector.

ÀMBIT 2: FRONT PORTUARI CATALÀ

1. Diagnosi

Amb l'aprovació del Pla estratègic del port de Barcelona (1998-2010) s'ha iniciat l'execució d'un projecte que pretén ampliar la capacitat anual d'aquest port fins als 60 milions de tones en trànsit general, 3,5 milions de contenidors i acostar la capacitat de recepció de creuers al milió de passatgers. Aquestes perspectives de futur, que situarien Barcelona com a principal port del Sud d'Europa, no han de fer oblidar que, en els darrers anys, el ritme de creixement del trànsit de mercaderies d'altres ports de l'Estat espanyol (València i Algesires) està sent notablement superior al de Barcelona, mentre que els principals competidors (Marsella i Gènova) estan guanyant posicions en relació a Barcelona i desenvolupant una política intel·ligent de cooperació amb els grans port del Nord d'Europa. En particular, el creixement del port de València, potenciat des del govern central com a via de sortida marítima de Madrid, és un bon indicador de que l'articulació d'un espai portuari potent amb nucli a Barcelona, capaç de competir en el mediterrani pels fluxos comercials d'Extrem Orient i Amèrica, passa necessàriament per l'articulació de la Euroregió de l'Arc Mediterrani (EURAM) i, en concret, per la coordinació de les tres grans instal·lacions marítimes de la mateixa: Barcelona, Tarragona i València.



Catalunya, a més, disposa d'un important front portuari que no es limita a Barcelona. El port de Tarragona ha d'aprofundir la seva diversificació, potenciant la seva activitat en l'àrea de mercaderies generals, al costat dels tradicionals productes petrolers, i posicionat-se en el mercat de creuers. Sant Carles de la Ràpita, Vilanova i la Geltrú i Palamós, necessiten definir quin és el seu paper en el sistema portuari català i quin és el tipus de relació que estableixen amb l'espai econòmic local al qual donen servei. Per tal de garantir un sistema portuari català potent, coordinat i sostenible cal avançar en alguns aspectes importants: millorar la connectivitat intermodal (viària i ferroviària) dels ports, potenciar els centres logístics actuals i crear els que sigui necessaris per tal d'integrar el conjunt de ports catalans i, per últim, introduir un model de gestió dels ports més descentralitzat, amb una àmplia presència de les administracions locals i amb un increment de l'autonomia i competència entre ports.

2. Objectius

- 1) Convertir el front portuari català en la principal porta logística del Sud d'Europa.
- 2) Assolir la plena autonomia en la gestió portuària.

3. Mesures

- 1) Impulsar l'articulació del front portuari València-Tarragona-Barcelona.
- 2) Impulsar la descentralització de la xarxa portuària estatal, per tal d'assolir la plena autonomia portuària.
- 3) Millorar la connexió viària del port de Barcelona (N-II i A7).
- 4) Garantir la connexió ferroviària en ample internacional del port de Barcelona i del port de Tarragona.
- 5) Connectar el port de Tarragona amb l'autovia N-340 i amb l'Eix Transversal.



- 6) Elaborar els Plans estratègics dels ports de la Ràpita, de Vilanova i la Geltrú i de Palamós, que defineixin, en cada cas, les connexions intermodals necessàries, els tipus d'activitats a desenvolupar, les vinculacions als centres logístics existents i/o les necessitats de nous, així com el model de gestió del port.

ÀMBIT 3: SISTEMA AEROPORTUARI CATALÀ

1. Diagnosi

Sens dubte, un dels millors exemples del que significa el model radial de desenvolupament d'infraestructures que ha aplicat el PP a l'estat és el sistema aeroportuari. En termes de valor de les infraestructures aeroportuàries, Catalunya, tenia al 1995 una dotació (11,7 % del total estatal) molt inferior al seu pes demogràfic i ha reculat de forma evident fins a 1998 (8,5 %); paral·lelament, la Comunitat de Madrid ha viscut un període de creixement força evident (del 26,7 al 38,6 % en el mateix interval d'anys), fins a situar-la en una indiscutible posició de domini en el sistema aeroportuari de l'Estat Espanyol. Les inversions de l'estat en els anys posteriors, han accentuat aquesta posició: entre els anys 2000 i 2001, els aeroports de Catalunya van rebre inversió estatal pel valor de 274 milions d'euros, mentre que a la Comunitat de Madrid s'han abocat 674 milions en el mateix període (més del 45 % de la inversió per aquest concepte realitzada a tot el territori de l'estat). Hores d'ara és prou conegut que la xarxa aeroportuària de l'estat està gestionada per una única empresa, AENA, propietat de l'estat central, la qual assigna a l'aeroport de Madrid la posició de nus central del sistema –reservant-li, per exemple, algunes funcions bàsiques, com ara la connectivitat transcontinental–, això ha fet, entre altres coses, que abans de que es donés resposta a l'ampliació de la capacitat operativa de l'aeroport del Prat, ja es comencés a treballar, des del Ministerio de Fomento, en un segon aeroport per a Madrid, després d'unes considerables inversions en l'ampliació de Barajas, i que també que, paradoxalment, siguin els beneficis de la gestió de l'aeroport de Barcelona els que



contribueixin a les inversions en l'aeroport de Madrid. I també ha provocat que, a Catalunya, determinades institucions públiques i empresarials, comencin a perdre la paciència i a reivindicar de forma oberta la segregació de la gestió de l'aeroport del Prat de la xarxa estatal i la seva configuració com a nus central d'un sistema aeroportuari que donaria servei a una euroregió –del Llenguadoc a Alacant, de Maó a Saragossa–, la qual, pel seu pes en l'activitat turística i l'exportació, justificaria clarament aquesta opció.

Dins de les instal·lacions que configuren el sistema aeroportuari català, l'aeroport de Barcelona, amb més de 20 milions de passatgers anuals i 90 mil tones de mercaderies, hauria d'ocupar una posició central en el sistema aeroportuari català, com a punt de connexió àeria internacional per a tot el nostre espai socio-econòmic de referència, l'euroregió de l'arc mediterrani (EURAM) amb 15 milions d'habitants. La potenciació de l'aeroport de Barcelona no ha d'oblidar o menystenir la presència al nostre territori d'altres instal·lacions aeronàutiques que poden complementar operativament la centralitat de Barcelona, tant en l'àmbit internacional (Reus, Girona i la Seu d'Urgell) com en l'aviació especialitzada (Sabadell, Lleida, Terres de l'Ebre, Sant Fruitós del Bages, etc.).

2. Objectius

- 1) Convertir l'aeroport de Barcelona en el gran "hub" europeu i intercontinental de l'EURAM, amb una capacitat de servei, en l'horitzó de 2015, de 30 milions de passatgers i 500.000 tones de càrrega.
- 2) Garantir la configuració d'un autèntic sistema aeroportuari català integrat, en forma de xarxa equilibrada i jerarquitzada, per les diferents instal·lacions existents i aquelles que pugui ser necessari desenvolupar en el futur.
- 3) Assolir la gestió des de Catalunya del conjunt del sistema aeroportuari català.

3. Mesures



Esquerra Republicana de Catalunya
Comissió Sectorial de Política Territorial

Seu Nacional
Villarroel, 45
08011 Barcelona
Telèfon 93 453 60 05
Fax 93 323 71 22
politicaterritorial@esquerra.org

- 1) Garantir el desenvolupament de l'ampliació de l'aeroport de Barcelona i les inversions necessàries, d'acord amb les previsions del Pla director de l'aeroport de Barcelona (1999).
- 2) Impulsar el traspàs de la gestió dels aeroports de Catalunya a les institucions catalanes, desvinculant, si s'escau, la gestió aeroportuària de l'estrict control de navegació aèria i adoptar un model de gestió professional, descentralitzat i amb participació dels agents localment implicats (Generalitat, corporacions locals, entitats empresarials...).
- 3) Assolir un mínim de 10 destinacions intercontinentals directes i regulars per a l'aeroport de Barcelona.
- 4) Potenciar Girona i Reus com a aeroports complementaris del de Barcelona en l'àmbit internacional.
- 5) Estructurar funcionalment el sistema aeroportuari de Catalunya.