

Fonaments i orientacions de transformació **territorial**, **ambiental** i **social** al **Maresme**



2019



Fonaments i orientacions de transformació territorial, ambiental i social al Maresme
CUP i candidatures d'Alternativa Municipalista al Maresme
Primavera de 2019

índex

Fonaments i orientacions de **transformació territorial, ambiental i social** al Maresme.....5

1. El Maresme i el deute ambiental i territorial.....	10
1.1. Breu història del creixement de la petjada ecològica al Maresme.....	10
1.2. L'actualitat.....	13
1.3. Identitats i hegemonia.....	16
1.4. Resposta des del Territori: mobilitzacions socials al Maresme.....	18
1.5. Supeditacions polítiques urbanístiques a les grans cadenes comercials.....	20
2. Pensar globalment i actuar localment: estratègies en una cruïlla de la Història.....	24
2.1. La reconversió territorial del Maresme font de riquesa i ocupació.....	26
2.2. Procés constituent nacional i processos constituents locals.....	27
2.3. L'ordenament comarcal, els consells comarcals i l'àrea metropolitana.....	27
2.4. Repensar els termes municipals. Planificar de forma mancomunada.....	29
2.5. Cooperació intermunicipal.....	30
2.6. El Maresme, comarca? Mataró, capital?.....	31
3 Models territorials alternatius. Ordenació territorial, mobilitat i infraestructures	33
3.1. Refundar els principis del model comarcal.....	33
3.2. El Maresme, dins un model nacional de ciutats i comarques equilibrat.....	34
3.3. L'ordenació del sistema d'espais lliures: des dels espais periurbans i agraris fins als espais naturals protegits. La gestió del sòl no urbanitzable al Maresme.....	36
3.4. Espais naturals i la seva protecció.....	38
3.5. Sòl industrial.....	43

4. Model urbà, habitatge i decreixement.....	45
4.1. Principis.....	45
4.2. Revisió del planejament general urbà.....	46
4.3. Segregació de barris. Plans de barris.....	47
4.4. Política d'habitatge, cap a la sobirania residencial.....	49
4.5. Paisatge i patrimoni urbà.....	52
4.6. Espais naturals a l'interior dels municipis.....	54
5. Xarxa viària, per una nova cultura de la mobilitat. Que no ens trinxin la comarca.....	57
5.1. Estat de la qüestió. Les infraestructures.....	57
5.2. Concrecions i antecedents en la planificació viària.....	60
5.2.1. C-32 i N-II. Els laterals o «Ronda Maresme».....	60
5.2.2. Antecedents de planejament.....	64
5.2.3. El Pacte de Mobilitat del Maresme.....	67
5.2.4. Reneix la vella política de mobilitat.....	69
5.2.5. El cas del Mataró-Parc com a paradigma dels despropòsits.....	73
5.3. El Maresme, pioner en ferrocarril, autopistes i mobilitzacions.....	75
5.4. Les noves mobilitats davant la crisi energètica i climàtica.....	75
5.5. Alternatives per una Nova Cultura de la Mobilitat.....	77
5.5.1. A nivell general.....	77
5.5.2. En els nostres pobles i barris.....	78
5.5.3. Al Maresme.....	80
5.6. Peatges dissuasius, la proposta de la Vinyeta i el rescat dels peatges.....	82
5.7. Desmantellar les actuals àrees dels peatges.....	83
5.8. Correccions ambientals a la xarxa viària actual.....	84
5.9. Xarxa de camins, prioritització del vianant, carrils i circuits per bicicletes.....	85
5.10. A peu, amb bicicleta i vehicles sense combustió:.....	86
5.11. Circulació motoritzada i sorolls i perills al casc urbà i als espais naturals.....	88

5.12. Continuar les mobilitzacions i xarxes socials de mobilitat alternativa, garantia per avançar.....	89
6. Desenvolupament agrari i forestal al Maresme. Passos cap a la sobirania alimentària...	92
6.1. El Maresme, potència agrària	92
6.2. Mesures concretes per al desenvolupament agrari al Maresme.....	94
6.3. Acabar amb l'abandó de les muntanyes	96
7. El Maresme de cara al mar , una política d'ordenació de litoral	101
7.1. Els ports esportius i la regressió de les platges al Maresme.....	101
7.2. «Informe Técnico de Estrategia de Actuación en el Maresme.....	105
7.3. El Pacte pel Litoral del Maresme.....	110
7.4. L'estat de les aigües marines i els ecosistemes litorals	113
7.5. Hi ha alternatives?	114
7.6. La complexa administració de competències del litoral	119
8. Aigües i gestió de l'aigua al Maresme.....	121
8.1. Torrents, rieres i rials. Rierades i altres interessos.....	121
8.2. La conca de la Tordera.....	126
8.3. Gestió de l'aigua. Privatitzacions i municipalitzacions.....	127
8.4. Contaminació de les aigües	129
9. Model energètic i la seva aplicació al Maresme.....	132
10. Residus Sòlids Urbans	138
11. Documents annexos i bibliografia	151

Fonaments i orientacions de transformació **territorial, ambiental i social al Maresme**

Grans temps, malaguanyats
He sabut que havien construït ciutats
No les he anades a veure.
És un fet per a l'estadística, pensava
No pas per a la història.
Què són, ara, unes ciutats, construïdes
Sense la saviesa del poble?

Bertolt Brecht

El present document -actualització i ampliació de la primera edició del maig del 2015- vol ser una **eina de treball i reflexió popular sorgit a l'entorn de les assemblees i candidatures alternatives del Maresme** amb l'objectiu d'enfortir la coherència, l'argumentari crític i la **visió global, ampliant les alternatives** i línies d'actuació i facilitant el debat comú. És, per tant, un document obert que voldria ser útil tant a la necessària **elaboració de programes municipals** alternatius com també a l'**enfortiment del treball quotidià de base** i de les propostes i programes polítics que posteriorment es continuïn impulsant. Com veureu, no vol ser un programa sinó un marc per anar desenvolupant programes i dotar les lluites de base de fonaments i bases per a una política comarcal més ambiciosa.



Hem sintetitzat aportacions i consensos de diverses experiències comarcals de lluita en defensa del territori i de l'ecologisme combatiu, sorgides a les darreres dècades, documents elaborats per tècnics compromesos i materials provinents de les experiències municipalistes més properes; també, de l'exploració en el Programa Marc de les Municipals del 2019 (ens hi referirem com a PMM) de la CUP nacional adaptant les propostes a la nostra realitat comarcal.

Tenint en compte que la urgència de la lluita contra la pobresa i la precarietat o la discriminació social i de gènere són eixos fonamentals dels nostres plantejaments, **les qüestions territorials i ecològiques que desenvolupem** no obvien en cap cas la seva **repercussió social** i són presents en les perspectives del document, ja que són susceptibles de generar programes específics i alhora comarcals a tots els municipis.

1

El Maresme
i el **deute** ambiental
i territorial

1. El Maresme i el deute ambiental i territorial

1.1. BREU HISTÒRIA DEL CREIXEMENT DE LA PETJADA ECOLÒGICA AL MARESME

Al llarg de tot el segle XX, i especialment a partir dels anys 60, la profunda transformació del Maresme -paral·lela als canvis mundials i nacionals, dins les successives fases del capitalisme- va suposar la **preponderància d'un destacat sector industrial en creixement** que implicava la **reducció progressiva i accelerada de l'activitat agrícola, ramadera, forestal i pesquera** en una comarca ambientalment privilegiada per a aquestes activitats mil·lenàries.

Com és ben conegut, la demanda laboral va implicar una sèrie d'**onades migratòries** des dels propis Països Catalans i des de la resta de l'Estat que, juntament amb les millores en l'esperança de vida, entre d'altres factors, van fer **créixer exponencialment la població creant i desenvolupant la conurbació metropolitana** i engreixant la macrocefàlia barcelonina com, de fet, va succeir a bona part de les metròpolis del planeta.

La nova **societat de consum i la progressiva internacionalització de l'economia**, va produir **un creixement general del sector terciari i de la construcció** i el fenomen del **turisme de masses**, que va afectar en especial l'Alt Maresme, en un principi.

La contínua **conversió del territori en mercaderia**, primer sota el caciquisme local i l'oligarquia franquista, després sota el capital especulatiu dins una democràcia on es negligia la protecció i desenvolupament del bé públic municipal i es tendia a delegar la iniciativa de l'ordenament urbanístic a les pressions i interessos dels sectors immobiliari i de la construcció, va suposar un creixement urbanístic depredador de territori -amb greus febleses en la racionalitat dels usos, les reserves i ocupacions

del sòl- complementat pels efectes d'una xarxa viària al servei del vehicle privat i de la radialitat metropolitana que esperonava el desgavell i el creixement desenfrenat mentre accelerava el desequilibri territorial del país. És l'època de la construcció dels **barris socialment segregats i deficitaris a nivell urbanístic i arquitectònic** a la rodalia dels nuclis però també de les «**urbanitzacions**» -de molt diversa tipologia- a muntanya o al voltant dels nuclis urbans, sovint sense cap continuïtat amb la trama tradicional ni cap harmonia en la tipologia i materials arquitectònics.

Les **posteriors embranzides econòmiques de creixement internacional, amb el triomf del neoliberalisme** dels 80 i la **revolució tecnològica**, amb la **nova onada migratòria** -aquest cop intercontinental- i l'expansió de la globalització aboquen la nostra comarca a l'abandonament o **deslocalització del teixit industrial (especialment el tèxtil)** a canvi d'una **intensificació de la terciarització** i una nova onada de construcció massiva d'habitatges també de molt diversa tipologia i de primera i segona residència (amb el consegüent endeutament popular que esclatarà, després, amb la fallida de les bombolles immobiliàries) i la **proliferació de nombrosos complexos turístics i d'oci** o de grans infraestructures al servei d'un suposat creixement il·limitat.

Parlem molt del **règim del 77** però sovint oblidem el que va suposar el gran projecte de la **Barcelona olímpica de 1992**, complementat per la Expo de Sevilla, com a impuls a una pau social i un consens rere el qual es van emparar les grans oligarquies econòmiques i polítiques de la Transició. La jugada mestra d'associar el descobriment d'Amèrica, la Hispanitat i Barcelona (sense esment a Catalunya); el voluntariat que exercia un paper popular d'identificació acrítica amb el projecte; el paper de totes les forces parlamentàries i la monarquia, associades a les figures franquistes de l'entorn de Samaranch, de la Caixa i Endesa van ser peces encaixades que van fer reeixir la invisibilització de les problemàtiques urbanístiques, socials i nacionals. La repressió a la dissidència, va fer que no fos possible trobar altaveus a les crítiques territorials i polítiques que es van generar.

Rere el concepte d'Hispanitat, es van aprofitar les escorrialles del colonialisme en un context de neoliberalisme i globalització, per depredar els recursos d'Hispanoamèrica amb el desembarcament de les grans corporacions espanyoles, ENDESA, TELEFÓNICA, ABERTIS, Aigües de Barcelona,

entre d'altres, moltes de les quals privatitzades pels governs socialistes i amb direccions ocupades per polítics ben situats a través de les portes giratòries. Alhora, el desembarcament i conquesta d'Amèrica per part dels grups empresarials de la premsa espanyola van acabar de completar el relat acrític i la tergiversació de la història.

Rere la Barcelona olímpica **es va accelerar el creixement en taca d'oli** de la metròpoli, **la xarxa viària radial i el desequilibri territorial**; es va iniciar la **gentrificació i la ruptura de barris** tradicionals; es va fomentar, amb les **rondes i túnels**, i més autopistes radials, un increment de la **mobilitat en vehicle privat**; es va produir una **bombolla immobiliària** i la crisi econòmica posterior.

Eren els temps de Felipe, Serra, Maragall, Roca, Pujol i del nostre estimat Borrell, que en aquell context havia impulsat l'allargament de **l'autovia Mataró-Palafolls** que havia de ser gratuïta segons les seves promeses i que malgrat les fortes mobilitzacions va acabar sent l'actual tram de peatge de la C-32 a l'Alt Maresme. L'oposició sota l'anomenada **Plataforma Unitària** va fer demandes de correccions en les afectacions ambientals exigint més viaductes i túnels en comptes de desmunts, i menys afectació al sòl agrícola, la gratuïtat de la via i les indemnitzacions justes als pagesos. Va ser una mobilització pionera que va assentar les bases de noves mobilitzacions.

És important recordar aquests projectes per no tornar a caure en els paranys de les oligarquies. **Per això cal una oposició frontal al nou projecte de Jocs Olímpics d'hivern amb seu a Barcelona** que suposaria un rebrot de les especulacions urbanístiques a les comarques de muntanya, especialment lligades a obsolets complexos residencials de segona residència, encarint el cost de l'habitatge popular; ampliacions o noves infraestructures viàries radials; increment del model turístic insostenible; possibles ampliacions de pistes en els fràgils ecosistemes muntanyencs; el retorn a la falsa pau social i als voluntariats olímpics que van blanquejar el model de ciutat expansiva amagat rere de la Gran Barcelona del 92 i del Fòrum de les Cultures. Cal estar alerta perquè, tant l'Ajuntament de Barcelona dels Comuns com el govern d'ERC-JuntsxCat i el Govern de l'Estat, hi estan al darrere reeditant el possible consens del 92, ara amb menys ambició i amb un context polític i econòmic poc favorable.

1.2. L'ACTUALITAT

Les primeres conseqüències de la **crisi financera i de creixement capitalista iniciada al 2007** es van concretar a la nostra comarca quan les elits econòmiques van abandonar el desplegament de determinats projectes viaris i immobiliaris que se sustentaven en el cofinançament o la complicitat de les institucions públiques -greument endeutades i, també, qüestionades per un grau més alt de mobilització i conscienciació popular. Es va produir, en canvi, una gran ofensiva de creació de nous àmbits de mercat damunt el territori, bàsicament terciaris, i en especial complexos comercials, d'oci i turisme de masses o determinades infraestructures sota l'empara pública a possibles pèrdues. A aquest fet, que continua, s'hi ha afegit a partir de la recomposició del mercat financer al voltant del l'any 2015 **una nova ofensiva immobiliària**. Reapareixen, projectes immobiliaris que semblaven descartats, sotmetent el territori a noves promocions d'habitatges de molt alt nivell adquisitiu -sovint lligats a capitals globals i fons d'inversió, incrementant el greu problema d'accés al sòl per a l'habitatge social i contribuint a l'alça generalitzada dels preus. Mentre, la gentrificació i pressió de la petjada turística a tot el país, ens porta a una greu crisi de l'habitatge, tant de lloguer com de compra, que desplaça novament població a les perifèries de la Gran Barcelona i que, alhora **agreuja la precarietat habitacional** arreu.

La manca crònica d'una política d'habitatge de lloguer públic ha facilitat les pujades de preus de lloguer privat, per manca d'una competència a la baixa, completant l'explotació dels llogaters i la tendència a l'endeutament amb hipoteques que, en un principi, es facilitaven amb unes perspectives d'eufòria econòmica i que van acabar amb la plaga de desnonaments de tots coneguda, desnonaments que en els darrers anys s'han centrat en el habitatges de lloguer.

Vivim la **consolidació i expansió d'una nova globalització capitalista que**, malgrat l'aparent "desmaterialització" de mercaderies i informació que semblen comportar les xarxes digitals, es fonamenta, per en canvi, en una "materialització" incrementada, **basada en l'explotació massiva i sense precedents dels recursos naturals, energètics i humans, en l'intent de**

mercantilització de tot i de tots els espais i àmbits vitals, transportant els materials a través de xarxes intermodals (terra-aire-mar) per mitjà de grans contenidors estandarditzats i a través de molt diverses **infraestructures per les quals es mou la mercaderia planetària, l'energia i els recursos**. Així, hem d'entendre La MAT o el Corredor Mediterrani, com a segments de projectes de grans infraestructures mundials que obeeixen a la voluntat d'un control centralitzat de les grans corporacions organitzat en corredors de gran distància.

Paral·lelament, haurem de seguir i combatre la possible implantació d'acords com el Tractat Transatlàntic de Lliure Comerç i Inversions (conegut per les seves sigles en anglès, TTIP)¹ o altres tractats similars que externalitzen els costos socials i ambientals. O l'increment de la financiarització de l'economia basada en la cerca de nous mercats, convertint béns comuns en fonts d'ingressos, que sovint es basen en contractes jurídics amb institucions públiques que garanteixen els beneficis² sota la fórmula dels PPP, o partenariats públic-privats (en anglès public-private partnerships) i que obren grans oportunitats de negoci a través d'una associació entre el govern i una o més empreses privades (el cas d'Abertis és paradigmàtic).

Ara, que s'han fet més evidents les **conseqüències de les polítiques econòmiques neoliberals** aplicades durant les darreres dècades, les **ideologies i governs d'extrema dreta o els règims amb el nou autoritarisme del segle XXI**, intenten vehicular el descontentament social amb insolidaritat i divisió de les classes populars per tal de reforçar ideològicament el capitalisme. Molt probablement, aquestes ideologies i governs facilitin la implementació de mesures draconianes derivades de les imminents crisis planetàries en les quals la desposseïció de recursos

1 Aquest macroacord comercial -ara amb replantejaments parcials per la nova política d'EUA- és el projecte de zona de lliure comerç més ambiciós i de més envergadura al món. És l'estratègia de la UE i els EUA -que per mantenir el lideratge global davant el creixement dels països emergents. Presentat com una oportunitat pel creixement econòmic i la creació de llocs de treball, amaga la privatització dels serveis públics i una desregulació que fa perillar drets assolits en l'àmbit laboral, la protecció mediambiental o la llibertat d'expressió, entre d'altres

2 Podeu aprofundir en la pràctica de PPP al dossier de l'Observatori del Deute a : http://www.odg.cat/sites/default/files/financiaritzacio_de_les_infraestructures_cat_final.pdf

energètics i materials pot crear escenaris devastadors. La necessitat de competir amb economies com la xinesa, on la manca de llibertats polítiques i sindicals facilita una productivitat extraordinària, sembla facilitar la tendència autoritària a Occident. Ens trobem, doncs, amb una nova fase de globalització econòmica que topa amb la incertesa dels límits del creixement i que es complementa amb l'expansió de les opcions autoritàries, la regressió de drets laborals, democràtics i ambientals. És vital que ens anticipem creant alternatives locals amb visió global.

Aquesta globalització econòmica, **damunt el territori comarcal**, per les característiques pròpies, **suposa especialment l'omnipresència d'empreses de gran capital del sector de les infraestructures i, sobretot, del sector terciari a les perifèries urbanes dels nostres pobles i ciutats** constituint un entramat de complexos comercials i d'oci periurbans que potencien una mobilitat insostenible -empesa pels sectors econòmics de les infraestructures i l'automòbil- i un urbanisme supeditat als fluxos i expectatives de desenvolupament que s'hi generen. Es continua deslocalitzant la vida social i cultural dels barris i nuclis urbans, mentre la penetració econòmica a gran escala també **adopta diverses formes** -supermercats, franquícies o cadenes comercials- **a l'interior de la trama urbana** on desplaça el comerç a petita escala, tradicional i de proximitat amb l'oferta d'horaris i preus més competitius.

Malgrat la profunda transformació de la vida comercial exposada, a la qual cal afegir les noves formes de comerç per via telemàtica -sovint insostenibles ambientalment- persisteixen i es mantenen els comerços a petita escala, els mercats municipals o els mercats ambulants tradicionals juntament amb noves formes sorgides amb la crisi (segona mà, artesanía...) que es renoven sempre dins la tendència a la regressió i a la inestabilitat. En alguns casos, però, la renovació dels mercats municipals ha adoptat una forma de cessió d'espai compartit entre parades locals i supermercats que, al capdavall, és una demostració de com el gran capital comercial adopta i mimetitzava tot allò que li permet la seva estructura a gran escala.

1.3. IDENTITATS I HEGEMONIA

El predomini d'aquest model de consum afavoreix la **identificació referencial de la població consumidora amb la bondat i eficiència del gran mercat lliure** i en bona part suposa l'**hegemonia ideològica més estable del sistema** actual -qüestionat, en canvi, per la fallida de l'Estat del Benestar- ja que es fonamenta en la quotidianitat vital i configura un paisatge global i un imaginari simbòlic que s'identifica a bona part del planeta.

Aquests fenòmens, certament de caire internacional, s'accentuen en una comarca en progressiva terciarització augmentant el desequilibri entre sectors econòmics i la dependència de la comarca respecte a nuclis més productius.

La implantació de les **periferies globalitzades** és especialment preocupant a les zones més denses del Maresme on l'entramat de municipis en una estreta franja geogràfica s'ha vist ocupat per tota mena de grans superfícies comercials i d'oci mercantilitzat que s'afegeixen i conviuen amb la pressió residencial i turística, les grans infraestructures viàries i una proliferació sobredimensionada, peculiar a tot l'Estat Espanyol, de polígons industrials-comercials en part inutilitzats.

En desplaçar-nos-hi, s'avança per un territori densament urbanitzat on al voltant d'una successió de giratoris emergeixen les instal·lacions funcionals amb la **llum permanent dels seus logotips** com campanars dels **temples del consum**. Dins els nuclis urbans es reproduceix, com hem vist, i hi continua present. Aquests **llocs comuns planetaris, serien els no llocs que no ens diuen res d'enlloc; deslocalitzats, actuen així de referents que en part substitueixen o eclipsen els referents naturals, agraris, industrials i urbans que fa poques dècades presidien el paisatge de la comarca**. Sovint esdevenen **substituts referencials i toponímics** d'una geografia que per als agents que la impulsen és mera mercaderia sense ànima de la qual s'apoderen per tal de ser-hi omnipresents. És l'expansió de la globalització del paisatge que, no obstant, dins altres models capitalistes, ha pogut ser corregida i limitada per polítiques urbanístiques més sensibles amb el patrimoni paisatgístic i per la pròpia potencialitat que comporta la diversitat productiva i paisatgística. En el nostre cas, tanmateix, ha trobat

en les administracions un aliat que ha primat el guany privat negligint el bé públic, el paisatge, el patrimoni natural i arquitectònic i que no ha posat fre a la segregació social dels barris.

El paisatge, com a visió geogràfica de la superfície i la morfologia del territori, no deixa de ser reflex de les contradiccions i externalitats més profundes de la societat. **Al Maresme**, podem afirmar que tenim un **paisatge esmicolat que forma un trencadís de coexistències**, on al costat de porcions d'identitats naturals, arquitectòniques, rurals i urbanes genuïnes s'alça una multitud d'elements que sotserren, eclipsen o desfiguren els referents propis de la comarca. Es fa **difícil localitzar panoràmiques equilibrades de paisatge**. Expressió, al capdavant, d'un territori i una població especialment sotmesos a la predació del guany i el creixement il·limitat.

Cada poble i ciutat del Maresme té empremtes que ens hipotequen territorialment i que en molts casos impliquen un no retorn, un deute ambiental històric. Destacaríem els ports esportius i la seva relació amb la regressió de les platges, la xarxa viària, les urbanitzacions a muntanya -veritable maldecap econòmic municipal-, el cobriment de rieres i el creixement general. Desmantellar aquest deute supera les perspectives dels horitzons pròxims però ens orienta cap a on no podem tornar per reorientar les polítiques.

En resum, **vivim els resultats d'una una comarca ecològicament agredida**, amb un litoral majoritàriament artificialitzat, una xarxa hidrològica de rieres i torrents escanyada o soterrada, uns aqüífers sobreexplotats o contaminats, un patrimoni agrícola en regressió i la desaparició progressiva dels connectors ecològics entre els sistemes naturals; unes muntanyes que, sense solució de continuïtat, contenen des de grans urbanitzacions fins a grans extensions de boscos mancats de gestió; un Maresme seccionat per una xarxa viària dual (privatitzada -d'alta capacitat- i pública, subsidiària) en el marc d'una residencialització amb gran diversitat de tipologies d'habitatge, sovint dins urbanitzacions i barris socialment segregats que poden contenir bosses de pobresa o enclavaments d'opulència fins i tot a pocs metres de distància. Una comarca que es veu immersa en la deriva cap a la continuïtat del model terciari, residencial i turístic o cap a la recerca de noves orientacions econòmiques més equilibrades i més sostenibles. Els canvis desitjats precisen una percepció popular de la situació límit, però l'actual model de

desenvolupament del Maresme **dificulta el coneixement i percepció de la identitat territorial i la seva transmissió, tant a les noves generacions com als ciutadans nous, limitant la presa de consciència de les externalitats ambientals i socials.**

1.4. RESPOSTA DES DEL TERRITORI: MOBILITZACIONS SOCIALS AL MARESME

Malgrat aquesta hegemonia ideològica en l'imaginari i els valors col·lectius, les **mobilitzacions per aturar la transformació territorial del Maresme han anat creixent** des de moviments socials i organitzacions polítiques i cíviques que han proposat la salvaguarda d'elements i sistemes locals proposant alternatives que assumeixin la necessitat de considerar límits al creixement de la urbanització difusa, a la multiplicació d'infraestructures viàries, treballant per un model d'interacció amb el territori més prudent i sostenible, marcant un ritme de transformació del nostre entorn més assumible en termes ambientals, més amable en termes socials i culturals, que permeti un desenvolupament cívic i identitari més harmoniós. Cal esperar la presa de consciència social dels perills d'un creixement incondicional i de



transformacions territorials que, com hem comentat més amunt, fan que paisatges abans significatius per als seus habitants esdevinguin «no-llocs», veritable desposseïció social i cultural d'espais o indrets de la vida quotidiana, però també de la memòria individual i col·lectiva.

La ciutadania és ara més sensible i conscient amb el territori, segur que no tant com voldríem, però s'han fet passos considerables que cal recordar i que ens serveixen d'esperó per a la continuïtat. Una llarga llista de **mobilitzacions locals** com les de la Cisa (Premià i Vilassar), l'Horta Farrerons (Premià de Mar), defensa de les Rieres de Pineda o d'Arenys de Munt, la salvaguarda de la Vall de Rials (Alella), Salvem el Delta de la Tordera, la defensa del patrimoni arquitectònic de Can Doro (Argentona), de Can Fàbregas (Mataró) i de Can Sanpere (Premià de Mar) o de jaciments arqueològics com la Cadira del Bisbe (Premià de Dalt) i l'oposició als ports esportius, per posar uns exemples, ocupen tota una història de resistències a les etapes expansives del creixement. L'exitosa lluita contra els laterals de l'autopista va tenir la virtut de fer confluïr en la plataforma d'entitats Preservem el Maresme les lluites sectorials més locals (d'oposició als peatges, de pacificació de la N-II fora dels pobles, les expropiacions als pagesos o l'impacte als veïnats més propers a l'autopista) i els plantejaments ecologistes més globals d'organitzacions pioneres com CODESEMA i Xarxa Maresme.

La història de les mobilitzacions ha estat un constant joc de forces i aliances que ha aconseguit, sovint, trencar el discurs hegemònic entre les pròpies institucions locals, comarcals, nacionals i estatals. La clau sempre ha estat moure's en el major nombre d'àmbits (mobilització ciutadana, difusió mediàtica, lluites jurídiques i institucionals). Hi ha hagut conflictes que han forçat determinats ajuntaments o forces polítiques a fer seves reivindicacions sorgides dels moviments populars, i no han faltat regidories d'urbanisme que han estat al costat de les mobilitzacions, a vegades per convenciment honrat de regidors o consistoris, altres vegades per simple oportunitisme o per manca d'alternatives.

Mentre, apareix un nou marc de bombolla immobiliària represa per l'arribada de capital financer especulatiu i la pressió del turisme als centres d'atracció de l'oferta, bàsicament Barcelona i els nuclis de les ciutats. Aquest fet, aprofitant unes lleis de l'habitatge que afavoreixen el fenomen, l'aparició

d'empreses de lloguer i relloguer turístic de l'habitatge habitual i la pressió d'una economia terciària que apareix com a salvadora de la crisi, ens ha portat a una situació crítica del dret a l'habitatge i a un nou desplaçament forçós de població -per pressió econòmica- a les perifèries urbanes, i en el nostre cas al Maresme amb conseqüències tant per a la identitat i vida dels barris desallotjats com per l'increment de preu de l'habitatge a les perifèries.

Aquests darrers anys han sorgit noves plataformes com **Preservem el litoral**, o mobilitzacions com a **Montgat on s'ha aturat el Wavegarden** (un complex amb piscina de 15.000 m per fer surf), o a Sant Cebrià on també es va aturar un parc temàtic de dinosaures a la **riera de Vallalta**. Per contra, s'han s'ha reactivat l'agressivitat especulativa i projectes aturats com el de la Cisa i Can Nolla a Premià de Dalt o la urbanització de les Hortes de Ponent i el complex comercial del port a Premià entre moltes altres promocions urbanístiques indesitjables -amb habitatges destinats a les classes privilegiades o complexos comercials- que amenacen amb l'absoluta ocupació residencial-comercial dels termes de municipis ja col·lapsats per la mobilitat, els serveis deficitaris i la discriminació social-urbanística.

1.5. SUPEDITACIONS POLÍTIQUES URBANÍSTIQUES A LES GRANS CADENES COMERCIALS

Malauradament, les dignes excepcions no han estat les actituds institucionals preponderants. Algunes exemples senyalen les **fronteres entre la política municipal neoliberal i qualsevol política que es pretengui transformadora. Els grans grups econòmics terciaris han dissenyat en aquests darrers anys el propi municipi supeditant-lo a la seva omnipresència**. Ni el patrimoni històric i arquitectònic, ni els límits hidrològics, ni el teixit comercial, ni la morfologia dels nuclis urbans, ni tan sols el color polític dels governs han estat un obstacle a l'hora d'implantar-se.

A **Premià de Dalt**, la cadena Sorli-Discau va aconseguir requalificar l'espai d'una antiga fàbrica per ubicar el centre comercial i un gran complex



residencial. La tradicional Font del Lleó va desaparèixer de la seva ubicació i els marges de pedra centenaris de la riera van perdre la seva continuïtat paisatgística amb la ubicació del complex. L'edifici històric de l'Ajuntament va ser abandonat i l'Ajuntament desplaçat a la façana del mateix nou edifici del centre comercial i en una nova plaça d'un nou poble amb una tipologia d'habitatges aliena a la identitat tradicional. La centralitat urbana tradicional desplaçada al servei dels interessos de la corporació comercial. I l'Ajuntament ubicat damunt el govern real, a la seva ombra. Un fet similar s'ha produït a Premià de Mar.

Paral·lelament, **Vilassar de Dalt** -ara Vilasarri de Dalt-, amb un Ajuntament -amb alcaldies durant dècades lligades a ICV i ara a ERC- i amb la presència d'un Sorli-Discau de grans dimensions al nucli urbà, va requalificar espais que formaven part del connector ecològic de la Cisa-Can Olla (reivindicats històricament per la mobilització ciutadana) per tal d'edificar un nou complex comercial de Sorli Discau d'un nivell d'oferta més *selecta*. L'any 2014 el complex va ser anunciat i inaugurat com un gran projecte beneficiós per part de l'Alcalde ecosocialista que, pocs mesos després, *transfugava* a una altra força política.

Un altre cas és el de **Teià**, on el cobriment i canalització de la valuosa riera que, en el seu moment, es deia que obeïa a la voluntat de fer un nou accés

a la població -sacrificant una riera, això sí- en realitat va desplaçar l'activitat econòmica terciària riera avall del poble. La ubicació desafortunada de la biblioteca, arquitectònicament força notable i interessant, fora del nucli tradicional a l'entrada del poble, creant una atractiu molt freqüentat, es va complementar amb la presència d'un gran Mercadona, la urbanització difusa dels turons immediats a la llera i tot un seguit de superfícies comercials fins a la desembocadura de la riera.



Potser el cas més inversemblant, tanmateix, és el de **Can Fàbregas a Mataró**, on l'Ajuntament del govern tripartit, va menysprear el conjunt patrimonial de la fàbrica i va haver-la de desmuntar per ordre judicial per adequar el projecte a les condicions exigides pel El Corte Inglés. L'oposició popular va aconseguir que els jutjats ordenessin recentment la seva restitució al lloc originari donant-se la paradoxa que -per negligència municipal- les millors peces metàl·liques de

l'estructura de la fàbrica han estat robades al llarg dels anys de deixadesa en un recinte municipal a l'aire lliure.

No deixa de ser emblemàtic el cas del **complex Mataró-Parc** -planificat al costat de l'Hospital- que atrau una mobilitat que col·lapsava els accessos nord a Mataró i que va ser el detonant de la demagògia que defensava el derrotat projecte dels laterals de l'autopista del qual parlem abastament a l'apartat de mobilitat.

Moltes altres serien les perverses operacions que han caracteritzat i caracteritzen les aliances dels governs municipals i, evidentment, aquest no és de cap de les maneres **el model ni el procediment desitjable**.

2

Pensar **globalment**
i actuar **localment:**
estratègies en una
cruïlla de la Història

2. Pensar globalment i actuar localment: estratègies en una cruïlla de la Història

Arribats a aquesta altura de la Història, amb la perspectiva de les grans transformacions i impactes múltiples en el territori, concentrats i accelerats en la darrera meitat del segle passat i en el que portem del segle XXI, i malgrat la dificultat d'anàlisi que implica la contemplació del present i la projecció de futurs imaginables, **cal aventurar-nos a dibuixar escenaris** que tant les característiques de partida com les tendències de desenvolupament podrien anar configurant. En l'àmbit de l'ecologia mundial assistim a l'**emergència de reptes ambientals i socials sense precedents** (canvi climàtic, imminència dels límits energètics i materials finits, empremta ecològica, increment de desigualtats internacionals, mercantilització del territori, nuclearització) que precisen alternatives inajornables. Els necessaris **canvis profunds** de la relació humana amb els recursos naturals i els límits de la seva explotació impliquen **reformular les formes i hàbits de consum als països enriquit**s. Canvis que caldrà basar en l'estalvi, l'eficiència i l'establiment de noves prioritats que donin resposta a les necessitats bàsiques (salut i alimentació, educació i cultura, habitatge, dignitat laboral i social, llibertats personals i llaços fraternals...) per damunt dels consums superflus i insostenibles que depreden el medi amb **externalitats invisibles, imperceptibles o menystingudes pel discurs dels traficants d'idees** que construeixen el relat hegemònic.

Estem convençuts, però, que l'acció política local i comarcal, amb una consciència global i internacionalista, arrelada a la realitat quotidiana, des de les bases socials i les institucions locals, i l'impuls, suport i creació d'experiències i realitats alternatives vivencials amb continguts que

configurin una nova societat i l'assoliment d'una hegemonia crítica, són les eines fonamentals perquè amb la deriva del capitalisme es configurin realitats alternatives.

Les conquestes socials i les experiències alternatives sorgides des de les bases són fonaments vius d'una nova societat i, en aquest sentit, cal empènyer la participació i la responsabilització ciutadana que inclou aspectes relacionats amb l'educació i la transmissió dels valors socials del patrimoni social, ambiental i paisatgístic. Mesures concretes de participació i control per part de la ciutadania en la planificació urbanística i en les intervencions al territori, aspectes relacionats amb les mobilitzacions socials pel territori i les iniciatives de concertació entre ciutadania, moviments, entitats i administració com les sorgides de certes mobilitzacions, experiències de custòdia del territori³ i de tantes altres aportacions que moltes entitats de la comarca ja porten a terme (grups de recuperació de fonts i camins, grups de recuperació d'hàbitats concrets, Projecte Rius...). Aquestes accions comporten, sovint, la implicació directa i activa de la societat civil organitzada (associacions i fundacions) i de la ciutadania, les institucions i d'aquelles persones que són propietàries –o usuàries– de terrenys amb un interès especial per la fauna, la flora o els paisatges que acullen.

Necessitem viure experiències properes que ens desconnectin a petita escala del gran mercat global, que generin sobirania a partir de noves cultures en la transició cap a l'ecosocialisme i l'ecofeminisme. En aquest sentit, la proposta de construir alternatives per assolir sobirania (energètica, alimentària, residencial, sanitària i financera) apareix com un concepte molt engrescador.

Alhora, però, els reptes de reconversió immediats passen per la urgència d'**evitar qualsevol pas que impliqui continuar creant noves hipoteques i deutes ambientals** per tal de poder desmantellar, reutilitzar, reconvertir, recuperar paisatges i espais, esmorteir efectes i donar noves orientacions tot i **validant els potencials i recursos de la nostra comarca**, iniciant passos en la superació del deute ambiental amb un model orientat a les fonts naturals, al patrimoni i a la innovació dins el decreixement.

³ Sobre Custòdia del Territori vegeu l'Annex 1.

Adoptem també el **Principi de Precaució** i demanem **participació i espais en la gestió dels riscos**. Aquest principi, que opta per la **precaució davant la incertesa científica**, sosté que es millor prevenir el mal abans que posar-hi remei. El principi holístic, que busca un enfocament que tingui en consideració el cicle de vida integral per a la presa de decisions ambientals. Aquest principi no requereix que els ciutadans aportem proves concloents dels impactes que es poden causar al medi, sinó, al contrari, que els presumptes contaminadors demostrin que no n'hi ha cap possibilitat. En el fons, ens trobem que els ciutadans, sense tenir la responsabilitat primordial, ens preocupem i contribuïm econòmicament en la gestió dels problemes ambientals que provoquen els **generadors del risc**.

2.1. LA RECONVERSIÓ TERRITORIAL DEL MARESME FONT DE RIQUESA I OCUPACIÓ

Les possibilitats de l'economia local lligades a la política territorial, als recursos propis, amb propostes d'explotacions a petita i mitjana escala que anirem desenvolupant en els diferents apartats d'aquest treball cal complementar-les en una política d'estalvi i l'eficiència en l'ús de recursos naturals que, al capdavall, suposa un **estalvi econòmic públic del municipi**. La política municipal ho ha de prioritzar. Són polítiques de llarg abast que triguen a exterioritzar els seus fruits però les úniques que realment són responsables davant els grans reptes dels nostres temps. Moltes **propostes poden generar ocupació sense explotació laboral ni perjudici ambiental** i, malgrat unes polítiques nacionals que les rebutgin, des dels municipis poden, sovint, desenvolupar-se.

Més avall desplegarem propostes programàtiques específiques en cada àmbit que impliquen economia a petita i mitjana escala des de l'àmbit del Maresme però que s'orienten a l'abast global.

2.2. PROCÉS CONSTITUENT NACIONAL I PROCESSOS CONSTITUENTS LOCALS

La perspectiva d'un **procés constituent de Catalunya** hauria d'obrir processos paral·lels als municipis.

El **Maresme**, comarca pionera en les consultes d'autodeterminació, **amb poblacions especialment castigades per la repressió de l'1 d'octubre**, és un àmbit on la gran interrelació entre municipis podria possibilitar **l'inici de processos constituents municipals i comarcals amb polítiques de participació que fonamentessin la refundació del país i la comarca**. Dinàmiques constituents, institucionals i ciutadanes, amb els moviments socials, per dissenyar estratègies de transformació basades en experiències avançades per construir les sobiranes. En aquest sentit, existeixen àmbits com les lluites entorn a la xarxa viària i la mobilitat, el litoral, la xarxa agroecològica, l'energia, les municipalitzacions, les experiències de la PAH o les lluites de sanitat que per la seva força a la comarca serien referents a l'hora de redactar els **nous principis i bases de constitució local en els quals la necessària reconversió territorial hauria de ser un dels eixos bàsics**.

2.3. L'ORDENAMENT COMARCAL, ELS CONSELLS COMARCALS I L'ÀREA METROPOLITANA

Els gairebé quaranta anys de Generalitat **no han estat suficients per superar l'existència de les Diputacions i establir unes institucions de gestió supramunicipals més lligades a les realitats territorials**. Fins i tot el debat sobre vegueries i comarques encara no està tancat dins la pròpia esquerra alternativa. Caldria definir dins el possible procés constituent la definició, competències i pressupostos dels Consells Comarcals. **El Maresme hauria de començar a debatre quines estructures supramunicipals són les més adaptables a la comarca**.

De la mateixa manera, en relació a l'**Àrea Metropolitana**, caldria debatre -especialment en relació als municipis més propers a Barcelona- quins avantatges i implicacions suposa o suposaria la participació en aquest ens, i les disfuncions en relació a altres organitzacions paral·leles com el Consell Comarcal.

Al PMM de la CUP s'aprofundeix sobre les característiques de les Diputacions, Àrea Metropolitana i Consells Comarcals fent propostes de l'ordenació administrativa territorial i aportant dades que ens poden servir per aprofundir en el debat. Es conclou que:

“Les institucions supramunicipals són les grans desconegudes de la població en general, tot i tractar temes d'una importància transcendental tant en la vertebració del país com en la vida quotidiana de la població: Gestió de residus, menjadors i transport escolars, serveis socials, distribució domiciliaria de l'aigua, protectora d'animals, xarxa de carrils bicis, serveis funeraris. Aquesta opacitat, deliberada i volguda, ha facilitat externalitzacions, enriquiments d'empreses, i menjadores de partits polítics, agències de col·locació, al temps que, en la gran majoria de casos, la totalitat de partits polítics actuen en ella de comú acord, fet que demostra la capacitat per aprovar punts als plens de les institucions amb totes les combinacions de partits possibles. Les institucions supramunicipals no han de ser un simple organisme administratiu sinó que s'han de convertir en un element més de desobediència per tal de trencar amb l'estat espanyol.”

“Cal defensar una adequació de les institucions supramunicipals a les realitats territorials. Treballar per a la supressió de les Diputacions provincials i per un encaix de l'Àrea Metropolitana de Barcelona.”

En línies generals defensem:

L'eliminació de les diputacions provincials. L'anàlisi de la necessitat de determinats consells comarcals i supressió dels innecessaris com ara el Consell Comarcal del Barcelonès. Generació d'autonomia financera amb capacitat per tal que els consells comarcals no es limitin a gestionar subvencions d'administracions superiors.

Treballar a les institucions supramunicipals a partir d'aquests de tres eixos de treball:

- a. Informació pública i gestió democràtica.
- b. Racionalització de l'administració i vertebració de país.
- c. Serveis públics, ecològics i de qualitat com a forma de cohesió social

2.4. REPENSAR ELS TERMES MUNICIPALS. PLANIFICAR DE FORMA MANCOMUNADA. ELABORAR PRESSUPOSTOS SOLIDARIS ENTRE MUNICIPIS

Al Maresme, les desigualtats socials i l'ocupació irracional del sòl s'han vist afavorides per una desigualtat i insolidaritat intermunicipal. El deficient model de finançament va ser un detonant de les polítiques de recaptació a partir dels ingressos immobiliaris dels municipis i va comportar l'acceleració dels models insostenibles vigents. La delimitació dels **actuals termes municipals -amb una base històrica d'ordenació sovint superada** per l'actual conurbació i per l'atapeïda urbanització indesitjable dels espais d'identitat municipals-, ha afavorit que tant amb el caciquisme local com amb el manteniment de privilegis s'hagi sucumbit a la pressió immobiliària d'aquestes dècades. Cada municipi del Maresme ha volgut tenir dins el seu terme serveis o ocupacions que podrien haver-se instal·lat mancomunadament ens espais més adients. Un fet flagrant ho és la proliferació sobredimensionada de polígons industrials-comercials, en part inutilitzats, fruit pervers de la remodelació especulativa del sòl municipal sota l'esquema de transvasament per mitjà de requalificacions del sòl industrial dels nuclis urbans a sòl residencial i de sòl agrícola a sòl industrial-comercial. Molt bones terres agrícoles de molts municipis han estat les més afectades.

Només l'evidència de la impossibilitat d'encabir instal·lacions ha portat a mancomunar usos (algunes deixalleries, les depuradores o la brossa) o simplement per eficiència de recursos culturals compartits (com és el cas de la Mancomunitat Teià-Alella-Masnou) però en realitat no es planifica mancomunadament. **Caldria replantejar els POUMs i planificar-los de forma intermunicipal, establint àmbits comuns que haurien de**

sorgir d'estudis territorials que establissin noves unitats municipals o supramunicipals per sota de la comarca i per damunt del municipi.

En determinats termes municipals, cal qüestionar i impulsar el debat públic per tal de valorar la possibilitat de replantejar-los. El cas del Barri Cotet de Premià de Mar i de Dalt, també amb límits i gran influència del terme de Vilassar de Dalt, és un cas extraordinari de gestió ineficient, segregadora i localista que ha acabat afavorint l'especulació damunt el territori. També ho són els casos de Cabrera de Mar amb el barri del Pla de l'Avellà més integrat a la vida de Vilassar de Mar, el cas del barri Poble Nou a Pineda però adherit urbanísticament a Calella, el barri de Sant Lluís a Palafolls o, a Tiana, els barris de la *Virreina*, continu a Montgat, i el *Mas Ram*, tocant a *Badalona*. Un cas a part és el cas de Caldetes, on trobem que el casc urbà estricte i continuat és gestionat per tres municipis (Caldetes, Arenys de Mar i Sant Vicenç). Cal qüestionar aquests termes iniciant processos participatius dels veïnats i, alhora, establir plans supramunicipals que no només suposin eficiència en la gestió sinó que blindin la pressió urbanística davant qualsevol replantejament de termes.

2.5. COOPERACIÓ INTERMUNICIPAL

Per altra banda, la **insolidaritat entre municipis amb termes municipals més “productius”** en ingressos per recaptació -ja sigui per les rendes de la tipologia social de la població o per l'existència d'empreses destacades-hauria de superar-se també amb planificació comuna, mancomunant serveis i fins i tot replantejant la recaptació i **valorant l'establiment d'una recaptació intermunicipal o una redistribució dels recursos generats** pels diferents municipis presents en un territori com el Maresme, on la gran mobilitat i les desigualtats no desitjades **implicarien una compensació per eradicar progressivament la segregació social que comporta la diferència econòmica entre municipis i barris.**

2.6. EL MARESME, COMARCA? MATARÓ, CAPITAL?

Pot resultar paradoxal que ens referim a la nostra comarca i, alhora, proposem un **relativització de la toponímia i de l'espai**. Existeix una climatologia, una morfologia natural i de poblament des del turó de Montgat -o des del Besòs?- a la Tordera, amb un conjunt format per planes, litoral i muntanya que en l'ordenament comarcal republicà es complementava per una realitat de mercats que el fenomen metropolità ha desgavellat parcialment. Ara, Mataró no és capital dels fluxos de mobilitat del Baix Maresme, sinó que ho seria Barcelona. I l'Alt Maresme manté la doble orientació a Barcelona i la vinculació tradicional a la Selva i a Girona. Defensar els elements comuns de la comarca i potenciar-los no hauria de tancar la porta a **noves possibilitats de planificació i gestió intermunicipals**, especialment necessàries en espais intercomarcals com el del delta de la Tordera on es debat la possible comarca o subcomarca de la Selva Marítima o Baixa Tordera.

Sigui com sigui, la relativa capitalitat de Mataró podria incrementar-se amb la creació o l'impuls de serveis educatius i d'investigació més potents i activitats o institucions culturals comarcals amb seu a Mataró més arrelades a la comarca, incrementant atractius per a tota la població comarcal que compensessin l'atractiu barceloní i establint un transport d'autobús directe des dels municipis de dalt -que ara el tenen amb Barcelona però el tenen molt precari amb la capital comarcal.



3

Models territorials **alternatius**.

Ordenació territorial,
mobilitat i infraestructures,
fenòmens inseparables

3. Models territorials alternatius. Ordenació territorial, mobilitat i infraestructures, fenòmens inseparables

3.1. REFUNDAR ELS PRINCIPIS DEL MODEL COMARCAL

Hipotecades moltes oportunitats econòmiques de futur, hem contret un deute amb la biosfera. Cal una refundació dels principis locals amb una visió planetària. Fomentar l'aplicació del Principi de Precaució en la gestió i l'ús del territori, un principi que cal deixar d'interpretar com un fre al desenvolupament econòmic, i considerar-lo com un estímul per a d'altres activitats menys agressives amb el territori i amb més rendibilitat social que obeixin més als valors d'ús que als valors de canvi.

Tendir a considerar totes les implicacions que té qualsevol acció sobre el territori afegeix al Principi de Precaució un concepte on “la planificació territorial, en tant que espai de participació democràtica i d'aprenentatge social, hauria de servir no només per ordenar l'entorn sinó també per compassar els canvis del paisatge amb les necessitats reals i els ritmes vitals de les poblacions que hi viuen; hauria de permetre la introducció i consideració de tots els elements que configuren alhora la complexitat de la matriu territorial i la de la societat que en ella s'expressa”⁴.

4 ANNEX 2. Programa Marc de les municipals del 2019 de la CUP

De fet, tal com exposa l'urbanista Màrius Navazo:

“...si s'entén que les infraestructures han de ser estratègies per configurar un model territorial, aleshores no poden planificar-se de manera autista i per sobre del model territorial en el qual han d'inscriure's, sinó tot el contrari: de manera integrada i al servei del model territorial desitjat”⁵.

Aquest fet, seguint els principis del nostre model desitjat implica, per exemple, que quan parlem de mobilitat també parlem de connectors ecològics, o que quan proposem creixements urbans també tinguem en compte la petjada ecològica que suposen o senzillament els recursos hídrics i energètics necessaris.

3.2. EL MARESME, DINS UN MODEL NACIONAL DE CIUTATS I COMARQUES EQUILIBRAT

A nivell nacional, i a llarg termini, l'alternativa al model actual passa per l'articulació del territori com un sistema on les ciutats i municipis tinguin uns límits urbans clarament definits, amb uns espais lliures i naturals que les separin i donin personalitat comarcal, amb una complementarietat de serveis que no obligui a dependre de la gran ciutat de manera sistemàtica i amb unes xarxes de comunicació públiques que facilitin la seva interrelació, així com l'accessibilitat als serveis bàsics. En definitiva, unes ciutats solidàries amb la resta del territori, que contribueixen a la construcció d'àrees territorials equilibrades i hi aportin els serveis necessaris.

Hem de definir i concretar un model de comarca que superi progressivament la terciarització i que recuperi productivitat a partir dels propis recursos explotats de manera sostenible -ambientalment i socialment- i definir el model comercial, turístic, d'oci i residencial per iniciar la seva conversió. En aquest sentit és imprescindible obrir-nos al debat sobre la transició cap a un

5 ANNEX 3 NAVAZO, M. L'errònia supeditació del planejament territorial a la planificació de les infraestructures de transport: el cas català, 2006-2010. <http://upcommons.upc.edu/revistes/bitstream/2099/13963/8/2600-13-3-PB-cat.pdf>

model alternatiu turístic i d'oci, potser encara poc definit, però que entenem que ha d'optar per totes aquelles activitats i infraestructures que rebutgen la mercantilització del territori, es desenvolupen a petita escala i amb dimensió social sota una reformulació que caldrà cercar a partir d'experiències diverses presents i passades i en la innovació imaginativa. A nivell de memòria històrica cal conèixer el projecte de cooperativa de la Ciutat de Repòs i de Vacances al Baix Llobregat ideat en l'època de la Generalitat republicana⁶. També caldria transformar la taxa turística actual en una ecotaxa es destinés prioritàriament a compensar les repercussions negatives de l'actual model i la recuperació d'espais amb possible ús ecoturístic, adquisició de terrenys a protegir o destinats a habitatge públic -com es va fer tímidament a les Illes - en comptes de dedicar-la a consolidar l'actual model com s'està fent ara. És una proposat que ja vam fer fa quatre anys i que també reivindica SOS Costa Brava.

La CUP de Calella⁷, ha aportat destacades reflexions sobre turisme sostenible que adjuntem en document sobre la reconversió turística que poden ser de gran utilitat per tal d'aprofundir en el debat, especialment entorn a l'Alt Maresme, fortament afectat i dependent del model turístic massificat.

Actualment, però, el model de país defensat pels plans territorials aprovats per la Generalitat de Catalunya pretén concentrar tot el creixement poblacional a les ciutats mitjanes i impedir el creixement poblacional als pobles. **El model de territori que volem ha de garantir una presència humana equilibrada en les diferents comarques**, s'ha de fixar en la gent del territori per evitar el perill de despoblament. En aquest sentit, malgrat el caràcter urbà de bona part de la comarca, **el propi Maresme té un petit rerepaís despoblat**. Ens referim al propi abandó dramàtic del conglomerat de masies i explotacions de muntanya, l'abandó del món rural a vegades en llocs remots o en convivència paradoxal amb urbanitzacions de muntanya, però també a les planes amb polígons i centres terciaris o la pròpia i rica plana de la Tordera. Masies envoltades de boscos i herbeis que van colonitzant els camps erms del present.

⁶ Per conèixer més bé el tema i llegir-ne propostes d'adequació als nostres dies podeu llegir la tesi: EL PROJECTE DE LA CIUTAT DE REPÒS I VACANCES (1931-1938) Un paisatge pel descans de Roger Sauquet Llonch de la UPC. La difusió es pot fer a través del servei TDX www.tesisenxarxa.net. a <http://upcommons.upc.edu/handle/10803/125373>

⁷ ANNEX 4 : Model turístic sostenible, CUP de Calella.

3.3. L'ORDENACIÓ DEL SISTEMA D'ESPAIS LLIURES: DES DELS ESPAIS PERIURBANS I AGRARIS FINS ALS ESPAIS NATURALS PROTEGITS. LA GESTIÓ DEL SÒL NO URBANITZABLE AL MARESME

Al Maresme, com a tantes comarques, el planejament pròpiament urbanístic ha deixat en un segon pla el sistema d'espais lliures, des dels espais periurbans fins als espais naturals de protecció especial (ENPE). Cal superar el plantejament que ens mostra el sòl no urbanitzable i els espais lliures com un simple suport de la urbanització i de les infraestructures, i dotar aquests espais del caràcter propi que posseeixen dissenyant **un planejament, ja sigui territorial (mitjançant els plans directors d'àmbit comarcal) com municipal, que configuri el sistema d'espais que ha de quedar fora dels processos d'urbanització** i d'implantació d'activitats intenses, tant pel seu valor intrínsec (biodiversitat, fertilitat del sòl, etc.), per les funcions i recursos que garanteix (recàrrega d'aqüífers, protecció de riscos naturals, etc.) o bé per la localització territorial que els fa inadequats per al desenvolupament urbanístic.

El model de planejament ha de fonamentar-se en l'articulació del territori com a **sistema de ciutats i viles denses**, amb uns **límits urbans clarament definits**, amb uns **espais lliures i naturals que les separin** i els donin personalitat comarcal, i que juntament amb el **sistema d'espais naturals** protegits i uns **corredors biològics** viables, mantinguin un bon funcionament ecològic de tota la matriu territorial. La recuperació, protecció i **desenvolupament dels espais agraris** facilitarà que esdevinguin espais essencials d'interacció positiva amb la resta dels usos del territori, i permetrà configurar **parcs periurbans, o anelles verdes**⁸, que ajudin a millorar la qualitat de vida de les persones. Alhora, el mosaic agroforestal facilitarà el funcionament dels espais naturals protegits com un organisme viu i dinàmic. Sense aquest sistema connectat d'espais lliures, no es donen els fluxos necessaris per al funcionament de la matriu territorial com un conjunt.

⁸ Al capítol 7 concretem les propostes entorn als actuals espais protegits.

Creiem que poden ser força útils les següents propostes per orientar la planificació dels models de gestió i ordenació del sòl no urbanitzable i del sistema d'espais lliures:

- Introduir el **concepte de biodiversitat en la planificació** i el tractament dels espais lliures urbans restablint la **permeabilitat ecològica del territori**, evitar la formació de més barreres i prevenir els processos de fragmentació.
- Definir i legislar els **espais agraris, forestals i periurbans mitjançant plans especials** que facilitin l'establiment i l'aplicació d'estratègies de conservació, gestió i intervenció. Això evitarà que quedin com a zones marginals, a l'espera de ser engolits per futurs processos urbanístics.
- Garantir la conservació, en xarxes d'espais lliures i espais protegits de **mostres suficients i ecològicament viables de la diversitat d'ecosistemes**, hàbitats i espècies, i dels àmbits de connexió necessaris per a la dispersió de les espècies.

Un instrument que pot ser útil són les **Cartes del paisatge** com a garantia del manteniment i millora de la identitat i la **qualitat paisatgística** dels ambients rurals i urbans. Cal fixar uns objectius de qualitat paisatgística per a tots els tipus de paisatge presents en el territori i protegir les mostres i els elements més excepcionals i els que donen identitat al territori. En aquest sentit caldria impulsar noves cartes del paisatge al Maresme i incorporar-les als criteris de planejament. **Desenterrar la Carta de Paisatge de la riera d'Argenton**a, per exemple, tot millorar-la en el possible i dotar-la de continguts no de simple catàleg sinó de desenvolupament i regeneració ecològica podria ser un detonant a la redacció de **noves cartes del paisatge encarades a la reconversió d'espais actualment degradats des d'àmbits supramunicipals**.

3.4. ESPAIS NATURALS I LA SEVA PROTECCIÓ.

30 ANYS DEL PRIMER PARC NATURAL AL MARESME

Els espais naturals protegits, bàsicament la serralada de Marina del Maresme, **van ser una vella reivindicació ecologista⁹ que es va anar aconseguint a partir de mitjans dels anys 80** amb la creació del **Parc Natural del Montnegre-Corredor** al 1989; posteriorment, i a iniciativa dels ajuntaments, empesos per la pressió popular, es va crear el Consorci de Sant Mateu-Céllecs i la Conreria que va acabar derivant en l'anomenat Parc Serralada Litoral; finalment, ja entre el Maresme i el Barcelonès, es creà el Parc Serralada de Marina. D'aquesta manera, del Besòs a la Tordera les muntanyes van assolir un grau de protecció important. En el canvi de mil·lenni es va dissenyar la figura protectora de la Xarxa Europea Natura 2000 en què s'inclouen els parcs amb espais connectors d'interès com ho poden ser algunes rieres. Recentment s'han realitzat algunes ampliacions de poca exigència.

Paradoxalment, l'any 2015, els perills de la mercantilització i privatització de la gestió del territori s'evidenciaven quan la Generalitat pretenia destituir els caps dels parc naturals i cedir la seva gestió a empreses privades, un fet que es va congelar però que indica intencions davant les quals cal estar alerta.

LA TOPONÍMIA DE LA SERRALADA DE MARINA I LA TOPONÍMIA DELS PARCS NATURALS

No ha existit una toponímia tradicional-popular del que coneixem geogràficament com a Serra de Marina o Litoral -terme probablement introduït per Pau Vila. Els maresmencs, tradicionalment, han anomenat cada espai amb el referent més destacat: El Corredor, el Montnegre, Sant Mateu, Céllecs Font de Cera o la Conreria...o simplement han dit *anem*

⁹ La Coordinadora per la Defensa de la Serra de Marina (CODESEMA), va néixer al 1985 amb la campanya «Serra de Marina Parc Natural» i evolucionà del proteccionisme a un ecologisme combatiu, estímulant i assessorant les lluites territorials arreu de la comarca ports esportius, rieres, incineració, mobilitat, sòl agrícola...

a muntanya. Però a la doble necessitat, geogràfica i popular, d'anomenar aquesta serralada que ens identifica, s'hi ha sumat el desgavell interessat de la nomenclatura dels parcs i espais protegits: Sant Mateu-Céllecs, com hem vist, ha passat a dir-se Serralada Litoral i el sud de la Conreria, Parc Serralada de Marina.

La causa la podem buscar tant en la manca de consciència administrativa de la importància de la toponímia rigorosa, com en la tendència creixent a crear **marques comercials mediàtiques** -que sonin bé- amb tot el que pot ser mercaderia política i comercial, com en la pugna històrica entre Diputació, Generalitat i Àrea Metropolitana on la voluntat de cada administració era fer destacar els propis serveis mediambientals per treure'n rèdit polític. Considerem que s'hauria de **superar aquesta contradicció grotesca** amb uns noms més adients al territori com és el cas, afortunat, del Corredor-Montnegre, ja que la confusió toponímica també és desconeixement territorial per a les noves generacions.

L'ANOMENADA ANELLA VERDA

Al nostre entendre l'anomenada Anella Verda, entesa com a complex de parcs i espais protegits al voltant de l'àrea de Barcelona, malgrat que fou un projecte que va ajudar a impulsar la coordinació i l'optimització de recursos entre les diferents administracions i consorcis implicats i a protegir corredors biològics existents, responia a una concepció dels espais naturals com a enclavaments o "illes de naturalesa" que d'alguna manera legitimaven l'ordenació depredadora dels recursos naturals en la resta del territori.

D'aquesta manera es va perdre l'oportunitat d'ordenar el territori amb uns espais naturals que actuïn com un sistema de connexió mitjançant connectors biològics amb el mosaic agropecuari, hidrològic i forestal.

És per això que entenem que cal aprofitar els instruments urbanístics per intentar redreçar en el possible la situació, ja sigui en els plans urbanístics locals com en els propis dels plans especials de protecció, de manera que els consorcis dels tres espais protegits siguin un motor que impulsi noves

ampliacions dels àmbits i es vagi superant l'actual concepció "aïllada" per anar estenent-se per mitjà dels corredors biològics a d'altres punts de les comarques afectades.

AMPLIACIONS DELS PARCS

Proposem que des de la base impulsem ampliacions locals dels espais protegits adients al coneixement de cada municipi ja que davant possibles noves ofensives de creixement urbà els graus de protecció poden ser fonamentals per aturar projectes indesitjats. Seria bo estendre's a totes aquelles zones de muntanya que per diverses raons o pressions municipals o especulatives no gaudeixen de protecció .

LA CONCEPCIÓ DE PARC COM A EQUIPAMENT. LLEURE I ZONES DE LLEURE

Som crítics també amb la tendència a entendre i difondre –amb criteris de rendibilitat política- una concepció dels parcs com a simples equipaments verds destinats al lleure de les àrees urbanes. És evident que no volem restringir de cap manera la lliure circulació de persones a les nostres muntanyes, però el que volem és que se'n faci un ús sostenible que no podrem aconseguir si no s'impulsen tendències adequades. Proposem així als consorcis que amb la cooperació dels ajuntaments es creïn zones recreatives o de lleure fora dels límits de protecció complementàries a les existents dins l'àmbit dels parcs, només d'aquesta manera podrem evitar una freqüentació excessiva dels espais més valuosos i un col·lapse dels serveis. Es tracta d'aconseguir punts alternatius a la perifèria dels parcs o fins i tot a l'entorn dels nuclis urbans.



L'ESPAI AGRÍCOLA, RAMADER I FORESTAL. ELS ESPAIS PERIFÈRICS

Al si dels espais naturals protegits volem que es desenvolupi l'activitat agrícola, ramadera i forestal que s'hi ha desenvolupat tradicionalment i incorporar aquest sector com a gestor de la biodiversitat en comptes de continuar amb l'actual concepció terciària dels parcs. Convé que els espais agrícoles, amb la seva diversitat ecològica (els conreus, les basses, els marges...), a més de la seva reglamentació, puguin desenvolupar-se amb uns criteris cada cop més harmoniosos amb la resta d'activitats dels parcs i per aconseguir-ho cal que els consorcis, amb les organitzacions agràries i l'assessorament tècnic, creïn programes d'ajut i desenvolupament en el sentit exposat.

Cal establir o ampliar les àrees perifèriques amb un grau de protecció secundari –l'anomenat pre-parc – ja que és vital mantenir o recuperar uns espais de bosc, de brolla i, sobretot, d'activitat agrària per tal de crear una transició suau amb les zones urbanes.

PARCS AGROFORESTALS COM A CORREDORS ECOLÒGICS

Seria útil constituir l'administració ambiental d'espais agronaturals potenciant la protecció i gestió dels paisatges agronaturals del Maresme més interessants. L'excessiva fragmentació municipal dels espais oberts, la no concordança de la divisió municipal amb els límits ambientals comporten la necessitat de crear l'administració local unificada de l'activitat rural en el medi agroforestal. Els parcs agrícoles delimitats amb criteris ambientals caldria fer-los coincidir dins els àmbits de conques hidrogràfiques.

Podrien crear-se **plans territorials parcials supramunicipals de protecció dels espais delimitats** com a sòls no urbanitzables de protecció especial, creant si calgués consorcis per a la seva gestió, **àrees mancomunades d'activitat econòmica agrària** per desenvolupar quatre eixos fonamentals: la defensa del medi ambient i els valors naturals, la promoció de l'activitat agrària, la protecció del patrimoni cultural i arquitectònic, i la promoció de la participació ciutadana. Per la seva importància com a corredors biològics entre els espais PEIN i-Xarxa Natura 2000 són espais importants per raons de biodiversitat o de connectivitat ecològica i haurien de ser incorporats al PEIN. Destacaríem la riera d'Argentona i Dosrius, la riera de Sant Pol, la Tordera, entre d'altres possibles peces valuoses.

LES PEDRERES

Cal vetllar perquè l'explotació i restauració de pedreres -requisit de llei sovint negligit o ajornat- sigui exigent al màxim amb la coexistència amb el medi natural i el paisatge, limitar-ne la creació i lligar-les a un destí més social que especulatiu -sovint han estat els ports esportius, els complexos residencials i les grans infraestructures de l'època de l'eufòria del ciment els destins i la causa de la seva proliferació depredadora i d'efectes inacceptables. La possible explotació de les pedreres implica fer un seguiment exhaustiu de les repercussions ambientals (emissions, erosió i desprendiments a àrees perifèriques no explotades, repercussions del pas de camions sobre la xarxa viària pública i sobre els habitants...) per tal de corregir els efectes i limitar la seva explotació a les imprescindibles que pugui suportar el territori. En aquest sentit caldrà estar molt **pendents del possible desenvolupament de**

nous espigons al litoral que es preveu amb la política de litoral de l'Estat, que comportarien l'ampliació o obertura de **noves pedreres**.

3.5. SÒL INDUSTRIAL

Pel que fa a la **localització industrial** i dels serveis a la producció, **després d'una etapa de tendència a foragitar aquestes activitats dels nuclis urbans**, cal **replantejar el tema en la mesura que moltes de les noves activitats no suposin una agressió contaminant vers el veïnat**. Els llocs de treball en el nucli urbà hi generen vida, afavoreixen l'ús del transport públic, la bicicleta o el desplaçament a peu i eviten un ús massiu del vehicle privat.

Pel que fa als **polígons industrials actuals** caldria dignificar i millorar la seguretat vial, la neteja, l'arbrat i enjardinament –crear pantalles vegetals que mitiguin els efectes paisatgístics, millorar l'accés i la infraestructura i exigència de recollida de residus i reciclatge. **Desmantellar els sobredimensionats** un fenomen que ja s'ha iniciat a països com Irlanda.



En general, caldria incorporar **criteris de racionalitat per a la gestió d'un sòl industrial sostenible** com a suport per a la recuperació econòmica i l'ocupació. Disminuir la dispersió de les zones industrials perquè no és imprescindible que cada municipi tingui la seva. Una eina efectiva en aquest sentit són els plans directors territorials d'àmbit comarcal o supramunicipal. La concentració de la indústria afavoreix la mobilitat en transport públic, l'eficiència energètica i, mitjançant estudis d'impacte ambiental, també es pot millorar l'aprofitament dels residus, planificar la implantació d'empreses que es complementin les unes amb les altres, reutilitzar els residus generats.

4

**Model urbà,
habitatge i decreixement**

4. Model urbà, habitatge i decreixement

4.1. PRINCIPIS

Una acurada classificació del sòl en urbà, urbanitzable i no urbanitzable és el primer i més immediat instrument de protecció del sòl rústic en front de l'expansió urbana. La crisi econòmica, social i ambiental en la qual estem instal·lats, ens indica que la sostenibilitat del territori passa, en molts casos, pel decreixement. És possible, en determinats casos, desclassificar sòls per impulsar que no s'urbanitzin i que la consideració d'urbanitzable o urbà, reverteixi a rústic (no urbanitzable) quan, passat el termini per a la seva transformació, restin pendents d'urbanitzar. Davant molts projectes d'urbanització aturats o nous projectes que des de la societat civil o els ajuntaments compromesos precisen un desclassificació hi ha una sèrie de possibilitats de la legislació urbanística que cal explorar. És possible a vegades fer enrere projectes no desenvolupats dins els terminis que marca un pla parcial sense indemnitzacions i altres fórmules que sovint els arquitectes municipals obvien per la inèrcia de tants anys de pressió d'ajuntaments amb voluntat de servei als promotors immobiliaris.

Proposem un model de ciutat i poble mitjà compacte, mediterrani i divers, on cada una de les seves parts presenti un grau de complexitat, barrejant amb l'activitat residencial equipaments comerç, indústria, infraestructures i serveis. Un municipi dinàmic i intens, complex i socialment cohesionador. Això requereix densitats raonablement altes i una bona integració territorial. Apostar per la renovació de l'espai construït, moderar el consum del sòl i protegir les àrees no urbanitzables.

Hem de treballar per **adaptar l'urbanisme a les necessitats de la ciutadania** i no a l'inrevés, tenint sempre en compte la **variant de gènere, així com els drets de les persones en funció de l'edat o de la mobilitat reduïda** continuant la supressió de barreres arquitectòniques i promovent

adaptacions d'espais insegurs. Així, cal millorar infraestructures mínimes o la millora qualitativa d'aquestes (marquesines en les parades d'autobús, ampliació de voreres, equipaments adaptats com els sanitaris públics, canviadors per a nadons...) i eliminació de punts de risc de l'espai públic (barreres arquitectòniques, obres mal senyalitzades...).

4.2. REVISIÓ DEL PLANEJAMENT GENERAL URBÀ

A molts municipis del Maresme és imprescindible **la revisió del planejament general, analitzar la seva vigència** i si és necessari proposar una **moratòria** en la seva aplicació o en els aspectes que poden continuar hipotecant el futur de manera irreversible. Cal adaptar els seus continguts a la nova realitat sorgida de la crisi (habitatges buits, excés de sòl urbanitzable i sobredimensionament d'infraestructures i equipaments). Com hem assenyalat repetidament, al Maresme, especialment, **és imprescindible una planificació supramunicipal**.

Les revisions haurien de considerar que:

El sòl no urbanitzable s'ha de preservar i, si cal, **revertir la qualificació d'aquell sòl urbà o apte per urbanitzar** fruit de la bombolla immobiliària o de projecte insostenibles obsolets per a la sostenibilitat. **Dotar de continguts de revisió a la baixa els espais urbanitzables aprofitant la crisi de la construcció per tal de blindar el territori. En sòl urbà, aplicar el dret de retracte i templeig i en sòl rústic impulsar els bancs de terres** en la línia del que funciona a l'Estat francès. La "funció social de la propietat" i el propi concepte de bé productiu, fa indefensable la titularitat privada del sòl improductiu.

Aprofitar a cada municipi el Pla d'Ordenació Urbana Municipal (POUM) com a eina de planificació a mig i llarg termini pel seu caràcter pluridisciplinari. Per això és important fer una diagnosi del municipi per, després de contrastar-la amb el model territorial i urbà que volem, saber quin camí s'ha de seguir. El POUM dóna una visió integral del municipi i el territori i pot posar al dia el coneixement que es té del territori impulsant, això sí, una **redacció participativa i democràtica que vagi molts més enllà dels migrats i tecnicistes requisits legals de participació**.

Cal controlar la gestió del parc d'habitatge públic i protegit (per evitar la mala gestió i el frau com al cas de PUMSA a Mataró, per exemple). Les **prioritats han de ser l'habitatge públic de lloguer**, l'accessibilitat de tots aquells que requereixin unes prestacions específiques i el foment de la rehabilitació i l'eficiència energètica dels edificis més populars (amb criteris de proporcionalitat cost-benefici).

4.3. **SEGREGACIÓ DE BARRIS.** **PLANS DE BARRIS. "URBANITZACIONS".**

Les poblacions del Maresme, majoritàriament, presenten el conegut fenomen dels **barris urbanísticament i socialment segregats i, sovint, degradats** del qual ja hem parlat. Destacaríem, especialment Mataró, l'entorn premianenc, el Masnou, l'entorn de Tordera o Calella-Pineda.

Els coneguts com a **plans de barris** de l'època del Tripartit tot i ser una tímida actuació, podrien ser un exemple a tenir en compte, disposant d'un finançament adequat i evitant despeses sumptuàries. Podrien també ser impulsats amb caràcter supramunicipal i amb un procés participatiu intensiu.

Proposem que l'**actuació als barris hauria de dotar-se de projectes de rehabilitació i remodelació** d'aquests, conjuntament amb **plans de finançament, ajudes socials i el suport institucional als habitants d'aquests sectors urbans degradats**, tot i considerant que la recuperació urbanística dels barris ha d'anar **acompanyada de polítiques socials** que evitin que siguin un focus de marginalitat. Per això ha



de millorar les infraestructures i eliminar els punts de risc de l'espai públic; afavorir la cohesió social en els processos de rehabilitació i la renovació del sòl urbà, a més de preservar i millorar el teixit urbà i les edificacions antigues i/o històriques per tal de consolidar un model de territori globalment eficient; ha de garantir la permanència d'aquells habitants que ho desitgin, evitant que zones amb altes taxes d'obsolescència i exclusió social passin a ser guetos d'activitats exclusives. És interessant **ubicar en aquests barris pols culturals, d'ensenyament, cultura o investigació, que siguin serveis de ciutat** per afavorir l'intercanvi humà entre vilatans. Alhora, cal **ubicar centres educatius i culturals en espais intersticials entre barris** per incentivar també les relacions més enllà del barri.

Paral·lelament, l'omnipresència de les “**urbanitzacions**” **periurbanes o extraurbanes** -sobretot a muntanya- suposen una empremta territorial difícilment reversible que s'ha escampat en les darreres dècades per tota la comarca. Fruit de la manca de criteris de continuïtat en l'evolució de les trames, ha contribuït a fomentar la formació d'àrees socialment segregades, ja sigui pel baix o per l'alt nivell de renda dels seus residents com per l'accés a la mobilitat. **Ens toca, per tant, urgentment, evitar i limitar la proliferació de nous assentaments dispersos i zones especialitzades** que trenquen la cohesió social i que són contràries a la igualtat i la justícia social buscant qualsevol esclatxa en la planificació vigent a cada municipi.

En aquest sentit, **al Maresme**, en especial als pobles amb muntanya, les “**urbanitzacions**” d'habitatges unifamiliars, segregades, són també **veritables hipoteques municipals** i un maldecap de gestió per als ajuntaments a nivell de serveis, manteniment i mobilitat. Algunes mantenen litigis irresolts i dèficits o degradacions greus. La seva tipologia social és molt variada i contenen també bosses de marginació no negligibles. **Caldria establir criteris de prioritat en les intervencions i, sobretot, blindar nous creixements.** Com tantes hipoteques territorials són signes d'un llarg temps de creixement irracional amb mal pronòstic que requerirà solucions parcials i imaginatives.

4.4. POLÍTICA D'HABITATGE, CAP A LA SOBIRANIA RESIDENCIAL

De tots és prou coneguda la problemàtica de l'habitatge que, al Maresme, no ha estat excepció. La manca d'una política d'habitatge públic, l'urbanisme sense fre, la gentrificació de Barcelona i el turisme massiu, juntament amb el foment estatal de les hipoteques van ser algunes de les claus de l'enfonsament de l'economia que ara continuem patint amb **una nova bombolla immobiliària**.

Les successives bombolles immobiliàries s'alimenten en part de la manca d'una competència al mercat per part del parc públic d'habitatge. Els habitatges de protecció han estat sempre molt escassos, i oferits sovint en venda - especialment destinats a les capes amb més estabilitat econòmica de les classes populars- i fins i tot amb possibilitats de revenda a mig termini. L'administració no va realitzar -ni fa- una política d'habitatge de lloguer competitiu i massiu.

Malgrat la voluntat transformadora de la nostra proposta política hi ha una escassa capacitat transformadora del marc legal i competencial al que s'ha de cenyir un consistori, però sigui com sigui les **situacions d'emergència habitacional** s'han d'abordar. Pel que fa a aquestes actuacions, gran part de l'estratègia de treball a curt però sobretot a mitjà i llarg termini passa per l'augment del parc d'habitatge públic. Bona part de les mesures concretes, tant des del punt de vista de l'urbanisme, com de les modificacions o bonificacions en impostos, com altres, cerquen aquesta finalitat. És necessari plantejar, a llarg termini, la incidència sobre el preu de les rendes de lloguer als habitatges existents al mercat, és a dir, l'efecte moderador sobre els preus del mercat privat que produeix un percentatge important d'habitatge de lloguer públic en un municipi.

Així, la **generació d'habitatge social** és una urgència a tot el país i s'han de realitzar esforços en tots els sentits per aconseguir-ho. A més, tota política d'habitatge hauria de disposar d'objectius clars i mesurables, d'una dotació pressupostària suficient per desenvolupar-los, d'un compromís polític del ple de l'ajuntament a llarg termini i d'un seguiment i avaluació.

Per dotar-se d'aquest **parc públic d'habitatge social** és imprescindible **abordar la mobilització de l'estoc d'habitatge buit**. Alhora, en cas de que fos necessari, també es poden establir mesures que pressionin la propietat privada i obstaculitzin que l'habitatge esdevingui un producte de mercat. Per això és necessària l'articulació de serveis que es guïïn per principis públics, comunitaris i cooperatius. Aquest important aspecte, que tants patiments ha implicat a les classes populars en l'actual crisi, ha fet sorgir l'important moviment social de la PAH i també les velles reivindicacions de l'habitatge públic de lloguer i el cooperativisme, les promocions de formes alternatives de tinença d'habitatge.

Exposem algunes de les **propostes bàsiques** però per la dimensió de la problemàtica us emplacem a la consulta del PMM de la CUP i de les múltiples documentacions generades durant els darrers anys des de la PAH i altres entitats.

Ampliar el parc públic d'habitatge, per tal de incidir de forma efectiva en el preu i combatre l'**emergència habitacional**. Dotar els nostres municipis de les eines necessàries per a satisfer aquesta necessitat oposant-se a la venda de sol públic, augmentant-ne la quantitat, i també dotant els programes d'habitatge públic de recursos suficients.

Prohibició de desnonar per motius econòmics els habitatges habituals. Moratòria immediata de tots els desnonaments d'aquestes característiques. Aturar els desnonaments mitjançant la intervenció dels serveis socials municipals i mediació entre les entitats bancàries i els afectats per tal d'aconseguir lloguer social. En aquest aspecte **cal donar suport als moviments socials** de la comarca organitzats en les diverses PAH, Plataforma d'afectats per la Crisi, Xarxa d'habitatge del Baix Maresme i Sindicat de Llogaters

Dotar els nostres municipis d'eines de gestió d'habitatge, com poden ser els plans locals d'habitatge i les oficines d'habitatge, que ens permetin avançar cap a la reapropiació de la sobirania residencial i que ens donin eines per a fer front a la lògica mercantilitzadora de l'habitatge. Servei d'Atenció al risc de pèrdua de l'habitatge, suport a comunitats, programa d'intervenció en situació d'okupació (aconseguir el màxim de regularitzacions dels habitatges

okupats i treballar per **eradicar les màfies** que s'estan lucrant amb la situació d'emergència habitacional).

Adquisició d'habitatge. Dret de tanteig i retracte. Establir convenis de col·laboració amb grans tenidors per a la incorporació d'habitatges a la xarxa d'habitatges de lloguer social.

Construcció d'habitatge. L'activitat promotora d'habitatge s'ha d'adreçar al lloguer assequible per una franja de llars amb ingressos baixos i mitjos. Malgrat que considerem que la millor opció és posar al mercat l'habitatge ja construït, és molt possible que calgui continuar amb l'activitat promotora de les empreses municipals d'habitatge de lloguer.

Facilitar als petits tenidors d'habitatge a incloure'l a la xarxa d'habitatge social, ja sigui per la via de la incentivació fiscal o de la penalització de la tinència d'habitatge en desús. Borsa de mediació en el lloguer. Crear un fons municipal d'habitatge d'emergència.

Estudiar mesures per facilitar la divisió dels habitatges unifamiliars de grans dimensions que proliferen a la comarca per augmentar el parc de lloguer. Són insostenibles ambientalment i sovint generen problemes de manteniment en funció dels canvis vitals i econòmics de les famílies que acaben en mans d'especuladors.

Programes de rehabilitació d'habitatge i cessió en lloguer cercant la finalitat social de cessió temporal de l'habitatge a una família amb risc d'exclusió residencial.

El tancament d'habitatges d'ús turístic i la seva incorporació en el mercat de lloguer (amb prioritat al lloguer social) suposaria una ampliació considerable del parc d'habitatges i una reformulació de les condicions d'accés a aquest.

Mesures penalitzadores. Recàrrecs en l'IBI dels habitatges buits. Expedients per la utilització anòmla i sancionadors.

Mesures urbanístiques i noves formes de tinença. Cal incloure en el planejament urbanístic la necessitat d'habitatge social públic. Nova construcció: reserva del 30% dels metres horitzontals per habitatges de lloguer social en construccions de més de 2500 m2.

4.5. PAISATGE I PATRIMONI URBÀ

No cal dir que el **patrimoni i el paisatge urbà són fonaments identitaris** que haurien de ser preservats i considerats **matrius d'un desenvolupament no necessàriament renyit amb la innovació constructiva**. La pèrdua de patrimoni al Maresme ha estat constant com hem comentat més amunt

i sovint contestada. Entenem que molt sovint, fins i tot quan s'ha preservat, no s'ha tingut en compte el nou entorn constructiu immediat que li confereix perspectiva i el conforma dins el paisatge.



Tampoc no sempre s'han tingut en consideració com a conjunt les agrupacions d'habitatges o edificis protegits i s'ha tendit a trencar i **descontextualitzar el patrimoni** a preservar. Tampoc

no s'han tingut en compte els **patrimonis interiors dels edificis o el mobiliari que sovint ha estat destruït per enderrocs barroers** que només han preservat les façanes. Pensem, per exemple, en els terres hidràulics, la volta catalana, el mobiliari i aparadors de les botigues tradicionals i un llarg inventari d'elements que caldria revalorar dels dels ajuntaments. Tampoc no s'han considerat prou valuosos elements més modestos, aparentment secundaris, que constitueixen el paisatge urbà i periurbà maresmenc com ho poden ser les marjades centenàries, les llambordes, les voreres tradicionals, la tipologia de teules i terrats... ni s'ha tingut en compte l'aplicació dels

materials naturals de proximitat que han configurat en els temps la textura i la imatgeria del nostre paisatge. En bona part per la desaparició de les bòbiles i els oficis de la construcció tradicionals de proximitat, la poca cultura de reutilització de materials però també per una manca de sensibilitat patrimonial. Elements que en altres estats es tenen molt en compte, com podem observar a Catalunya Nord, sense marxar dels Països Catalans.

També cal contemplar la **democratització en els criteris de catalogació** i de reconversió dels usos comptant amb la participació ciutadana. Ens cal incorporar aquests valors dins una defensa patrimonial arquitectònica i paisatgística basada en:

- La **redefinició de la normativa constructiva** amb exigència rigorosa en la tipologia, l'eficiència energètica, l'estètica i els materials constructius del sòl dels carrers, i altres elements de mobiliari urbà i rural. Adequar els habitatges nous i les reformes i rehabilitacions a l'entorn tradicional mediterrani.

- La **revisió dels catàlegs del patrimoni arquitectònic** vetllant-lo amb compromís, incloent-hi l'entorn immediat i exigint en les construccions adjacents una harmonia amb el conjunt. Valorant-hi possibles **mobiliaris i elements interiors.**

- Valorar **l'espai públic com a espai de commemoració i memòria**, creant itineraris temàtics i històrics, incidint en l'explicació dels fets tal i com van ser, evitant visions superficials i itineraris mediàtics.

- La promoció del patrimoni industrial per explicar-hi també el paper de la classe obrera i de la dona** i les seves condicions de vida i laborals.

- Manteniment i promoció activa del patrimoni de lleure i comercial històric (botigues i locals de lleure històrics).

4.6. ESPAIS NATURALS A L'INTERIOR DELS MUNICIPIS

El disseny de l'enjardinament i els parcs en àrees urbanes i periurbanes és fonamental paisatgísticament, fins i tot **pot actuar com a corrector o pantalla reductora dels efectes** estètics i ambientals de determinades infraestructures viàries, polígons industrials o grans aparcaments. De la mateixa manera que s'ha tendit a globalitzar altres aspectes del territori -com hem comentat abans- també hi ha hagut una tendència a enjardinar **amb criteris aliens al paisatge, el clima i les necessitats ciutadanes**.

Hem d'insistir en la recuperació del llegat de les escoles i pràctiques de jardineria mediterrània, fomentant tradició i innovació dins una jardineria adequada al Maresme. Actualment a la comarca hi ha experiències molt avançades que coexisteixen al costat d'actuacions insostenibles. Cal evitar espècies d'arbrat de gran cost i/o molts efímeres i crear jardins que requereixen grans despeses de manteniment, **limitar les plantes i arbres de gran consum hídric**, establir regs eficients, evitar l'ús de pesticides, herbicides i altres **elements tòxics** de síntesi química amb toxicitat immediata o bioacumulativa per mala aplicació -com el glifosat, prohibit a la jardineria de Mataró gràcies a una moció de la CUP.

Estimular i assessorar en la **recollida de pluvials**. Potenciar la connexió de terrats i teulades a dipòsits per al reg de jardins i horts. Aplicar la recollida de pluvials als edificis públics. Estudiar l'estalvi econòmic que pot suposar i fer-lo públic. Ús d'excedents d'aigua estalviada i d'aqüífers i residuals per a les brigades o per als pous i dipòsits.

Aplicar criteris sostenibles i diferenciar enjardinaments segons els usos i funcions dels espais. Campanyes de conscienciació sobre modalitats d'enjardinaments i pràctiques sostenibles als jardins privats.

Cal **qüestionar pràctiques rutinàries** com la recollida general de fullaraca a la tardor o, les **podes innecessàries i sistemàtiques**, restringint-les a aquell arbrat que perjudica habitatges, serveis o que mostra perillositat o malalties. Evitar la mala **gestió dels residus** de jardineria. Prioritzar l'estalvi i eficiència prioritzant els llocs de treball i els plans d'ocupació per damunt

de grans maquinàries sovint molt sorolloses. Qüestionem també el reg sistemàtic de carrers malbaratant sovint aigua amb una finalitat de neteja sovint innecessària.

Municipalitzar els servei de jardineria i neteja viària dotar-los de **vivers municipals** que donin més autonomia i producció pròpia als municipis.

Hem de **recuperar els sòls permeables, valorar la sorra a l'espai públic com un element natural**, especialment a places, escoles i zones verdes **desmantellant progressivament determinades pavimentacions i asfalts** facilitant que la terra absorbeixi l'aigua, recarregui l'aquífer i contribueix a l'atenuació dels problemes que es poden generar amb les pluges. L'evaporació de l'aigua retinguda té un efecte refrigerant acusat. La vegetació també contribueix, i molt poderosament, a l'evaporació. A més, evidentment les plantes proporcionen ombra, que és un refrigerant natural de l'ambient. Potenciar microhàbitats i connexions a grans espais o zones periurbanes naturals i crear zones d'enjardinament de transició amb els espais naturals i rieres.

Cal evitar continuar amb el creixement de les xarxes urbanes atapeïdes i **ampliar els espais verds interiors especialment als barris més degradats** -element imprescindible en el **plans de barris**- millorant allò que es coneix com a metabolisme urbà (fluxos materials i energètics a la ciutat). El fenomen de l'**illa de calor urbana** és present als grans nuclis urbans del Maresme i es va incrementant amb el canvi climàtic, la urbanització massiva, la mobilitat, l'asfalt i el trencament del corredors naturals i atmosfèrics que -com les rieres- desplacen l'aire càlid. L'augment tèrmic estiuenc als nuclis és una realitat greu que malmet els benestar als municipis del Maresme. És ben conegut que els espais naturals o les zones verdes contribueixen a contrarestar l'efecte hivernacle. També fixen la pols a les fulles i esmoreeixen els sorolls propis de la ciutat. Esmorteir localment els efectes del canvi climàtic, especialment als barris més atapeïts i encimentats, és vetllar pel benestar dels més necessitats.

5

Xarxa viària, per una
nova cultura de la **mobilitat**.
Que no ens trinxin la comarca

5. Xarxa viària, per una nova cultura de la mobilitat. Que no ens trinxin la comarca.

5.1. ESTAT DE LA QÜESTIÓ. LES INFRAESTRUCTURES.

En l'àmbit de la mobilitat, als reptes globals (canvi climàtic, imminència dels límits energètics i materials finits, empremta ecològica, increment de desigualtats d'accés a la mobilitat i a l'ús del transport "públic" col·lectiu) hem d'afegir les característiques pròpies del Maresme amb un exhauriment del sòl i l'amenaça constant de nous projectes que precisen alternatives inajornables.

A tots els territoris dels Països Catalans s'ha consolidat **un model de comunicacions radial, lligat** a les l'expansions metropolitanes i al creixement il·limitat, fonamentats en **l'ús del vehicle privat**, consolidant una xarxa d'infraestructures de transport d'alta capacitat, la triple A (Autopistes, Aeroports i Alta Velocitat) on el transport per carretera mitjançant autopistes privatitzades i autovies públiques ha segmentat triplement el territori i ha hipotecat una possible reconversió adreçada a l'equilibri territorial i al foment del transport públic d'ús quotidià. La planificació viària ha generat expansions urbanístiques més enllà de la pròpia planificació territorial i ha servit els interessos de constructores i immobiliàries dins la fase de bombolla financera.

Al Principat de Catalunya, abandonats els **avançats projectes viaris i territorials de la Generalitat republicana tendents a l'equilibri territorial (Regional Planning, Pla Macià) i fins i tot de la Mancomunitat** (especialment en projectes de trama ferroviària) s'ha optat pel model contrari. L'Eix Transversal, projecte republicà amb funció de reequilibri i

redistribució de centralitats, va arribar tan tardanament que va suposar, per contra, que la xarxa radial i l'urbanisme que propiciava el creixement en taca d'oli de la Gran Barcelona es veiessin reforçats acabant sent aquesta infraestructura una ronda d'una tercera corona metropolitana. L'Eix del Llobregat, de Vic-Olot i l'expansió tarragonina han acabat configurant la radialitat centralista barcelonina expandint una **gran àrea metropolitana difusa** amb unes densitats de població i d'ocupació del territori certament insostenibles. Les comarques pirinenques s'han arterialitzat en bona part orientades per l'especulació immobiliària de les elits metropolitanes i el menyspreu a les seves potencialitats productives. La Catalunya interior, al nord-oest de l'Eix Transversal, s'ha desertitzat i marginat, de la mateixa manera que les terres de l'Ebre, amb un delta en regressió i amb la ubicació d'activitats perilloses com els magatzems de residus de Flix, les centrals nuclears o la plataforma Castor... Novament veiem com infraestructures viàries i urbanisme són una sola cosa.

Mentre, **el Vallès**, potència industrial en declivi, és el **passadís de les grans infraestructures** (TAV, gasoducte europeu, C-50, trams del Quart cinturó, transport de mercaderies per autopista i ferrocarril) i **el Maresme suporta una carrega residencial insostenible** creuada per una **xarxa dual d'autopistes privatitzades i carreteres públiques que segmenta doblement el territori**.

L'aposta per l'Alta Velocitat ha hipotecat globalment la inversió en el ferrocarril convencional, mancat ara de competitivitat i de nous projectes. **El transport en autobús també ha estat víctima del col·lapse metropolità** mancament veritables accessos independents a Barcelona des del Maresme dotats de carril bus. Al Maresme s'ha implantat aquest **model dual amb la C-32 privatitzada i la N-II inviable com a via comarcal**. El transport públic ha quedat estancat, amb preus i ofertes incompetents amb el vehicle privat. La reivindicació i posteriors **projectes de ferrocarril** -com el tren Mataró-Granollers- **han estat aturats** i lligats al projecte de **Tren Orbital** que reforçaria el fenomen metropolità i no el reequilibri territorial. Malgrat el deute institucional s'ha vist com es prioritza en tot moment la intervenció en carreteres o autopistes. Les escasses inversions i la manca de gestió en el **transport col·lectiu** l'han convertit en un dels tres grans oblidats, d'ús residual i només utilitzat pels usuaris captius, que per manca



de recursos o impossibilitat física no poden tenir accés al vehicle privat. Els altres **dos oblidats són la bicicleta i el desplaçament** més humà -**anar a peu**- que sembla més obsolet i “més vell que l’anar a peu”.

Els **autobusos urbans i interurbans** -com passa a la comarca- continuen sent cars, poc competitius privatitzats i mal connectats amb una xarxa d'autobusos intermunicipal que presenta moltes limitacions. Els aparcaments al voltant d'estacions i parades d'autobús són molt insuficients, mancats de manteniment, degradats i, fins i tot, a vegades, marginals. El desplaçament intermunicipal segregat amb bici i a peu és residual, inconnex o inexistent i amb riscos seriosos de sinistralitat.

La comarca ha patit una degradació paisatgística i ecològica amb el creixement irracional i la implantació d'infraestructures viàries al servei del vehicle privat i dels interessos de la concessionària Abertis. Com hem dit, la proliferació de grans superfícies comercials fomenta una mobilitat i un urbanisme gens desitjable. **La comarca no pot suportar més infraestructures sense canviar el model de planejament urbanístic, cal reconvertir les actuals i prioritzar aquelles que fomentin el transport col·lectiu.**

5.2. CONCRECIIONS I ANTECEDENTS EN LA PLANIFICACIÓ VIÀRIA

5.2.1. C-32 I N-II. ELS LATERALS O «RONDA MARESME»¹⁰

L'N-II al Maresme és una via de 50 km que uneix Montgat amb Palafolls per la façana litoral, amb una elevada intensitat de trànsit –uns 40.000 vehicles diaris– i una gran sinistralitat que la situa com un dels principals punts negres del país. Assumeix un trànsit de caràcter local i ha anat perdent la funcionalitat com a via de mitjà i llarg recorregut, ja que transcorre per dins els nuclis urbans, a favor de l'autopista C-32. Amb aquesta situació, ajuntaments i entitats de la comarca reclamen des de fa anys la **pacificació de la via** -que només s'ha realitzat amb uns mínims d'eficàcia a Montgat- i estudiar alternatives que passen per construir una nova infraestructura a l'interior o demanar la gratuïtat de l'autopista C-32. El 2010 el Ministeri de Foment va traspassar l'N-II a la Generalitat i va fixar una aportació de 400 milions d'euros per construir una vialitat alternativa.

Els primers estudis per construir una nova via, paral·lela a l'autopista, daten dels anys 90. La infraestructura havia de tenir tres grans trams: entre Montgat i Cabrera, la circumval·lació de Mataró i entre la capital del Maresme i Palafolls –que es deixava per al futur. El tram de Mataró, conegut com a ronda de Mataró, era el que estava més avançat i ja disposava d'estudi informatiu aprovat. Preveia un recorregut de 7 km que s'iniciava a Cabrera i finalitzava a l'enllaç Mataró Nord. Constava de dos carrils per sentit –que en algun tram s'ampliava a tres- a banda i banda de la C-32 i l'obra havia d'incloure dos túnels, dotze ponts, tres passos superiors i vuit d'inferiors i també un viaducte. El cost total de l'obra es calculava en 110 MEUR. A final de 2010 el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va adjudicar les obres d'un primer tram, de 4 quilòmetres, entre Cabrera i Mataró Oest (a l'alçada del Mataró Parc), mentre el segon tram, entre Mataró Oest i l'enllaç de Mataró Nord, estava en procés de redacció del projecte constructiu. Les obres del primer tram havien de començar el primer trimestre de 2011 i tenir una durada de 27 mesos. Pel que fa al tram

¹⁰ Per ampliar i aprofundir adjuntem document ANNEX 5 ARGUMENTARI I POSICIONAMENT DE LA CUP DEL MARESME DAVANT EL PACTE DE MOBILITAT que adjuntem

sud, entre Montgat i Cabrera, conegut com a ronda del Baix Maresme, el setembre de 2010 es va presentar l'estudi informatiu que se sotmetia així al tràmit d'informació pública. El projecte incloïa onze viaductes, set passos superiors i onze d'inferiors. Es preveia que la ronda assumís 30.000 dels 40.000 vehicles que diàriament passen per l'N-II. L'objectiu del DPTOP era aprovar l'estudi informatiu el 2011 i iniciar les obres a mitjan 2012 per tal que fos operatiu abans del 2016.

Oposició al projecte: Preservem el Maresme

El projecte de ronda del Maresme tenia l'oposició de la Coordinadora Preservem el Maresme, que es va constituir el juny de 2010 i que tenia el suport de 87 entitats de la comarca. L'entitat alertava de l'impacte ambiental i paisatgístic de la nova via, apostava per elaborar un pla de mobilitat que potenciés el transport públic i considerava que la millor solució era la gratuïtat de la C-32 i, si era necessari, la seva ampliació interna amb nous carrils limitant més la velocitat. La C-32 havia de fer la funció de ronda comarcal i no només de via de pas de llarg recorregut. Preservem el Maresme va presentar al·legacions a l'estudi informatiu reclamant la retirada del projecte i va convocar una manifestació a Mataró, el 21 de novembre del 2010, on van participar 2.000 persones.

El 23 de febrer de 2011 el conseller de Territori i Sostenibilitat, Lluís Recoder, va assegurar al Parlament que hi havia marge per modificar el projecte de la ronda del Maresme, especialment el tram entre Montgat i Cabrera -ja que encara no s'havia aprovat l'estudi informatiu- i que es dialogaria amb el territori per consensuar el traçat definitiu. Pel que fa a la ronda de Mataró, el conseller reconeixia que el fet que un dels dos subtrams ja tingués les obres adjudicades feia més difícil qualsevol modificació, si bé no renunciava a pactar amb els contractistes petites modificacions.

El 3 de març Preservem el Maresme va realitzar un acte al Foment de Mataró on, a més d'insistir en els arguments bàsics per aturar els laterals van detallar solucions concretes per solucionar els problemes de congestió de la C-32 a Mataró, en especial a la sortida de Mataró Oest. Així proposaven fer una nova sortida entre la de Mataró Oest i la de Mataró Nord, crear un carril

exclusiu per a transport públic i vehicles d'alta ocupació (VAO) i augmentar de tres a quatre carrils per sentit alguns trams reduint velocitats.

El 8 de març el Ple del Parlament va rebutjar la moció presentada per ICV que reclamava ajornar les obres de la ronda de Mataró i també la tramitació de l'estudi informatiu de la ronda del Baix Maresme (Montgat-Cabrera) a l'espera que es realitzés un pla director de la mobilitat del Maresme.

La «Ronda del Maresme” a les eleccions municipals del 2015

Davant d'aquesta situació la ronda del Maresme va esdevenir un dels punts clau a les eleccions municipals del mes de maig. En un debat organitzat el 16 de maig per Mataró Ràdio únicament els candidats del PSC i d'ERC van defensar el projecte, tot i que van reconèixer que s'hi podrien aplicar canvis. En aquest sentit l'alcalde de CiU Joan Mora va assegurar que, de ser escollit, pressionaria a la Generalitat per aturar la ronda de Mataró.

D'altra banda Preservem el Maresme va fer públic el posicionament de tots els grups municipals del Baix Maresme davant la ronda, el qual s'evidenciava un rebuig clarament majoritari.

El 15 de juny l'aleshores secretari de Mobilitat, Damià Calvet, va confirmar en declaracions al diari El Punt Avui que la Ronda de Mataró s'aturaria indefinidament malgrat que un dels dos trams ja tenia les obres adjudicades. Per Calvet no tenia sentit plantejar la ronda del Baix Maresme i la de Mataró per separat i per això calia reformular el projecte en tot el seu traçat.

El Govern estava disposat a buscar solucions puntuals per resoldre els problemes de mobilitat a la C-32 al seu pas per Mataró. D'altra banda Calvet reconeixia que caldria indemnitzar les empreses adjudicatàries - Copisa, FCC i Romero Gamero- que ja estaven a punt d'iniciar les obres.

En canvi el PSC va lamentar la paralització de la ronda i va assegurar que perillaven els 400 milions d'euros de l'Estat que acompanyaven el traspàs de l'N-II i que havien de servir per fer la via alternativa. El president en funcions del Consell Comarcal i alcalde de Dosrius, Josep Jo, del PSC,

considerava que s'havien “tirat per terra” dotze anys de treball seriós per buscar una alternativa a l’N-II. Sort, en canvi, que per una vegada els anys de treball de la societat civil organitzada donaven els seus fruits.

Declaració del Maresme

-Maig 2015 : Tots els partits de la comarca signen la Declaració del Maresme que la Coordinadora Preservem el Maresme va promoure coincidint amb les eleccions municipals del 24M.

-30 de març 2016 tots els grups parlamentaris aproven la Declaració, aquesta declaració comptava amb el suport del Consell Comarcal i de tots el partits polítics amb representació al Maresme i el recolzament com a proposta de resolució al govern de totes les forces del parlament de Catalunya representades el 2015.

La declaració optava, bàsicament, per:

“ La reclamació unànime del territori per l’alliberament del peatge de l’autopista del Maresme i la seva conversió en via ràpida comarcal interurbana”

“La necessitat d’un nou model de mobilitat basat en la sostenibilitat, l’ordenació del territori i el transport públic, prioritzant la planificació i inversions en aquest sentit.

La reclamació al Govern de la Generalitat de la redacció del PLA DIRECTOR DE MOBILITAT del Maresme , al llarg del 2015, amb la participació i consens del territori. Que aquest contempli, posi data i proveeixi de mesures inversores urgents per tal de cobrir els següents àmbits:

- Millora dels accessos a la C-32, per donar servei adequat als municipis de la comarca, convertint-la així, en l’alternativa real a l’antiga N-II.

- La necessitat urgent i inajornable de recuperar la façana litoral i convertir-la en una via cívica, un gran passeig per vianants, ciclistes i de mobilitat urbana.

- Completar la inversió pública per la pacificació de l’antiga N-II i el traspàs de la seva titularitat i competències als ajuntaments.

- La millora de la xarxa actual de carreteres, enlloc de fer-ne de noves.

- La millora a curt termini del servei de ferrocarril, ampliació de capacitat i la recuperació dels trens directes fins l'aeroport.
- Potenciar solucions eficients com el bus ràpid i de manera coordinada amb les xarxes de bus urbanes.
- La creació d'espais d'aparcament per l'intercanvi modal.
- Que es contempli, a migllarg termini, solucions d'alta inversió en ferrocarril especialment la connexió ferroviària entre el Maresme i el Vallès.
- Reclamem la inversió de la totalitat dels 400 M€ de recursos convinguts en ferm per a millores en les infraestructures i la mobilitat del Maresme, entre la Generalitat de Catalunya i el Govern de l'Estat.”

5.2.2. ANTECEDENTS DE PLANEJAMENT

Creiem interessant per a conèixer la situació més a fons, sintetitzar a continuació les figures de planejament generals vigents amb la seva concreció al Maresme, moltes de les quals no han fets efectius els seus projectes però que poden reaparèixer:

a) Pla Territorial d'infraestructures viàries del Pla Territorial Metropolità de Barcelona- preveu com a noves infraestructures viàries al Maresme:

- La connexió C-32-A-2 tram Tordera-Maçanet. La connexió C-32-A-2 tram Tordera-Maçanet.
- La connexió C-32-A-2 tram Tordera-Maçanet La Ronda del Maresme (que no necessàriament hauria de ser en forma de Laterals de la C-32 com es pretenia sinó que s'obre a ampliació de carrils entre altres possibilitats).
- La connexió C-32-A-2 tram Tordera-Maçanet El condicionament dels eixos de connexió amb el Vallès: Eix Arenys-Sant Celoni i Eix Alella- Vilanova del V. (tema a estudiar ja que podria derivar en túnels o altres barbaritats).

b) El Pla Director d'Infraestructures

- La connexió C-32-A-2 tram Tordera-Maçanet El PDI, que defineix actuacions en infraestructures de transport públic com nous aparcaments de dissuasió, carrils bus i nova infraestructura ferroviària.
- La connexió C-32-A-2 tram Tordera-Maçanet.
- Les actuacions previstes pel PDI al Maresme són:
 - La connexió C-32-A-2 tram Tordera-Maçanet (1) Duplicació Arenys de Mar - Blanes (R1)
 - La connexió C-32-A-2 tram Tordera-Maçanet (2) Nova línia orbital ferroviària (Tram Mataró- Granollers) (La CUP és contrària al concepte de Línia Orbital ja que és un reforçament expansiu de les corones metropolitanes. En tot cas ens posicionem a favor de la línia Mataró-Granollers reforçant el transport ferroviari del Maresme amb Barcelona/Sabadell-Terrassa/Girona).
 - La connexió C-32-A-2 tram Tordera-Maçanet (3) Aparcaments d'intercanvi a la xarxa de Rodalies (a Premià i Sant Andreu de Llavaneres)
 - La connexió C-32-A-2 tram Tordera-Maçanet (4) Carril bus de la Pau a Montgat.
 - La connexió C-32-A-2 tram Tordera-Maçanet (5) Aparcaments de dissuasió a terminals i parades de busos (Premià de Dalt i Alella).

c) Pla Director de Mobilitat de l'Autoritat del transport Metropolità 2013-2018, que només s'ha desenvolupat en part.

- La connexió C-32-A-2 tram Tordera-Maçanet El Pla director de mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona té per objecte planificar la mobilitat de la Regió tenint present tots els modes de transport, passatgers i mercaderies.
- La connexió C-32-A-2 tram Tordera-Maçanet El Pla vol fomentar els desplaçaments dels modes no motoritzats, d'acord amb els principis i objectius emanats dels articles 2 i 3 de la llei 9/2003, de 13 de juny,

de la mobilitat, i desenvolupar en el territori el que determinen les Directrius Nacionals de Mobilitat (art. 7.1 de la llei), i en coherència i subordinat a les directrius del planejament territorial vigent a l'RMB.

- La connexió C-32-A-2 tram Tordera-Maçanet Atenent a la diagnosi de la mobilitat i a la seva evolució previsible en l'horitzó de l'any 2018, el pdM traça una estratègia que vol compartir amb tots els agents responsables de la mobilitat i amb els ciutadans, i proposa assolir els reptes següents: (1) Frenar la dispersió territorial (2) Garantir l'accessibilitat a tots els ciutadans (3) Millorar l'eficiència del sistema logístic (4) Aconseguir una xarxa viària més segura (5) Afavorir els modes no motoritzats (6) Millorar la qualitat ambiental (7) Millora de la gestió del transport.
- La connexió C-32-A-2 tram Tordera-Maçanet El pdM analitza la problemàtica dels subàmbits de baixa densitat de l'RMB, entre els quals hi ha diversos municipis del Maresme.

d) El nou Pla director de mobilitat 2020-2025, actualització que s'està desenvolupant de l'anterior pla, vol ser l'instrument per planificar la mobilitat del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona (SIMMB), tenint en compte totes les modalitats de transport que en formen part, tant de persones com de mercaderies, d'acord amb el que estableixen els articles 2 i 3 de la Llei de mobilitat. La principal finalitat del pla és aconseguir que els desplaçaments siguin al màxim de sostenibles, eficients i adaptats a les necessitats de la ciutadania.

Inclou les noves tendències en mobilitat, com ara la T-mobilitat, les restriccions de circulació, el nou escenari de peatges - que no es concreta- el concepte MaaS (mobilitat com un servei) o la mobilitat compartida. Parla també de promoure el canvi d'hàbits de la ciutadania mitjançant l'economia col·laborativa, l'impuls del comerç electrònic (sense tenir potser prou en compte que aquest comerç genera nous problemes de mobilitat) o l'ús del vehicle elèctric i autònom, entre d'altres. Podem dir que és un Pla en clau de mobilitat supeditat a context del Pla Territorial Metropolità i que concreta poc sobre el futur de les infraestructures del Maresme

5.2.3. EL PACTE DE MOBILITAT DEL MARESME

A finals del 2015 la Generalitat presenta el Pla Director de Mobilitat del Maresme i **les forces polítiques i el Consell Comarcal consensuen una moció** per tal que hi siguin incorporades les reclamacions històriques. S'arriba al consens i s'aprova al Comissionat de Mobilitat i a nombrosos ajuntaments. Malgrat això, el text passa de puntetes sobre la concessió i l'empresa concessionària (Abertis) i no especifica la definitiva fi de la concessió de la C-32, sinó que parla més aviat de «fi del peatge» o de «fi del peatge per als maresmencs». Al nostre entendre, és imprescindible **insistir en què caldrà passar la C-32 a una titularitat, gestió i planificació completament públiques que eviti les condicions tant financeres com de model de mobilitat fins ara imposades per la concessionària. És a dir una gestió de la mobilitat i un disseny d'infraestructures que prioritzi el bé públic per damunt de qualsevol privatització.**

La moció i el pacte no esmenten la perllongació de la C-32 fins a Lloret (o Tossa, més a la llarga), sobre la qual parlarem més avall. Al nostre entendre la C-32 al seu pas pel Maresme no hauria de formar part d'una xarxa de comunicació de més ampli abast com es pretén amb el perllongament insostenible entre Blanes i Lloret, més enllà del llinar comarcal maresmenc.

No es fa referència a la necessitat que els estudis inclosos en el Pla aprofundeixin en els diversos escenaris que es derivin de les múltiples variables a considerar -que en bona part dependran de l'evolució de la crisi energètica planetària i de les noves tecnologies en automoció- però també de les orientacions polítiques nacionals i comarcals actives que en política d'infraestructures i mobilitat i ordenació del territori es decideixi prioritzar. En aquest sentit, la nostra disjuntiva de fons és la següent: si s'opta per la continuïtat d'un model de creixement il·limitat en l'ús del territori i els recursos o per una reconversió sostenible de l'actual model de creixement; si es pretén avançar-nos als col·lapses ambientals per realitzar una transició suau o ens aboquem als perills d'un col·lapse abrupte.

En cap moment no es fa referència a la necessitat de modificar la planificació territorial, frenar l'expansió metropolitana i **redistribuir els creixements en**

base al reequilibri territorial. El panorama previst defuig les possibilitats d'intervenció política per capgirar tendències econòmiques i de crear economia productiva arrelada al territori.

Obvien - o potser ja tenen en compte de manera oculta- **que l'allargament de la C-32** generaria encara més expansió urbanística i turística, amb conseqüències encara més insostenibles a nivell de mobilitat i model territorial.

Tornem-hi amb La Ronda Maresme i els laterals?

Arribem aquí a un dels aspectes més sorprenents de les actuacions previstes. D'una manera ambigua es planteja un « **estudi d'oportunitat de la Ronda del Maresme**» que novament no valora en cap moment la fi de la concessió i les seves conseqüències, que no té en les possibilitats de la fi de la concessió el factor fonamental del disseny del futur de la C-32, no posant sobre la taula que si no és de titularitat i gestió pública **entrem en el perill permanent de mantenir el peatge i la doble xarxa viària actual** (potser ressuscitant una remodelació amb laterals) o de convertir en un peatge a l'ombra l'actual gestió d'Abertis.

Alhora, es deixa en l'ambigüitat l'opció a triar sobre modificacions a la C-32 obviant que el propi PTMB preveu la possibilitat de no fer laterals.

*«el Pla territorial metropolità de Barcelona (PTMB) proposa redistribuir els trànsits de llarg recorregut i intracomarcals que actualment suporta la N-II cap al corredor de la C-32, per tal d'alliberar la N-II i impulsar-ne la seva integració urbana. Per tal que el corredor de la C-32 adquireixi aquesta funcionalitat de Ronda del Maresme, el PTMB proposa la creació d'un eix viari complementari en el corredor de la C-32. Tot i això, **permet substituir aquest nou eix per una actuació sobre la mateixa autopista en matèria de nombre de carrils, de reconfiguració dels enllaços (nous enllaços a Cabriels-Vilassar o Teià) o de gestió del peatge...**»*

En paral·lel a la redacció del PTMB, es va impulsar la redacció de l'Estudi informatiu de la Ronda del Baix Maresme entre Montgat i Mataró, estudi que no es va arribar a aprovar. Aquest estudi proposava dues alternatives de

nova via pel corredor de la C-32, una com a calçades laterals amb enllaços a diferent nivell i una altra com a via desdoblada amb rotondes a nivell. **Tanmateix no va estudiar possibles alternatives d'actuació sobre la mateixa autopista tal i com planteja el PTMB.**

En aquest sentit és significatiu i preocupant que, a l'hora de planificar el POUM d'Argentona aquest any 2019, la Generalitat hagi posat pegues a l'Ajuntament per no mantenir a la planificació els espais reservats a uns possibles laterals malgrat que el PTMB no ho exigeix.

5.2.4. RENEIX LA VELLA POLÍTICA DE MOBILITAT, ARA MÉS OPACA I MÉS A L'OMBRA: ALLARGAR LA CONCESSIÓ I L'AUTOPISTA DESTRUINT ESPAIS MOLT VALUOSOS A LA SELVA

Entenem que és fonamental i prioritari **aturar els intents de renovació de la concessió d'Abertis per al 2021** de cara a poder gestionar públicament la xarxa i **incrementar l'oposició a noves xarxes viàries d'alta capacitat al servei de l'automòbil (autopista Lloret i altres variants)**. Seria de gran interès **auditar i denunciar els privilegis d'Abertis pels quals la Generalitat acaba cobrint les suposades pèrdues anuals** de qualsevol baixada d'usuaris de l'autopista que cada any complementen la sagnia econòmica de la concessió. Sota l'ombra de la sostenibilitat s'amaga la perversa política de connivència entre la Generalitat i Abertis que es concreta novament amb projectes insostenibles finançats per la generositat de la concessionària. Empresa que no va ser precisament generosa durant els episodis més cruentos dels fets d'octubre del 2017.

Es manté l'ampliació del nous accessos a Mataró per part d'Abertis -que impliquen un finançament que ens endeuta més- i de la variant de Vall de Gata¹¹ a Arenys de Mar -innecessària i lligada al desenvolupament d'un polígon ja prou comunicat- també per part d'Abertis.

¹¹ Es va generar al 2015 una mobilització en suport a una explotació agroecològica afectada.

I, sobretot, el **projecte d'allargar l'autopista fins a Lloret sota l'ombra i el peatge a l'ombra d'Abertis** en comptes d'optar pel transport públic i l'eficiència i adequació de l'actual xarxa viària amb un canvi modal i alternatives viables molt més econòmiques com ara l'adequació i millora acurada de la GI-682 (la carretera de Lloret a Blanes) o la C-63 (la carretera de Vidreres a Lloret). Creiem evident que **és del tot imprescindible aturar aquest projecte com ho creiem, en general, respecte a qualsevol increment de l'actual xarxa viària bàsica de carreteres i autopistes**, el creixement ha tocat el seu límit i és hora de revertir tendències i abandonar les caduques teories del creixement il·limitat.

Aquest projecte, amb el suport del govern i els grups parlamentaris d'ERC i Pdc, PSC, PP i C's, es troba ara en litigi legal i polític per oposició popular, a la qual s'ha afegit SOS Costa Brava. Suposaria **la continuïtat del model de creixement il·limitat i insostenible -urbanístic, d'infraestructures i turístic- ja caduc** que no respon als grans reptes ambientals planetaris actuals. Implicaria una nova segmentació d'espais naturals i connectors ecològics de gran valor i la pèrdua de més patrimoni natural i paisatgístic augmentant la petjada ecològica. També implicaria **l'increment de la mobilitat en vehicle privat propiciat per una doble casuística**. Per una banda, **l'interès de la concessionària amb peatge a l'ombra per augmentar els usuaris** de la nova via i de l'actual C-32 per tal d'incrementar els beneficis. Per altra banda, **la pròpia ampliació de la xarxa viària que, tal i com diu el Conveni signat per Abertis i la Generalitat, pretén augmentar el tràfic «induit»**. És a dir, tot el contrari del que pretenen els objectius de sostenibilitat dels acords de mobilitat i del consens a què hem arribat.

L'oposició frontal al darrer projecte de l'autopista C-32 fins a Lloret és una de les mobilitzacions que Preservem el Maresme prioritza actualment donant tot el seu suport a la gran mobilització que es produeix des dels moviments socials de Blanes, Lloret i Tossa¹² i SOS Costa Brava. L'impacte ambiental és dramàtic i s'afegeix a les agressions urbanístiques a la Costa

12 Podeu trobar molta informació a les webs: <http://www.soslloret.org/?cat=9> o a <http://blanes.cup.cat/noticia/la-cup-de-blanes-soposa-frontalment-la-perllongaci%C3%B3-de-la-c-32> (hi podeu veure l'esgarrafós vídeo promotor de l'obra on un vial destructor es va empassant els boscos i turons). També adreçant-vos a la Plataforma Aturem la C-32 <https://www.facebook.com/AturemC32BlanesLloret>.

Brava i al Maresme que, parcialment i de manera provisional, acaba d'aturar la Generalitat amb la Moratòria. Podríem qualificar aquests projectes com les majors agressions al patrimoni natural i al paisatge de la Costa Brava de l'actual segle XXI.

L'ex-conseller de Territori i Sostenibilitat, Santi Vila, (de trista memòria) i els seus successors Rull i Damià Calvet, han jugat amb l'ambigüitat sobre l'allargament de la concessió i ens venen l'ampliació de la C-32, de Tordera a Lloret de Mar, com a una bona obra d'Abertis (71 milions d'euros) amb un projecte que, tal i com diu el Conveni signat i aparegut al DOGC de l'11 d'abril del 2015, es basa en un complex peatge a l'ombra que pot implicar també la prolongació del peatge del Maresme sota un kafkià llenguatge jurídic:

Setena

Sistema de compensació i reequilibri

7.1 Sens perjudici del sistema de compensació establert en el Conveni marc de col·laboració sobre diverses actuacions a la C-32 al seu pas pel Maresme, aprovat pel Govern de la Generalitat en data 16 de desembre de 2009, la inversió de l'obra del ramal Blanes-Lloret de Mar es compensarà mitjançant el sistema específic establert a continuació.

A fi de restablir l'equilibri econòmic i financer de la concessió alterat com a conseqüència de les prestacions i obligacions assumides pel concessionari en el present Conveni, s'estableix que la compensació corresponent a la inversió de l'obra del ramal Blanes-Lloret de Mar es computi en un compte de compensació específic.

A l'annex del present Conveni es detalla el mètode de càlcul del saldo de compensació final i la manera que caldrà fixar anualment (saldo de compensació anual) el seu import per raó de la inversió per l'obra del ramal Blanes-Lloret de Mar fins a la data de finalització de la concessió.

L'import del saldo de compensació existent al final de la concessió per raó de la inversió per l'obra del ramal Blanes-Lloret de Mar serà compensat per l'Administració mitjançant l'atorgament d'un període adicional de durada de la concessió d'acord amb el règim jurídic propi del contracte de concessió adjudicat a Invicat.

Així, la necessitat de **plantejar amb urgència una auditoria pública a la gestió de l'autopista del Maresme C-32 per part d'Abertis i les institucions** -i, de fet, a bona part de les autopistes del país- és imprescindible per poder avaluar els costos, els beneficis, les externalitats econòmiques i socials i els deutes il·legítims que ha suposat fins ara aquest model. Hem de tenir en compte que cada any la Generalitat abona a Abertis milers d'euros en despeses per dèficit en usuaris dels peatges.



Més autopistes: perllongar la desgràcia del Maresme cap a la Costa Brava, insistir en el creixement il·limitat.

Per altra banda, la política de peatges a l'ombra portada a terme per tots els governs de la Generalitat de les darreres dècades vol ser la fórmula de privatització a l'ombra de l'autopista Palafolls-Lloret¹³. Un sistema pitjor que els peatges convencionals ja que pagarem una obra innecessària i agressiva amb el territori tots els contribuents (usuaris o no). En funció dels resultats de la inducció que generi la nova autopista – terme utilitzat pels tècnics del projecte- i, per tant, del nombre d'usuaris, la Generalitat abonarà més o menys diners a Abertis -com es fa actualment a altres projectes. D'aquesta manera Abertis sempre surt beneficiada i l'objectiu més insostenible, que és l'augment de l'ús del vehicle privat, possiblement més incrementat. En el cas que el nombre d'usuaris sigui per sota de les previsions i l'empresa s'endeuti per sobre del possible, la Generalitat abonarà sota el seu aval o allargarà la concessió de l'autopista tal com s'acorda al Conveni (a més de ser responsable patrimonial).

En aquest sentit, el cas de l'autovia Vic-Ripoll és un exemple pervers de mala gestió. La Generalitat ha de pagar 207 milions d'euros per «salvar» l'empresa concessionària -a l'ombra- CEDINSA que va fer fallida i no podia tornar el crèdit que va signar amb sis bancs (alguns rescatats amb diner públic com

¹³ Els peatges a l'ombra funcionen de manera que a finals d'any, l'empresa concessionària compta el nombre de cotxes que han transitat per aquella autopista i, basant-se en aquest càlcul, el Govern abona una quantitat determinada a l'empresa. Aquest sistema va ser impulsat també pel Tripartit quan Joaquim Nadal era conseller d'Obres Públiques.

Bankia)¹⁴. Tot plegat forma part de la privatització del territori i de la pròpia administració per mitjà de financiarització a què ens hem referit més amunt. En el cas d'Abertis, l'associació entre el govern i les empreses privades arriba al punt que el president d'Abertis va ser també president del Consell Assessor d'Economia de la Generalitat amb Artur Mas. Per acabar de quadrar els negocis hem de recordar que el Teletak dels peatges convencionals es paga, entre altres bancs, a través de targetes de La Caixa, accionista d'Abertis.

5.2.5. EL CAS DEL MATARÓ-PARC COM A PARADIGMA DELS DESPROPÒSITS

L'aturada del projecte de laterals de l'autopista va ser una victòria sense precedents de les mobilitzacions ciutadanes. La solució al col·lapse a l'entrada nord de Mataró des de la Ronda que, com hem comentat, és conseqüència d'una mala planificació urbanística i que va servir com a excusa al projecte, s'ha mig resolt amb una nova redistribució -sempre amb menys impacte que els laterals- a base de giratoris i accessos que ha posat cert ordre al problema tot i que ha beneficiat el complex Mataró-Parc. L'administració en el seu moment no va exigir cap col·laboració econòmica del complex comercial per resoldre el problema (per exemple amb el finançament d'accessos diferenciats per al seu negoci privat) i s'han mantingut les condicions d'amplada-velocitat dels carrils de l'autopista a la Ronda imposades per Abertis. Cal afegir, a més, que per al moviment veïnal del barri del Camí de la Serra de Mataró en aspectes de detall (pantalles sòniques, enjardinament) encara no s'ha resolt satisfactòriament la concreció del nou nus.

Novament ens trobem amb la necessitat de planificar urbanísticament i blindar el territori en els nous accessos, rondes i variants o en possibles ampliacions, blindar urbanísticament els entorns de la xarxa per evitar la proliferació de pols d'atracció terciaris (grans superfícies comercials i d'oci, especialment) que generen un reforçament de mobilitats no desitjades.

¹⁴ Sobre aquest cas podeu llegir el diari ARA, divendres 27 de març del 2015. http://www.ara.cat/suplements/emprenem/via-morta-dels-peatges-lombra_0_1329467103.html

L'ampliació imminent del complex Mataró Parc contradiu els principis i pretesos objectius de mobilitat sostenible i crea un cercle viciós en l'ampliació dels accessos actuals. La Generalitat, a l'esmentat Pacte de Mobilitat del Maresme, va projectar la remodelació d'aquest enllaç ja recentment remodelat. La definició d'intencions és clara:

«A l'enllaç de Mataró Oest, l'obra permetrà millorar l'accés a l'hospital de Mataró i al centre comercial "Mataró Parc" i afavorir la fluïdesa del trànsit, en especial en hores punta, en els moviments en aquest entorn i amb el tronc de l'autopista.»

i el que és més escandalós:

«Addicionalment, es millorarà també l'accés per a vianants al centre comercial creant un itinerari segregat del trànsit rodat des de la rotonda de França fins al centre comercial»

En la voluntat d'intencions es delata l'ordre de prioritats, i d'aquesta manera es defineix sense embuts qui mana a l'hora de planificar aquest embut (els interessos del complex comercial) que en el seu moment es va instrumentalitzar per tal de justificar els laterals.

Per altra banda, l'accés a l'Hospital des del Baix Maresme és especialment deficient, ja que està condicionat a un llarg accés d'un carril, compartit amb l'accés a Mataró-Parc.

Topem novament amb les contradiccions entre polítiques urbanístiques, models comercials i mobilitat quan l'ajuntament de Mataró aquests darrers anys ha optat **per l'ampliació de Mataró-Parc**, procés que s'està estudiant i al qual cal oposar-se fermament per evitar reforçar les disfuncions d'un model obsolet.

5.3. EL MARESME, PIONER EN FERROCARRIL, AUTOPISTES I MOBILITZACIONS

Parlar del Maresme és parlar de la comarca pionera del primer ferrocarril del país però també de la primera autopista -de peatge- i del conflicte permanent generat amb el territori que ha comportat múltiples mobilitzacions que, si ve no han pogut aturar els grans projectes del segle XX sí que ho han aconseguit parcialment en l'actual segle (parlem dels “laterals”) fins al punt que podem afirmar que la plataforma Preservem el Maresme -fruit de la confluència de moltes lluites anteriors- és ara per ara l'interlocutor imprescindible en temes de territori i mobilitat davant les institucions i forces polítiques. De fet és una força que ha fomentat el que podríem anomenar la Nova Cultura de la Mobilitat al Maresme¹⁵.

5.4. LES NOVES MOBILITATS DAVANT LA CRISI ENERGÈTICA I CLIMÀTICA

Com exposarem més endavant en l'apartat dedicat a l'energia, **la gravetat de la crisi energètica i climàtica ens aboca a escenaris socials i econòmics cada cop més incerts** que precisen un aprofundiment de les orientacions polítiques generals però també en les locals.

L'aposta per les energies renovables i per l'electrificació progressiva de la mobilitat solen presentar-se com les solucions al problema i, tanmateix, hem de tenir molta cura a l'hora de dissenyar programes municipals i propostes de mobilitat per no caure en aquest relat oficial que no qüestiona la veritable necessitat d'avançar en polítiques de reconversió profunda des dels municipis que tinguin en compte els canvis en les infraestructures i ens els hàbits de consum i de mobilitat imprescindibles per a abordar la crisi planetària.

15 ANNEX 6 : CODESEMA va redactar el dossier adjunt: »Una proposta alternativa de mobilitat, xarxa viària i transport públic al Maresme» any 1998 actualitzat el 2003.

La solució no és només tecnològica sinó, sobretot, de política econòmica. La tecnologia no és neutra en si mateixa sinó que està condicionada a les finalitats de qui la financia. En aquest sentit, **l'aposta pels vehicles elèctrics no es pot entendre com una simple substitució dels vehicles contaminants, sinó que ha de situar-se dins unes finalitats de decreixement, de reducció de la mobilitat en vehicle privat, de compartir vehicles, d'electrificar des del municipi el transport públic col·lectiu.** En el camí, també, de la reducció -i en cap cas de l'increment- de la xarxa viària radial d'alta capacitat, del parc de vehicles i de la mobilitat innecessària (el cas de les grans superfícies comercials és paradigmàtic). I tenint en compte que **l'electrificació massiva de la societat és insostenible sense una reducció dràstica dels consums.**

Paradoxalment, **les grans corporacions automobilístiques** amb la seva lògica capitalista, preveient també els escenaris de declivi i augment dels preus del petroli, ja opten per promoure plans de propietat compartida de vehicle -especialment elèctric-, la finalitat dels quals és avançar-se per poder continuar arribant a consumidors de mitjà poder adquisitiu. Però no ens enganyem, la seva finalitat no és substituir uns vehicles pels altres en clau de sostenibilitat ambiental (bé ho van demostrar amb el frau dels controls dels motors diesel) sinó adaptar-se a les demandes del mercat lliure i continuar trobant esquetxes de creixement. Aquestes polítiques de venda i producció són un indicador clar que el zenit del petroli s'està produint però, alhora, poden tapar els ulls a una població amarada de la nova religió del tecno-optimisme.

Potser només les evidències en forma d'**una progressiva desposseïció futura de l'accés a la mobilitat podran desencadenar una consciència** que ens porti a la voluntat de canviar la nostra forma de vida en relació al consum i la mobilitat. És aquí on ens cal avançar des del municipis, la mobilització i la creació de xarxes socials de mobilitat sostenible.

5.5. ALTERNATIVES PER UNA NOVA CULTURA DE LA MOBILITAT

5.5.1. A nivell general i dins un model territorial de reequilibri i sostenibilitat -i incorporant propostes també del PMM- defensem com a prioritat la creació de les xarxes de transport públic comarcals i intercomarcals i l'impuls de noves xarxes de ferrocarrils no radials connectant eficientment les comarques i el municipis. Apostem per:

-Impulsar el transport de mercaderies en tren, ja que el transport per carretera és actualment insostenible des del punt de vista ecològic.

-Fomentar la mobilitat compartida entre usuaris i de baix impacte especialment per als desplaçaments als polígons i zones industrials de més de 200 treballadors.

-Promoure l'electrificació de la flota de vehicles de transport públic col·lectiu, especialment de l'autobús per reduir el seu impacte sobre la qualitat de l'aire i el canvi climàtic.

-Millorar les tècniques d'informació a temps real de la xarxa de bus interurbà i intramunicipal així com renovar el mobiliari (marquesines i pals).

-Incrementar les parades de transbordament i modificar si s'escau els recorreguts del bus per permetre incrementar la intermodalitat amb altres serveis de transport com el tren o els ferrocarrils.

-Implementar el mecanisme de parades intermèdies de les línies de bus nocturn especialment per a dones i per reduir el màxim possible els punts de l'espai públic que són percebuts com a insegurs per a les dones.

5.5.2. En els nostres pobles i barris. És necessari **abordar la massificació del vehicle privat** i l'impacte sobre la qualitat de l'aire i la salut de les persones. Per això és necessari:

Abaixar el preu/tarificació social del transport públic. Adaptar la grandària dels autobusos al nombre de viatgers habituals de les línies (en alguns trajectes potser cal canviar grans vehicles per microbusos o inclús taxis).

Pacificació dels carrers del centre dels nuclis urbans, reduint la velocitat de circulació a 20 km/h i prohibint la circulació de vehicles privats.

Vianalització dels carrers i establiment de la plataforma única on sigui possible no diferenciant la vorera de la calçada quan la seguretat i la impossibilitat d'aparcar en l'espai sigui possible, tot mantenint o respectant el paisatge patrimonial urbà en els espais que l'han mantingut.

Reducció de carrils del vehicle privat en les grans vies de circulació dels municipis i la seva reconversió en carrils de bicicleta, de transport públic o ampliació del voreres.

Eliminar les subvencions públiques i incentius a la renovació dels parcs de vehicles privats siguin de combustió i/o elèctrics.

Aprovar regulació i sistemes de control que optimitzin la gestió de les reserves de càrrega i descàrrega en la via pública i la distribució urbana de mercaderies amb vehicles de baixes emissions.

Establir Àrees d'Emissions Zero entorn a Centres Educatius i centres sanitaris que garanteixin la reducció de l'exposició a contaminants atmosfèrics i sorolls dels col·lectius poblacions més vulnerables. Creació de camins escolars.

-Propostes per dissuadir de la tinença i ús de cotxe particular.

Reservar places d'aparcament/estacionament al carrer i llocs estratègics per a cotxes d'ús compartit, l'anomenat *carsharing* i amb el park and ride (zones de trobada entre usuaris per a compartir cotxe), estudiant les ubicacions idònies per accedir a vehicles compartits i estimular també el taxi compartit.

Implantar mesures per desenvolupar a fons un parc de vehicles municipals elèctrics, adquirir vehicles de transport públic i de serveis municipals i punts de càrrega per als vehicles públics. No als punts gratuïts de càrrega privada, ja que això implica -en temps de pobresa energètica- subvencionar finalment les classes mitjanes-altes amb poder adquisitiu i les empreses automobilístiques. Per altra banda, seria insostenible que els ajuntaments es fessin càrrec econòmic d'un parc de vehicles privats elèctrics en augment.

Proposar aparcaments dissuasius gratuïts als afores dels pobles i ciutats per descongestionar el centre, connectats estratègicament mitjançant la xarxa de transport públic col·lectiu.

A més, hem de treballar per adaptar els nostres barris i pobles a les necessitats de la ciutadania i garantir el dret d'accessibilitat i a la mobilitat per a persones amb diversitat funcional i malaltia mental, per això proposem:

Aplicar paràmetres d'accessibilitat universal o Disseny per a Tothom, tant en l'entorn urbà, com en l'habitatge i el transport, per tal de fomentar la supressió de barreres arquitectòniques, urbanístiques i de comunicació i promoure el transport adaptat.

Garantir a tot el territori un transport públic totalment accessible per tal que tothom, i també les persones amb diversitat funcional, puguin desplaçar-se de forma segura i autònoma.

Definir i oferir el Servei de transport Porta a Porta com a servei públic de transport. Tarifes del servei establertes en els paràmetres del servei de transport públic ordinari. No penalitzar amb tarifes abusives els usuaris/àries amb diversitat funcional que necessiten aquest servei per al seu desplaçament i autonomia personal.

5.5.3. Al Maresme, més en concret, optem per la **priorització ferma del transport públic i dels desplaçaments a peu i amb bicicleta** juntament amb el mínim impacte ambiental i territorial de les noves infraestructures de transport col·lectiu que els desenvolupin. En relació amb el transport urbà, caldria dissenyar un **pla de xoc de pel transport públic** més enllà del propi municipi, amb una **visió intermunicipal**, fins i tot, comarcal, amb criteris ecològics, populars i no malbaratadors i considerant les escasses disponibilitats de territori.

Proposem valorar l'inici de la municipalització de gestió i propietat dels autobusos optant per la **priorització del seu finançament** i cercant vies per traspasar diners del món privat que avui gestiona la mobilitat en benefici d'allò públic.

Un primer pas pot ser la **municipalització de les zones blaves** o dels aparcaments subterranis acabant amb el servei externalitzat i que els beneficis s'inverteixin en els transports públics locals.

Exposarem a continuació **alguns aspectes de concreció d'alternatives en infraestructures i dinàmiques**. Cal remarcar que la complexitat de la problemàtica ha fet sorgir diverses opcions i propostes, a vegades complementàries, a vegades poc viables econòmicament, i que cal considerar i debatre dins les prioritats pressupostàries i amb el convenciment que **no és la nostra tasca arribar a precisar el detall específic i tècnic de concreció de les alternatives** sinó les **línies generals encaminades a un model sostenible**.

Les alternatives comarcals, que van començar a dibuixar a trencants de segle, CODESEMA i Xarxa Maresme i a les quals hem donat suport van ser actualitzades en documents i propostes posteriors per Preservem el Maresme¹⁶ -amb el suport de l'Associació de Promoció del Transport Públic- on s'exposen detalladament les concrecions basades a grans trets en:

La pacificació de l'actual NII, aturant la creació de nous pols d'atracció terciaris (complexos comercials i d'oci) que augmenten la mobilitat en

16 ANNEXOS 7 i 8: Documents adjunts de gran interès elaborats per Preservem el Maresme: «La mobilitat del Maresme », 2010 i «Perquè diem no al laterals de l'autopista», 2011.

vehicle privat i contradiuen al voluntat de pacificació consensuada per les forces polítiques del territori. Important la integració urbana de la R1.

La prioritització d'un Pla de Rodalies:

- Apartadors i millores senyalització
- Nous Semi-directes per la costa (Blanes - Calella- Arenys - Mataró – Vilassar – Premià – Masnou – BDN). Augment freqüència a Girona sense transbordament a Massanet.
- Ampliació capacitat (combois i andanes per reduir la incomoditat del passatge).

Xarxa lligada de **BUS EXPRESS + BUS URBÀ**. Aprofitar la calçada reservada a l'autopista per **BUS-VAO** i bus exprés (segregar l'autobús de la congestió), crear alternatives competitives pels pobles i barris de dalt, autobusos intercomarcals que uneixin la comarca...).

La reivindicació del futur tren Mataró-Granollers beneficiaria la reducció de l'ús de vehicles privats en la mobilitat cap al Vallès, podria ser una opció complementària també en direcció a Barcelona i Girona, sempre que és reforçés i optimitzés la xarxa de ferrocarril del Vallès, actualment amb freqüències molt irregulars i discontinües, especialment en les línies cap a Girona. Tot i així caldrà blindar urbanísticament tot l'entorn de futures estacions per evitar que siguin pols d'atracció de projectes immobiliaris especulatiu o de més superfícies comercials. I planificar-hi bones connexions en clau de mobilitat a peu, bicicleta i autobús. Per a nosaltres, aquest tren cal desvincular-lo del concepte de «Tren orbital» perquè és un reforçament radial de corones metropolitanes.

També hi ha hagut propostes tècniques com l'exposada per l'activista Jordi del Egado que opten especialment pel ferrocarril soterrat al Maresme que, al nostre entendre, és poc viable si tenim en compte tant l'alta inversió -que podria ser destinada a millorar l'actual xarxa de tren i d'autobusos- com per l'impacte sobre rieres i aqüífers i el trencament de llaços visuals del territori en el desplaçament.

5.6. PEATGES DISSUASIUS, LA PROPOSTA DE LA VINYETA I EL RESCAT DELS PEATGES

L'existència del peatge a l'autopista ha estat un dels detonants de les mobilitzacions ciutadanes, però sortosament s'ha sabut donar un contingut global i territorial a les mobilitzacions més reeixides. La concessió a Abertis és una privatització del territori i ha estat un condicionant a l'hora de planificar la capacitat i característiques de velocitat de les infraestructures fent impossible la seva conversió en N-II.

Malgrat aquesta realitat inajornable, la nostra reivindicació de la fi dels peatges no ha d'obviar el debat entorn a considerar la possibilitat de **crear alguna mena de peatge públic dissuasiu que reguli les entrades a Barcelona** i afavoreixi el transport públic, ajudant a finançar el manteniment d'aquestes grans infraestructures.

Els peatges són d'alguna manera un entrebanc a la mobilitat en vehicle privat i poden ser dissuasius (com és el cas de les entrades a Londres) però, alhora, poden crear una discriminació del tràfic per vies paral·leles de més perillositat com és el cas del Maresme. **La fi del peatge de la C-32 al 2021 l'entendem, en canvi, com una oportunitat de gestió pública que elimini la N-II com a via comarcal** obrint l'oportunitat de pacificació, ubicació de carrils bicicleta i per a vianants i autobús, i eliminant la greu sinistralitat actual.

La Generalitat planteja l'opció del pagament d'un impost **-la vinyeta-** per a utilitzar les autopistes com a manera de finançar-les com es fa a alguns llocs d'Europa (Suïssa). En el cas del Maresme no valorem que sigui possible perquè impossibilitaria la pacificació de la N-II. I a nivell general caldria potser pensar més en l'impost de vehicle o de carburants com a via de finançament penalitzant el major ús del vehicles privats.

5.7. DESMANTELLAR LES ACTUALS ÀREES DELS PEATGES, UNA OPORTUNITAT IMMINENT I SIMBÒLICA DE RESTITUCIÓ A LA TERRA

Al 2021 s'ha d'acabar el peatge al Maresme, això significa que caldrà **recuperar els grans espais públics que ara ocupen a Arenys, Palafolls, Alella, Vilassar de Dalt** i iniciar el seu desmantellament i la seva restitució a la Terra i al poble. És **imprescindible que els ajuntaments blindin urbanísticament i urgentment aquest espais** formats per accessos amb grans giratoris i instal·lacions molt diverses. Seran hams on els taurons hi voldran ubicar més superfícies comercials i de servei a l'automòbil.



Per contra, caldrà donar-los una ocupació ben diferent. Són una **gran oportunitat per restaurar grans peces de paisatge trinxat per l'autopista**; en els casos d'Arenys i Palafolls es podria retornar part de la morfologia, ara trencada, del relleu. El retorn paisatgístic podria reforçar el caràcter de separador verd entre els municipis afectats ubicant-hi espais enjardinats o agrícoles amb pantalles arbrades als marges de l'autopista. La permeabilització d'aquestes grans superfícies aportaria grans quantitats d'aigua als aquífers i disminuiria els cabals dels desguassos actuals. En alguns casos podria restituir-se el curs dels torrents afectats.

Desmantellar-los per restituir la terra al poble, planificant-hi espais verds i agrícoles, valorant la possibilitat d'ubicar-hi aparcaments arbrats lligats a xarxes d'autobús interurbà intermodal dins la potenciació d'aquest servei, podrien ser opcions engrescadores. Alhora, afavoriria l'obertura o recuperació de camins segurs per a vianants i vials per a bicicletes ara segmentats per la infraestructura sobredimensionada. És **especialment greu la barrera** a la mobilitat no motoritzada que provoca el viaducte i el peatge **entre els dos Arenys**.

Aconseguir aquestes restauracions seria una **exemplificació real i simbòlica del retorn del deute ambiental i territorial** que hem heretat i ens faria avançar en una **nova cultura del territori**.

5.8. CORRECCIONS AMBIENTALS A LA XARXA VIÀRIA ACTUAL

Entre les mesures concretes seria important acabar la instal·lació de pantalles d'esmorçament del so i dels contaminants complementades amb arbrat adient, especialment als barris populars més propers a la xarxa viària -dins el plans de barris o des d'altres àmbits d'actuació.

En relació amb les superfícies asfaltades, tendir en el possible a la instal·lació de paviments drenants que deixen passar l'aigua -que afavoreix l'alimentació els aquífers subterranis. Vetllant per la prohibició de l'ús d'escòries d'incineradora en els paviments com s'ha fet en alguns casos.¹⁷

¹⁷ Sobre escòries, vegeu l'apartat de residus d'aquest document.

Seria necessari introduir correccions en els entorns de les autopistes i de la xarxa de carreteres en general amb l'objectiu de corregir aquelles actuacions més agressives sobre talussos, desmunts de terrenys, intubacions de torrents i millorar la qualitat tècnica de viaductes i túnels.

5.9. XARXA DE CAMINS, PRIORITZACIÓ DEL VIANANT, CARRILS I CIRCUITS PER BICICLETES

Els vianants són, juntament amb els ciclistes, els altres grans oblidats quan es parla de mobilitat, ja que sembla que aquesta ha d'implicar, per força, l'ús d'algun vehicle de motor. Tanmateix, és del tot evident que tothom és, en una mesura o altra, un vianant que ha de desplaçar-se a peu per unes vies de comunicació i unes poblacions que, desgraciadament, estan estructurades en funció del vehicle privat.

De forma general i com a principi director, caldria treure espai al vehicle privat en favor de les formes de transport col·lectives i dels desplaçaments a peu i amb bicicleta. És del tot urgent la creació i la potenciació dels espais i de les illes per a vianants amb l'objectiu de garantir la seva mobilitat, la qual és, no ho oblidem, la més saludable, ecològica i econòmica de totes les formes de desplaçament possibles, especialment en el cas de les distàncies curtes, en les quals es produeixen la majoria dels desplaçaments. Cal eixamplar les voreres de les nostres poblacions i donar-los unes dimensions adequades allà on no les tinguin, restringir el trànsit rodat d'aquells carrers d'amplada inferior als 7 o 8 metres, fent plantació d'arbres a zones de vianants i tendint a restringir fortament l'ús del vehicle privat dins els nuclis urbans.

En darrer lloc, i en el més absolut oblit, trobem aquelles iniciatives futures en el camp de les comunicacions sense motor. L'assumpció merament electoral i formal d'aquests conceptes ha fet que les realitzacions i els projectes en aquest camp hagin estat poc serioses i marginals. Hi ha hagut iniciatives de recuperació d'antics camins, senyalització d'alguns camins de muntanya i alguna altra aportació en aquest sentit. Però, en general, si comparem amb algunes comarques avançades, hi ha una **mancaça de projectes municipals**

o comarcals que posa de manifest la consideració dels desplaçaments d'aquesta mena com una possibilitat completament marginal i secundària, un fet que s'agreuja si tenim en compte que en determinades zones de la comarca (Plana de la Tordera) existeix una llarga tradició de desplaçament amb bicicleta.

5.10. A PEU, AMB BICICLETA I VEHICLES SENSE COMBUSTIÓ: D'USOS SUBALTERNES A USOS COMPLEMENTARIS DEL TRANSPORT PÚBLIC

És evident que la circulació a peu o amb bicicleta i altres petits vehicles sense combustió per l'actual xarxa viària és temerària. Anar avui pel Maresme amb bicicleta o a peu és una opció d'alt risc. Tant els ciclistes com els vehicles entren permanentment en conflicte d'usos. Els uns temen per la seva integritat, els altres han d'alterar la velocitat i realitzar avançaments perillosos. Aquest fet és constatable diàriament i suposa una paradoxa sorprenent: els desplaçaments més ecològics són els més difícils i perillosos. S'ha construït una xarxa viària on els usos sostenibles s'han reduït a subalterns. És la paradoxa provocada per la inèrcia de les polítiques viàries obsoletes.

És fonamental potenciar, facilitar i fer possible l'ús quotidià d'aquestes formes de desplaçament. A través d'una densa xarxa de camins i vies i carrils bici interconnectats a través de tots els municipis i llocs d'interès fent possible el desplaçament segur entre qualsevol municipi. No és menyspreable el nombre de persones que a vegades veiem a peu o amb bicicleta per la carretera fent-ne un ús per desplaçament laboral (pensem especialment en grups de treballadors d'origen immigrant). El desplaçament quotidià (laboral, per anar a comprar o a escola) també cal, doncs, plantejar-lo com a alternatiu i complementari si es propicia i es potencia.

Pel que fa als desplaçaments amb bicicleta i a peu de finalitat esportiva, de lleure i turístic-excursionista, caldria no menysprear la seva importància econòmica en el sector serveis i potenciar-los amb un possible increment que

segurament s'obtidria amb les remodelacions viàries que proposem. També cal potenciar que els carrils i camins alternatius a les carreteres siguin vies d'accés a la multitud de pistes, camins i corriols de muntanya existents.

- Cal valorar si els carrils bici interurbans, per seguretat, haurien de ser d'ús obligatori i s'hauria de senyalar la prohibició estricta d'ús de la resta de la carretera per a les bicicletes –pensem en l'habitual grup de ciclistes en paral·lel.
- Valorar municipalitzacions de serveis de lloguer de bicicletes, reduir les tarifes i fer-lo gratuït per a joves i col·lectius en situació de vulnerabilitat econòmica.
- Elaborar plans intermunicipals per a la connexió dels nuclis urbans per mitjà de carrils de bicicleta segregats de les carreteres.
- Reforçar la xarxa d'aparcaments de bicicletes en l'espai públic i regularitzar-ne i limitar-ne l'ús per a les empreses de lloguer de bicicletes especialment, les enfocades a l'ús turístic.
- Incrementar i millora de la xarxa i interconnexió entre municipis i nuclis urbans així com l'impuls de vehicles de mobilitat personal i cicles de més de dues rodes.
- Establir plans de conscienciació i informació sobre l'ús de la bicicleta i seguretat vial.

Fem del nostre, un municipi pioner per a vianants i bicicletes, els beneficiats en seríem tots: reducció de sinistralitat, fluïdesa del trafic, potenciació del lleure ambientalment responsable, increment de freqüentació de ciclistes i excursionistes, mobilitat més sostenible, imatge positiva del municipi i potenciació del coneixement del magnífic patrimoni natural i rural.

No podem delegar totes aquestes actuacions a l'administració, perquè siguin reeixides precisen la participació ciutadana i dels seus usuaris.



Tot plegat pot promoure un lleure sostenible i lliure de la mercantilització i incrementar l'arrelament, el coneixement de l'entorn i del territori. Cal també recuperar els patrimoni de camins i fondos ara emboscats, perduts o que els pagesos han hagut de bloquejar per impedir accessos perniciosos.

5.11. CIRCULACIÓ MOTORITZADA I SOROLLS I PERILLS AL CASC URBÀ I ALS ESPAIS NATURALS

Una qüestió propera a l'anterior, és la **proliferació de contaminació acústica** i el **perill de les velocitats en el casc urbà, als espais naturals i als camins intermunicipals** per part d'alguns usuaris de motocicletes, motos de muntanya, quads i, sovint, de cotxes més o menys esportius. El problema –causat per una minoria i patit per una majoria silenciosa i submissa– requereix mesures generals i des dels municipis es podrien intensificar els controls puntuals del soroll i ús, conscienciar els conductors i els centres mecànics intensificant alhora la senyalització i restringint en el possible la freqüentació abusiva.

En el cas dels espais naturals la circulació abusiva amb motos de trial, quads i altres varietats (també alguns cotxes 4x4) assoleix una gravetat considerable. Per una banda es salta la llei de manera flagrant (fins i tot la Llei Omnibus molt més permissiva): es circula, sovint, fora de pista dins els boscos i camps; per camins d'amplades inferiors a les normatives; a velocitats molt altes; en grups majors dels autoritzats; amb soroll que supera qualsevol normativa. A vegades sense matrícules i acompanyant motos conduïdes per menors.

Els perjudicis ambientals són greus: erosió als camins, corriols, rieres i boscos; malmesa de sembrats; alteració de l'activitat reproductora i nidificadora de les aus a causa del soroll; perjudici i perill per a les persones que passegen, als boletaires, caçadors i excursionistes; impediment de l'activitat equestre. Es trenca el benestar dels qui volen gaudir d'un ús responsable del bosc i fins i tot dels propis motoristes responsables.

Es tracta, d'alguna manera de definir una política d'utilització dels espais naturals i periurbans per part de vehicles amb especial risc (motos, quads, 4x4) amb una senyalització clara dels recorreguts permesos, informant tots els ciutadans i estudiant alternatives com podrien ser uns circuits de pràctiques per cada especialitat (potser en algun espai degradat lluny de qualsevol habitatge) que s'hauria d'autofinçar pels propis usuaris.

5.12. CONTINUAR LES MOBILITZACIONS I XARXES SOCIALS DE MOBILITAT ALTERNATIVA, GARANTIA PER AVANÇAR

No volem ser mers gestors, sinó impulsar un poble actiu amb el seu territori. Caldrà per tant, **continuar donant suport a noves mobilitzacions, accions i mocions municipals que prioritzin el transport públic i optin per acabar amb la concessió d'Abertis al 2021** de cara a poder **gestionar públicament la xarxa**. La CUP del Maresme ha donat suport als plantejaments generals de Preservem el Maresme i recentment ha aconseguit que s'aproessin mocions que prioritzen el transport públic i opten per acabar amb la concessió d'Abertis al 2021.

Ens proposem també:

- Empènyer les mobilitzacions contra l'autopista Palafolls-Lloret des l'entorn social de l'Alt Maresme i la Selva promovent, alhora, el debat sobre la proposta alternativa de de transport públic i la potenciació de l'autobús Palafolls-Lloret ¹⁸.
- Donar suport a les mobilitzacions a la comarca impulsant campanyes com STOP PUJADES del Transport Públic que es va

18 Entre les alternatives destaca el projecte Tramtordera, ideat per l'estudiant d'arquitectura Víctor Catalan, es basa en la idea de desdoblar la GI-682, que passaria a tenir dos carrils en cada sentit, i d'incorporar un tren tramvia a la mitjana de la carretera que connectaria Palafolls, Blanes i Lloret. Segons els partidaris del projecte s'evitaria allargar la C-32 que afectaria les zones d'alt valor paisatgístic del Vilar, a Blanes, i Sant Pere del Bosc, l'Àngel i les Alegries, a Lloret; evitaria, igualment, el col·lapse de la GI-682 i facilitaria la creació d'una via verda per l'antic camí de Blanes a Lloret.

posar en marxa fa quatre anys fent insistència en la discriminació social de l'actual model de transport públic.

- Realitzar propostes locals i intermunicipals de redistribució de les xarxes de d'autobusos. Si Mataró és capital de comarca hi hauria d'haver autobusos directes des dels pobles com es tenen amb Barcelona. En el cas de l'autobús urbà un bon exemple podria ser la proposta elaborada respecte al Mataró-bus per part de la CUP de Mataró on es proposa una nova orientació que redissenya circuits i inclou transbordaments, millora d'aparcaments creant una estació de bus lligada al tren¹⁹.
- Potenciar carrils bici i vials per anar a peu especialment per a la circulació quotidiana intermunicipal. També en aquest sentit s'ha realitzat un molt complet document d'alternatives per part de la CUP de Mataró amb la col·laboració d'associacions de foment de la bicicleta que adjuntem²⁰.
- **Donar continuïtat a les mocions presentades per la millora sostenible dels camins marítims** com a llocs de desplaçament a peu i amb bici presentades per la de CUP Vilassar i la Crida Premianenca, com també per la CUP Mataró en un sentit idèntic.
- Continuar el **suport a les mobilitzacions per la millora de les estacions de tren** -el cas de Premià de Mar és greu- i també per vetllar per una tipologia de les estacions harmònica amb el paisatge i amb materials resistent a la seva ubicació propera al mar. Mantenir les estacions històriques com a **patrimoni arquitectònic ferroviari**.
- Suport a iniciatives cíviques de base com la cooperativa Som Mobilitat, arrelada a la comarca, paral·lela a Som Energia, que aposta per prioritzar una mobilitat a peu, en bicicleta i transport públic i, alhora, el vehicle elèctric compartit.

19 ANNEX 9. Veure "La Nova manera de moure's per Mataró" de la CUP Mataró, 2015.

20 ANNEX 10: Proposta : «La bicicleta un vehicle per humanitzar Mataró» de la CUP 2015.

6

Desenvolupament
agrari i forestal
al Maresme.
Petits passos cap a la
sobirania alimentària

6. Desenvolupament agrari i forestal al Maresme. Passos cap a la sobirania alimentària

6.1. EL MARESME, POTÈNCIA AGRÀRIA “EN POTÈNCIA”

Considerem l'agricultura i les pràctiques ramaderes i forestals tradicionals com a factors que han conformat. L'**expansió de l'agroindústria des dels anys 60** amb els seus efectes ecològics i de pèrdua de sobirania alimentària precisen la reorientació de les formes intensives de ramaderia i agricultura que existeixen, avui, algunes de les amenaces més importants per a la qualitat de la vida i el paisatge rural.

Moltes de les **millors terres agrícoles del Maresme han estat en bona part engolides per la febre immobiliària** de les darreres dècades, els polígons industrials i les infraestructures viàries; d'altres, sovint les menys productives de muntanya -abans ocupades per vinyes, oliveres, ametllers i garrofers- han sofert l'abandó i han estat envaïdes pel bosc. A més, la política general, que ha afavorit i **subvencionat l'agroindústria productivista**, ha posat en crisi la pagesia familiar a tot el país i a la comarca. Malgrat això, han aparegut experiències que potencien els productes de qualitat i locals emmarcats en el concepte de sobirania alimentària i han sorgit a la comarca nombroses dinàmiques de cooperativisme en xarxa de productors ecològics i consumidors.

Dins l'agricultura més convencional, a grans trets, a la comarca encara destacaríem les produccions de l'entorn d'Alella amb la vinya, l'entorn de Vilassar i Cabrera amb flor i planta ornamental, la maduixa a Canet, Sant Pol, Sant Cebrià i Calella, les importants hortes de Cabrera i de les Cinc Sènies i de les planes de la Tordera i l'Alt Maresme. S'han realitzat **tímides polítiques municipals de promoció de determinats productes**



de proximitat i qualitat (mongetes del ganxet, cirera d'Arenys, vi d'Alella, formatges, pèsol i maduixes, o de la planta i flor, entre d'altres) i s'ha potenciat **també tímidament la valoració de la presència als mercats ambulants dels productes de proximitat**. Malgrat això, la política real de les administracions es veu en els resultats (regressió agrícola generalitzada i disseny territorial on el sòl agrícola sempre és el primer a rebre) més que en les polítiques de façana.

El sector ramader ha sofert també una gran regressió. A la comarca sobreviuen escassos ramats d'ovelles i cabres, alguns lligats a noves produccions de formatges; algunes explotacions de vaques lleteres es mantenen a Dosrius i a la plana de Tordera; l'explotació d'aviram i conill i porc -sovint molt intensiva- és més abundant i han sorgit algunes explotacions ecològiques destacables.

Paradoxalment l'explotació agrària, ramadera i forestal compta al Maresme amb unes condicions climàtiques, geològiques i hídriques privilegiades, de manera que, tradicionalment juntament amb el Baix Llobregat, encara no fa més de mig segle s'abastia de producció hortícola una Barcelona que ja superava el milió d'habitants. Un retorn a la terra, innovador, arrelat a la

tradició rural pròpia, amb explotacions petites i mitjanes, amb productes de qualitat i proximitat que tendeixin a la producció cada cop més ecològica²¹ són les alternatives possibles i desitjades però, sense una política nacional i local que les potenciï, l'important esforç de bona part de la pagesia maresmenca no pot ser suficient.

6.2. MESURES CONCRETES PER AL DESENVOLUPAMENT AGRARI AL MARESME

Com hem exposat als apartats d'urbanisme i ordenació del territori, cal **blindar el sòl agrari actual** i, com es fa amb els polígons industrials, entendre'l com un sòl a explotar de manera sostenible amb **plans locals i comarcals de desenvolupament**, també aquí cal **una planificació supramunicipal amb planificacions que entenguin l'espai agrari com un equipament dels pobles i ciutats i que tinguin en compte les possibilitats dels conreus d'horta** tan variats, valorant la **reintroducció de fruiters** com el taronger -de gran tradició a la comarca- i **els conreus de secà** amb la reintroducció de cereals, olivera, vinya, garrofer, ametller... Possibilitats totes elles lligades a una inversió en assessorament tècnic i investigació adaptada al territori i a l'intercanvi d'experiències de base dels productors o iniciatives civils (com és el cas de l'experiència «Tiana Cultiva i Preserva les Nostres Llavors», de la xarxa agroecològica del Maresme o de «Futur del sòl agrícola» de Vilassar de Mar).

Cal concretar les possibilitats de **creació de bancs de terres i incentivar el lloguer i disponibilitat de les terres ermes** així com recuperar espais productius que comencen a ser envaïts per la vegetació colonitzadora i el bosc potenciant acords de temp-teig i recapte. Un objectiu fonamental és la renovació generacional i l'accés a la terra de treballadors sense terres -ara assalariats i amb molta experiència en les hortes del Maresme- que poden patir la precarietat de l'abandó de conreus.

21 Entenem que l'agricultura tradicional ja era l'agricultura ecològica tot i que cal adoptar les moltes innovacions i avantatges actuals per posar al dia tradició i innovació. Les diverses opcions d'agricultura «orgànica», «ecològica», «permacultura», etc. formen part de la rica varietat d'opcions dins aquest camp de producció imprescindible.

Establir **paisatges de mosaic** amb transicions entre sòl urbà i sòl agrícola, rieres i torrents, corredors biològics i forestals recuperant la biodiversitat i la pròpia productivitat de les terres agrícoles. **Recordem també la possibilitat exposada de crear parcs agroforestals.**

Facilitar infraestructures, assessorament tècnic i gestions des de l'administració per potenciar la **xarxa agroecològica** (xarxes de cooperatives de productors i de consumidors). Incentivar la producció de proximitat -especialment agroecològica- i la venda directa a les explotacions i mercats locals. Facilitar els canals de distribució i difusió pertinent mitjançant els mitjans municipals. Hem de potenciar més proximitat de la producció amb la seva transformació, elaboració i distribució a escala comarcal desenvolupant una producció agroalimentària local.

Valorar la viabilitat d'un mercat central agrari comarcal -o mercats de zones- que eviti el transport majoritari a Mercabarna, abaratint costos de transport, afavorint la proximitat i distingint i valorant la producció agroecològica.

Establir el **consum de productes ecològics i de proximitat als menjadors públics** (hospitals, escoles, geriàtrics, etc.) garantint als productors una estabilitat en la venda que facilitaria -com al cas d'Alemanya- el seu creixement i consolidació.

Engagar **campanyes de consciència alimentària i finançament de la distribució ecològica en clau de justícia alimentària** amb els sectors més vulnerables i també amb els qui pateixen discriminació econòmica per patir **al·lèrgies alimentàries** (al gluten, làctics, etc.)

Caldria limitar i ordenar -de fet alguns POUMs ja ho contemplen- la **superfície d'hivernacles** i sobretot no crear zones amb alta densitat tant pel perjudici paisatgístic com per la impermeabilització que suposen. Quan siguin necessaris cal exigir sempre la recuperació d'aigües pluvials dels hivernacles.

Horts urbans. Continuar aquesta aportació positiva i estimular-la tot propiciant la responsabilitat i la participació col·lectiva en la seva gestió, valorant la seva funció educativa i social fora dels espais agraris professionals.

Patrimoni arquitectònic i memòria rural: preservar el paisatge i la tipologia arquitectònica tradicional de les masies, marjades, pous, basses i altres elements patrimonials i el seu entorn, vetllant per l'harmonia de les noves construccions i les dels espais agraris o urbans associats tot garantint la seva funcionalitat agrària futura.

6.3. ACABAR AMB L'ABANDÓ DE LES MUNTANYES

Recuperar la ramaderia, l'agricultura i explotació agroforestal de muntanya és un aspecte diferenciat del futur de desenvolupament de sector primari del Maresme, cada cop més urgent, que pot generar dinàmiques que revertixin l'actual abandó de les nostres muntanyes com a territori productiu i recuperant un assentament humà lligat a la seva explotació primària.

Els boscos del Maresme han crescut sense gestió paral·lelament a l'abandó dels conreus de secà de muntanya. A grans trets, la varietat d'hàbitats als boscos del Maresme és força rica, però cal potenciar la recuperació de la diversitat –especialment els boscos de ribera i els corredors que generen. Tanmateix, l'alzinar va substituint, en general, les pinedes i la successió lenta i l'abandó sense gestió genera en molts indrets **una gran massa de brolla i arbres caiguts i degradats que suposen un gran perill d'incendi** i una dificultat creixent d'accés i gestió sostenible. La gestió dels boscos passa per l'establiment inventariat dels diversos estats i dels desenvolupaments ecològics desitjats, preservant o explotant adequadament cada espai. Aquesta **zonificació està parcialment establerta als espais protegits però cal una planificació global.**

Proposem estudiar i planificar l'explotació de la important i **densa massa boscosa del Maresme** tant de la fusta de més sortida al mercat com dels anomenats subproductes forestals –**biomassa**– dels nostres boscos locals que ara inicia una incipient explotació (creant llocs de treball, contribuint a l'estalvi de recursos i del seu transport, evitant el perill d'incendis amb una gestió del bosc sostenible i complementant l'economia de muntanya). Però cal evitar de totes totes **que aquest recurs caigui en mans de les grans corporacions i de l'explotació a gran escala en grans centrals.**

Cal planificar, avaluant a través de proves pilot, i amb participació dels principals agents (propietaris forestals, pagesos, ADE, parcs naturals, entitats, administracions, Tecnocampus...) l'explotació d'aquest recurs de proximitat i destinar-lo a **noves calderes de biomassa per calefacció i aigua calenta dels edificis públics i privats**. Vetllar per un control exhaustiu de la qualitat del combustible –especialment que no s'hi barregin altres materials tòxics de combustió contaminant i promoure les calderes i estufes de doble combustió que mitiguen les emissions d'òxids de nitrogen NOx i partícules PM10.

Llicitar la instal·lació de calderes, la **gestió de la maquinària d'explotació i el manteniment general a mecànics i lampistes locals o a empreses socials**.

Estudiar la instal·lació de calderes de biomassa en zones pròximes a boscos, ja que a banda de contribuir a la neteja de boscos i la gestió forestal, es redueix el transport de la matèria prima d'origen a destí, i per tant, la disminució d'emissions de CO2.

En aquest sentit, al PMM es proposa, davant les grans inversions que es rendibilitzen a llarg termini, dues línies d'actuació:

- Estudiar les possibilitats d'obtenció de matèria primera (estella forestal) de la zona i, en funció de les possibilitats, fer plans integrals per tal d'instal·lar calderes d'estella forestal als equipaments municipals i altres edificis.
- Estudiar en cooperació entre diversos ajuntaments d'una mateixa zona la possibilitat de construir una planta de biomassa que permeti generar aigua calenta per abastir la població.

La **plaga del tomicus** un indicador de l'estat dels boscos.

L'abandó muntanyenc que hem exposat més amunt, ens ha portat a l'actual situació de la massa boscosa. Recentment afectada per una gran assecada -molt possiblement lligada als canvis en la intensitat de les condicions i intensitat dels fenòmens que els canvi climàtic està evidenciant- han aparegut amb intensitat símptomes de la mala salut dels nostres boscos. En aquest sentit, les plagues, fenomen natural, es desenvolupen amb gran intensitat en aquelles espècies que resisteixen menys les inclemències (regressió de pinedes davant l'alzinar) durant els períodes de substitució per la competència dins l'ecosistema. Però aquest fet, en un bosc secularment explotat, i ara abandonat, i amb els extrems climàtics que avancen, genera una problemàtica de risc d'incendis alarmant i una degradació paisatgística que requereix una actuació urgent però, alhora, ens adverteix com un indicador més que ens cal una política forestal, una política de muntanya.

La plaga de l'escarbat tomicus destruens (un insecte autòcton) afecta el pi pinyer i va esclatar amb virulència al 2015. Es parlava d'un 30% de l'extensió dels pins de la serralada litoral i el Montnegre-Corredor, sobretot afectant al Baix Maresme, la riera d'Argentona i Teià i al terme municipal d'Arenys de Munt. El Consorci del Parc Serralada Litoral assenyalava 7 línies d'actuació pel control de la plaga, acordades pel Consell Comarcal del Maresme, el Departament d'Agricultura i altres agents. En el Ple de 4 d'octubre de 2016, la CUP davant la manca d'una política clara i àmpliament consensuada sobre quin ha de ser el model de gestió agroforestal i quines han de ser les polítiques actives ambientals, forestals i paisatgístiques de la comarca, va formular una proposta que no es va aprovar i que esbossava les línies de planificació de política forestal que volien fer aprofitar la crisi del tomicus per abordar la necessitat d'un model de política forestal. Les propostes continuen sent vigents, al nostre entendre. Proposàvem:

-Establir quines actuacions eren prioritàries i urgents en el tractament de la plaga de tomicus que afecta els boscos del territori i la prevenció de la seva propagació i dels riscos derivats. Vetllant per una actuació sostenible.

-Crear una mesa multidisciplinària de seguiment de les actuacions concretes damunt la plaga i, alhora, que s'iniciessin treballs per establir un model de gestió agroforestal de la comarca que fos vinculant. Els objectius, línies mestres i continguts s'haurien de debatre en el si de la mesa multidisciplinària, que seria l'òrgan de seguiment i control en el desenvolupament de la proposta de model.

Altres aspectes d'**explotació dels boscos**

També seria bo **regular laboralment la recollida de pinyes**, incentivant la creació de cooperatives de recol·lectors i **deslligant-les de l'explotació abusiva del mercat il·legal i dels alts riscos laborals dels treballadors**. Planificar amb criteris de sostenibilitat aquesta activitat desenvolupant-la i dignificant-la.

Impulsar el sector del **suro** -arbre de gran resistència al foc- tenint en compte que Catalunya importa molta matèria prima malgrat ser capdavantera en l'elaboració.

Continuar la **silvicultura controlada**, de gran tradició i conformadora del paisatge de mosaic humanitzat a les valls interiors i a les planes de la Tordera.

Promoure la **pastura extensiva sostenible a muntanya** com a font de carn i llet de qualitat i com a recuperació de la tradicional gestió de neteja del sotabosc. Estudiar noves explotacions ramaderes a muntanya adequades als diversos hàbitats.

Al pobles de muntanya, estudiar la creació d'una petita taxa local o comarcal per anar a buscar bolets aportant així alguns beneficis destinats a la gestió forestal per a propietaris i ADFs. Potenciar la gastronomia i la **cultura boletaire sostenible** com a element identitari i atractiu turístic del país.

7

El Maresme de **cara al mar**,
una política d'ordenació del **litoral**

7. El Maresme de cara al mar, una política d'ordenació de litoral

7.1. ELS PORTS ESPORTIUS I

LA REGRESSIÓ DE LES PLATGES AL MARESME

El litoral del Maresme, majoritàriament format per platges sorrenques de sauló desgranat per l'arrossegament de les rieres i l'onatge, ha estat secularment inestable i sotmès a retrocessos i avenços en funció dels temporals i corrents. A les darreres dècades del segle XX, però, les platges van iniciar un retrocés molt significatiu per diversos factors antropogènics²².

Per una banda, l'abandó de la vinya i dels conreus de secà, que van ser substituïts per una gran cobertura boscosa, va limitar les aportacions sorrenques. Per altra banda, la impermeabilització del sòl amb la urbanització massiva i la xarxa viària, la instal·lació d'hivernacles i el cobriment, canalització i cimentació de rieres també va limitar les aportacions erosives de sorra -i d'aigües, a l'aquífer. Fets als quals caldria afegir la disminució dels cabals de la Tordera per la forta explotació lligada a la indústria, l'extracció d'àrids a les conques i la regressió de les prades marines de posidònia que fixen els sorrells i eviten l'erosió.

Malgrat aquestes causes generals, la **construcció d'espigons i, després, sobretot, dels ports esportius, va fer retrocedir de manera molt evident -fins a desaparèixer- les platges situades al sud-est dels ports**. La causa irrefutable és l'alteració dels corrents marins, predominantment de NE a SE, per la barrera dels ports. L'obligació de realitzar aportacions per transvasament o by-pass (que hauria disminuït els efectes de regressió) a què

22 Podeu consultar a l'ANNEX 11A-B el document «Ni ports ni regeneració, Salvem el litoral!» de CODESEMA

estaven obligats els ports en el plec de condicions de les concessions no va ser realitzada gairebé en cap cas.

Recordem que la **construcció dels ports** va ser iniciada amb el **port pesquer i esportiu d'Arenys** (construït en llargs períodes d'execucions des de 1920 fins al 1961 amb posteriors ampliacions). Per la seva ubicació, va tenir un impacte un xic menor que la resta i ha estat un important nucli productiu pesquer. Van venir després les obres interminables del nyap de Premià, iniciades als anys 70, la sorra va acabar tapant la bocana del primer petit port i es va iniciar l'ampliació, als noranta i fins al moment present en què s'hi ha construït una gran superfície comercial. Segueixen la llista el **Balís**, als vuitanta, amb una ampliació al 92, el del **Masnou** al 1981 i, el darrer, que va ser el de **Mataró, un dels més grans, que es va iniciar a 1991 amb el Boom del 92 i que va acabar arruïnat al 1996 i socialitzat després d'arrasar les platges de Cabrera.**

REGENERACIONS DE PLATGES

La regressió progressiva de les platges la va afrontar l'aleshores Ministerio de Obras Públicas y Medio Ambiente (MOPTMA) durant els darrers anys de la dècada dels vuitanta amb múltiples regeneracions amb dragues submarines des de vaixells. El fracàs va ser sempre espectacular i, ultra l'important cost econòmic públic llançat al fons del mar, les conseqüències ecològiques sobre el fons marí varen ser greus i reiterades (destrossa dels alguers de posidònia i del hàbitats dels sorrals, desfeta de la flota de petxinaires). L'impacte sobre la posidònia, ja en regressió a causa de la pesca industrial d'arrossegament, va suposar també un increment de l'erosió submarina. Els grans esborrancs en els sorrals van provocar noves regressions de les platges.

I, tanmateix, aquesta pràctica es va intensificar **aportant sorres del Maresme al litoral barceloní extretes majoritàriament d'una gran rasa d'extracció situada a 1 quilòmetre mar endins de Premià**, -coincidint en les diferents modificacions del litoral barceloní, al port olímpic o a les intervencions lligades al Fòrum de les Cultures.

CAMPANYES I MOBILITZACIONS

Les mobilitzacions van sorgir en diverses ocasions. Destacaríem la campanya d'oposició a Mataró que no va aconseguir aturar-lo; la llarga campanya contra l'ampliació dels ports del Masnou i Premià que no va tampoc reeixir; la campanya d'oposició al port de Vilassar que va aconseguir aturar-lo o el projecte de Cabrera que es va quedar en simple rumor.

Finalment, arribat l'actual segle, les regeneracions, havien rebut la contestació dels veïns, del sector pesquer i ecologista, havien tendit a reduir-se o a fer-se des de terra (cas de Premià) amb camions i dragues d'una banda a l'altra del port. De fet, ha estat un dels pocs ports que ha acabat complint l'obligació de fer alguna mena de by-pass.

EFFECTES DE LA POLÍTICA DE PORTS ESPORTIUS

La situació actual de les nostres platges cal acceptar-la com el resultat i el testimoni diari d'una època de desgavell urbanístic i agressions; voler ara, moguts per la urgència dels governants, restaurar una situació sense alterar les causes és paradoxal.

Els costos econòmics públics de les intervencions en la franja marítima han estat extraordinaris (campanyes de regeneració, subvencions de la Generalitat a les construccions -al voltant d'un 15% dels costos en molts casos-, restauració de la protecció de les vies del tren i dels passeigs marítics i mobiliari de les platges, entre d'altres).

Però, a més de les regressions de les platges, els ports -mal construïts i mal ubicats- **presenten una situació de no return, de deute territorial** sense restitució perquè:

- Han comportat la privatització del litoral amb limitacions d'accés i ús públic ocupant antigues platges.



- Impliquen la freqüentació excessiva d'embarcacions al litoral en una de les costes més saturades d'Europa.
- Han esperonat operacions especulatives d'habitatges i turisme al seu voltant.
- Han fet proliferar grans pedreres a la Serra de Marina malbaratant un recurs valuós.
- Responen en bona part a la demanda de cobrir l'oci privat d'una minoria privilegiada a través d'uns béns públics.
- Com en tantes altres operacions, s'han socialitzat les pèrdues i externalitats i s'han privatitzat els beneficis. I això fins a l'extrem que l'administració ha arribat a fer-se càrrec de la ruïna del port de la capital de la comarca.

7.2. “INFORME TÉCNICO DE ESTRATEGIA DE ACTUACIÓN EN EL MARESME”

Al juny del 2015, es constitueix la plataforma Preservem el Litoral que agrupa científics, tècnics, pescadors, ecologistes de la comarca arran del coneixement d’una nova planificació de regeneració de platges del Maresme amb dragues i espigons impulsada pel Ministeri de Medi Ambient de l’estat coneguda com «Informe Técnico de Estrategia de Actuación en el Maresme». La Plataforma ha realitzat moltes actes públics, mocions, al·legacions i mobilitzacions durant aquests quatre anys d’existència i és un referent en política de litoral de la comarca. En concret la majoria d’Ajuntaments del Maresme van aprovar una moció de suport als plantejaments de la Plataforma i el Consell Comarcal ha creat un Comissionat del litoral on es permet a la Plataforma el debat amb el partits amb representació sobre el litoral però que és lluny de la proposta de creació d’una Taula interdisciplinària de Gestió del Litoral. Cal remarcar que s’ha creat, amb el suport dels ajuntaments del Delta, una Taula per elaborar un Pla integral per a la regeneració del Delta en la qual participa Preservem el litoral amb la participació dels municipis, entitats i tècnics i que planteja una línia de treball interdisciplinari i amb visió global de conca. Preservem el Litoral proposa que aquesta Taula de treball incorpori tots els ajuntaments, entitats cíviques i ambientals i sectors econòmics implicats i relacionats amb la conca de la Tordera en la seva integritat i que sigui el model a seguir a nivell comarcal.

1. Valorem l’informe.²³

L’informe fa una diagnosi completa de la situació de regressió de platges incloent les causes més destacades, amb certa visió global (disminució d’aportacions de sediments, dinàmiques alterades per obstacles costaners), té en compte per primera vegada possibles escenaris i efectes de canvi climàtic i es proposa una sèrie d’actuacions detallades i específiques per a tres trams d’actuació definits en funció de les característiques litorals (Trams Tordera-Arenys, Arenys-Mataró i Mataró-Montgat).

²³ Adjuntem l’ANNEXOS 12 i 13 l’Informe i els projectes d’ADIF en pdf.

Així, ens aporta moltes dades interessants com a punt de partida i que pot ser una bona aportació a posteriors treballs i planificacions participatives que reconsiderin els plantejaments i objectius.

1.1. Estudis previs.

L'estudi esmenta i sintetitza, una sèrie de 7 estudis sobre la zona realitzats entre els anys 2008 i 2014 per l'administració tant a nivell estatal com autonòmic. No s'esmenta l'estudi encarregat a UPC des dels càmpings de Tordera.

D'especial interès és el resum del «Projecte Constructiu. Dragatge dels Ports de Catalunya» (Generalitat de Catalunya 2004 a 2010). En l'estudi d'aquestes actuacions de dragat proposades es constata com s'acumulen sediments no només a llevant dels ports sinó al dic d'abric i a les bocanes dels ports i com l'administració es proposava realitzar un «bypass» complementari i encobert, que només en el cas de Premià sí es complementava amb «bypass» des de la platja de llevant.

1.2. Regressió de platges i canvi climàtic.

Partint d'estudis tècnics es preveu que cap al 2050 pugi una mitjana de 0,32 m. el nivell del mar al Maresme que suposaria uns 35 metres de línia de la platja. Alhora, es considera que la taxa de transport de sediments seria menor i menor, per tant l'erosió.

1.3. Alternatives que planteja l'Estudi.

Renuncia a la «rigidització total» del litoral i opta per dues alternatives combinades: augmentar el sediment amb retroalimentació (aigües amunt) des dels llocs on s'acumula i amb aportacions de l'«exterior del sistema litoral» tot plegat complementat amb espigons («puntos de apoyo»).

Important: l'estudi adverteix que no concreten el disseny final dels espigons ni els volums de sorra exactes (que es desenvolupen posteriorment en cada projecte parcial) sinó que són aproximats.

També ens parla d'un projecte en fases que depenen de moltes variables i prioritza: dinàmica litoral, necessitat lúdica i de defensa de la platja, demanda social.

1.4. Costos d'execució:

L'informe distingeix en cada fase el pressupost de l'execució i reposició.

- a) Costos d'execució on el el preu de les pedres dels espigons és el més car amb diferència.
- b) Costos de reposició: Amb espigons es calcula una vida útil de l'obra de 25 anys amb un manteniment anual de reposició de «aproximadament» de 860.000 euros/any

2. Aspectes crítics de l'informe.

- L'informe, tot i que presenta una visió més àmplia i diversificada que les que oferien altres intervencions -com l'establiment d'espigons, transvasament de sorres per retroalimentació i previsions dels efectes del canvi climàtic- torna a optar fonamentalment per intervencions basades en l'extracció de sorres del fons marí i, ara, també de les platges de llevant dels ports (retroalimentació més al nord) i la modificació de la morfologia del litoral amb la construcció d'espigons. Continua obviant una visió global de la problemàtica que també tingui en compte les possibilitats d'incrementar les aportacions de sediments de la conca de la Tordera i de les rieres i molts altres aspectes de la globalitat dels sistemes naturals.
- És un projecte amb base geològica marina i aplicació **d'enginyeria que no ofereix estudis interdisciplinaris tant de la diagnosi** com de les intervencions a realitzar, obviant la **necessària modificació del model de gestió de l'aigua i els sediments a les conques, els compromisos de bypass incomplets pels ports esportius** i la necessitat d'una **participació dels diversos agents del Territori**.
- L'informe fa referència a la manca d'aportació de sediments però no a les causes profundes: la sobreexplotació i impermeabilització de

les conques hidrogràfiques amb la disminució generalitzada de les aportacions d'aigües i sediments, entre d'altres factors. No planteja cap possibilitat d'actuació sistèmica, menystenint possibles actuacions detallades o globals en les conques (plans de conques i recuperació de cabals ecològics, estalvi i eficiència en usos de l'aigua, control extraccions àrids i aigües, recuperació d'aqüífers, descompactació de sediments, possibles dragats de sorral i acumulacions de sediments, etc.).

- Tot i que fa referència a la construcció de ports esportius (sense valorar la seva mala ubicació i mal disseny) **passa de puntetes sobre el tema de les obligacions dels concessionaris a fer transvasament de sorres per «bypass»** (s'hi refereix però les actuacions ja no tenen en compte la possibilitat). Tampoc no planteja la possibilitat de considerar «bypass» l'extracció de sediments acumulats als dies d'abric i bocanes dels ports i, per tant, **no s'exigeix als ports finançar possibles «bypass»** des de platges de llevant i de tot l'entorn del dic.
- L'informe denota una absoluta manca de percepció i sensibilitat històrica davant les greus conseqüències en els ecosistemes marins i litorals i en el sector pesquer que ha suposat la gestió del litoral, en no fer cap esment.
- Com a conseqüència d'aquesta òptica gens ecològica, no contempla en cap moment -ni hi ha referència- els efectes sobre els ecosistemes marins i sobre jaciments arqueològics marins ja afectats per dragatges anteriors i litorals (espigons, compactacions de platges...) de les noves actuacions previstes.
- Tampoc no té en compte els possibles efectes geològics dels buits creats pels dragatges, que no especifica on es realitzaran en totes les intervencions, centrant-se únicament en la gran fossa que s'ha explotat de davant de Premià.
- No té en compte els efectes sobre la Serralada de Marina d'una nova sobreexplotació de les pedreres, ni té en compte que la limitació de les actual pedreres per les proteccions ambientals possiblement encarriran el cost d'explotació o la seva ubicació les farà més llunyanes.

- No té en compte els efectes paisatgístics que suposaria un excés d'espigons i els valors intrínsecs de la morfologia litoral tant econòmics com identitaris.

En resum:

Novament un projecte de gran abast, amb grans costos econòmics públics, que pot modificar per sempre la morfologia de la nostra costa, que no assegura la regeneració de les platges, que hipoteca la política d'ordenació del litoral i que es decideix des d'un despatx sense contrast ni participació de la ciutadania comprometent el medi, el paisatge i la qualitat de vida del futur de les generacions que ens succeiran.

LA CONCRECIÓ DEL PROJECTE EN EL TRAM MASNOU-PREMIÀ

A la primavera del 2018 es presenta la primera concreció del projecte que ha d'afectar el tram Masnou-Premià, amb un període d'al·legacions al qual no es va poder respondre per manca d'informació transparent que ni el Consell Comarcal ni el Ministerio va comunicar a Preservem el Maresme, malgrat que la plataforma està reconeguda com a part interessada.

Aquesta concreció detalla les actuacions desenvolupant els criteris explicats més amunt i està en vies d'execució, fins al punt que el president del Consell Comarcal ha viatjat a Madrid amb alguns regidors del Baix Maresme per accelerar la seva execució.

7.3. EL PACTE PEL LITORAL DEL MARESME

Preocupats per la dinàmica del fets i la manca de coherència de les institucions amb els compromisos presos, la Plataforma ha impulsat recentment el **PACTE PEL LITORAL DEL MARESME**, que compta amb l'adhesió de nombroses personalitats de l'àmbit científic i ambiental, entitats, institucions i forces polítiques.

MANIFEST PER UN PACTE PEL LITORAL DEL MARESME

*La plataforma ciutadana **Preservem el Litoral**, nascuda al juliol del 2015, i integrada a la coordinadora **Preservem el Maresme**, formada per tècnics ambientals, professionals del sector pesquer, ciutadania organitzada i organitzacions i entitats cíviques amb implantació a tota la comarca, ens hem proposat impulsar aquest **PACTE PEL LITORAL DEL MARESME** per impulsar compromisos socials i polítics davant la preocupació per les perspectives de futur del nostre entorn costaner.*

La costa del Maresme pateix una degradació alarmant. La regressió de les platges i del delta de la Tordera i el perjudici a les infraestructures costaneres són només un senyal, potser el més visible, de la preocupant situació del nostre litoral.

*Pocs espais del litoral mediterrani han sofert en aquests anys de creixement econòmic depredador i il·limitat tantes afectacions com la nostra comarca. Amb els cinc **ports esportius** situats en una franja de 50 quilòmetres i altres ocupacions de la costa, s'han alterat greument els corrents marins i s'han desfigurat morfologies paisatgístiques. Alhora, les actuacions dels continus dragats, les males pràctiques nàutiques i la freqüentació excessiva han produït la degradació i reducció d'hàbitats com el de la posidònia i desequilibris en els sorrells submarins. L'ocupació urbanística ha acabat de degradar i artificialitzar la costa.*

*Impermeabilitzant, soterrant i canalitzant rieres, urbanitzant les lleres, realitzant extraccions i usos insostenibles d'aigua i àrids, i abandonant l'agricultura de secà de muntanya, **s'han reduït les aportacions de sediments i aigües de les conques.***

*Paral·lelament, les **intervencions de regeneració amb dragues i espigons** –a més d'un gran malbaratament econòmic– han implicat la regressió dels alguers i l'alteració periòdica dels ecosistemes marins, perjudicant greument els hàbitats i l'activitat pesquera.*

*Les conseqüències del **canvi climàtic** planetari se sumen als efectes que hem exposat, tant pel que fa a la pujada del nivell del mar com a l'increment de la virulència dels fenòmens meteorològics.*

*No obstant això, després de tantes dècades de **fracassos en la política de regeneració de platges**, el Ministerio para la Transició Ecològica –esperonat per determinats ajuntaments– vol tirar endavant el pla d'actuacions conegut com a **“Informe Técnico de Estrategia de Actuación en el Maresme”** on torna a optar per una actuació basada fonamentalment en l'extracció de sorres del fons marí i la modificació de la morfologia del litoral i dels corrents amb la construcció d'espigons. Hi manca la visió global que implica la necessària modificació del model de creixement que comporta l'actual consum i malbaratament d'aigua i sediments de les conques. Oblida els compromisos incomplets per part dels ports de realitzar bypass de sorres dels ports existents. I, sobretot, **obvia el control i participació democràtica** dels diversos agents del Territori i del món científic i tècnic que podrien aportar una perspectiva interdisciplinària.*

*Davant aquesta situació alarmant no valen les dinàmiques de sempre que hipotequen el futur del nostre litoral sinó el treball rigorós, consensuat, multidisciplinari i obert a la ciutadania; és a dir, un procés de democràcia responsable. **Cal repensar el litoral que volem** i, per tot plegat, les persones, entitats institucions i organitzacions polítiques i cíviques sota-signants ens comprometem en el **Pacte del Litoral del Maresme** que implica treballar activament per aconseguir:*

*-La Moratòria dels projectes derivats del **Informe Técnico de Estrategia de Actuación en el Maresme”**, especialment en el primer tram en tramitació (Masnou-Premià).*

*-La creació d'una **Taula Interdisciplinària del Litoral del Maresme** compromesa a debatre i dissenyar una nova política de gestió del litoral amb una visió global interdisciplinària i amb la participació dels diversos agents*

del Territori i del món científic i tècnic. Aquesta Taula de nova creació ha de col·laborar en les tasques interdisciplinàries i participatives de la Taula de la Tordera, ampliant la participació i propostes d'actuació a tota la conca.

-Redissenyar o aturar projectes d'infraestructures i plans urbanístics que puguin tenir implicacions damunt els recursos, la línia litoral o l'increment de demanda d'aigua. En aquest sentit, és preocupant el possible increment del consum d'aigua lligat al creixement turístic que implicaria l'allargament de la C-32 fins a Lloret o Tossa.

*-Incorporar les **conseqüències del canvi climàtic** a tota actuació en el Territori, especialment a la inundabilitat de conques i la regressió de la línia litoral.*

*-Exigir a RENFE i ADIF processos participatius en els projectes de **protecció de xarxa de ferrocarril** de la costa, coordinats amb els ajuntaments implicats.*

*-Implementar mesures urgents i programes de **reducció dels residus** tant a les conques com a la costa especialment derivats de l'omnipresència dels plàstics.*

-Repensar les actuals actuacions de neteja de platges mecanitzada i augmentar els espais litorals protegits i la seva protecció efectiva.

-Preservar els elements patrimonials, edificis, béns i elements locals que formen part de la identitat comarcal i que estan amenaçats per una aplicació indiscriminada de la Llei de Costes

*-Estudiar la **implantació de noves experiències de pesca sostenible** seguint l'exemple reeixit de la veda del sonso amb el consens dels agents del territori.*

*-Aprofundir en la tasca interdisciplinària i participativa de la **Taula de la Tordera**, ampliant la participació i propostes d'actuació a tota la conca.*

7. 4. L'ESTAT DE LES AIGÜES MARINES I ELS ECOSISTEMES LITORALS

La Mediterrània, com és conegut, per les seves dimensions i les activitats humanes que es generen tant el seu seu litoral com en aigües internes, és un mar força degradat. No aprofundirem ara en la problemàtica, d'abast internacional, però recordarem algunes característiques pròpies de les aigües marines maresmenques, a més de les esmentades lligades als ports:

- El tràfic marítim de mercaderies i de passatgers (creuers i ferris) és molt elevat sobretot a la zona més propera a Barcelona. Generen residus i contaminació acústica i a vegades atropellament de grans cetacis com el roqual comú, que no tenen temps a reaccionar degut a l'alta velocitat dels vaixells.
- La contaminació química i orgànica a la zona és important degut a la forta activitat industrial i agrícola. En estudis anteriors s'ha trobat un alt contingut de contaminants als teixits de dofins llistats i mulars de la zona. **La proliferació de plàstics que esdevé un problema planetari** lligat a la generalització dels envasos de derivats del petroli i altres substàncies. **Les partícules dels plàstics són ja presents a tota la cadena tròfica.**
- La intensa activitat pesquera present a l'àrea fa que la major part de les espècies comercials de peix es trobin sota una elevada pressió pesquera i un esgotament de recursos que també perjudica la resta de l'ecosistema. Per exemple pot repercutir directament sobre els cetacis pel que fa a la disponibilitat de l'aliment.
- Finalment, i sobretot durant els mesos d'estiu, la presència de molts vaixells esportius també provoca un impacte important, tant pel soroll com per l'aproximació inadequada als animals.

7.5. HI HA ALTERNATIVES?

Arribats a la situació actual cada cop queda més lluny la possibilitat i la voluntat política de replantejar el model de ports.

En el seu moment el moviment ecologista va plantejar desmantellaments i remodelacions com la possibilitat proposada a Premià de Mar per CODESEMA, consistent en la creació de pantalans o ponts de llarga longitud que unissin els ports i la costa eliminat la franja d'espigó que fa de barrera directa amb la línia de la costa ("ports illa") com el cas del port de Comarruga.

La nova vella perspectiva és que les administracions continuaran pagant tota mena de regeneracions i intervencions per establir trams de passeig marítim, vies ferroviàries o mobiliari urbà de les platges i que el contribuent, el sector pesquer i el medi natural seran els perjudicats.



Port de Comarruga amb pantalà

Per altra banda caldrà preservar la qualitat de les aigües i de les reserves pesqueres, tenint en compte que la pressió de la pesca a gran escala internacional és un perill creixent.

Davant tot això proposem diversos àmbits d'actuació que se sumen als que ja hem exposat i que recull el PACTE DEL LITORAL:

- Debat i estudis tècnics de tots els aspectes concurrents i avaluació econòmica de les actuacions per tal de dissenyar una planificació del litoral maresmenc que impliqui diverses alternatives per a la **recuperació de les platges i superi les actuals**. Caldria dissenyar un **Pla comarcal del litoral** que tingui en compte tots els aspectes

concurrents: ferrocarril i xarxa viària, passeigs, recuperació de les aportacions de sorra del Tordera i de les rieres, ecosistemes litorals i marins, actuació respecte als ports.

- Estudi de la viabilitat econòmica (explotació, instal·lació i manteniment de **sistemes de by-pass**, altres possibles complements de regeneració de platges...) i del seu impacte ambiental.
- Caldria acabar d'impulsar la **protecció i seguiment dels alguers** (prades de posidònia) i dels **ecosistemes marins** de cara a la protecció, recuperació i expansió de biodiversitat marina. La col·laboració universitària i tècnica comarcal (Tecnocampus?) també en aquests aspectes podria obrir camps d'estudi lligats a l'economia, els recursos i el patrimoni marí local.
- Impulsar a fons la custòdia marina²⁴, en especial de les zones conegudes com a canons del Maresme, de gran biodiversitat submarina sobre els quals ja existeix un pla. La custòdia és un tracte entre entitats impulsores (actualment al Maresme ho ha impulsat l'entitat conservacionista Submon), els usuaris (pescadors, agents turístics, submarinistes, vaixells d'oci...) i l'administració i pretén conservar el valors naturals, paisatgístics, culturals de l'entorn. Caldria que el ajuntaments donessin a conèixer a la ciutadania què és la custòdia del territori, establir grups de treball dins els Ajuntaments on conjuntament amb les entitats de custòdia, la ciutadania i altres agents implicats es treballi per a la difusió i concreció de projectes de custòdia i es vetlli pel bon compliment d'aquells acords ja existents.
- Destinar anualment el 0,5% de la recaptació líquida de l'Impost sobre Bens Immobles (IBI) a la protecció, foment i salvaguarda de la flora, la fauna i el paisatge natural que, en municipis costaners es podria destinar en part a acords de custòdia per a la preservació dels espais, com a projecte que no tan sols repercuteix en la bona conservació del medi marí, sinó que també promou nous hàbits de consum sostenible entre la ciutadania.
- A nivell general, caldria tendir a mitjà termini a reconvertir la

24 Si voleu més d'informació : http://www.xct.cat/ca/grupsdetreball/gtcm_la_custodia_marina.html http://www.xct.cat/ca/grupsdetreball/gtcm_la_custodia_marina.html

cultura i l'economia que impliquen els ports actuals tenint en compte:

1. L'impuls d'una **cultura nàutica** que es basi en la recuperació de les **tradicions i història marinera del Maresme, l'accés popular a un lleure nàutic** a petita escala que sigui compatible (per infraestructures i usos) amb el medi natural. Cal valorar l'opció de l'oci cultural o turisme pesquer similar a un agroturisme que sigui complement i no substitució de l'activitat productiva. Valorar el possible desenvolupament de tallers de calafats i vetllar per una bona gestió de les actuals activitats de restauració i manteniment de naus que ja es realitza a alguns ports.
2. Prioritzar aquelles activitats de lleure nàutic menys agressives i d'accés popular que precisen menys infraestructures damunt les platges i integrar-les a la vida social del litoral.
3. **Adequació d'infraestructures al sector pesquer** -especialment l'artesanal- amb un suport a aquest sector que diversifica l'economia i és transmissor d'un important component de la cultura popular del Maresme. Preservar la llotja de Montgat i promoure possibles experiències de venda directa tradicional.
4. Contemplar els diferents escenaris i perspectives des de l'àmbit científic i tècnic en relació al possible ascens de les aigües de la Mediterrània en relació als efectes del **canvi climàtic** i els seus efectes locals.

Altres propostes més generals sorgides al PMM que complementen les que hem exposat:

Sistema litoral i instal·lacions portuàries

El sistema litoral dels Països Catalans també ha de fer front a l'increment del nivell del mar de com a mínim 0,5 m l'any 2050, la massificació turística als ecosistemes litorals, la contaminació per aigües grises i plàstics, la circulació d'embarcacions turístiques i d'esbarjo, la pèrdua de biodiversitat litoral i marí, la proliferació d'instal·lació esportives i a l'arribada de més de 5,7

milions de creueristes que posen en risc tant el teixit social com el delicat equilibri ecològic i la qualitat de l'aire dels nostres pobles i barris.

- Declarar els sistemes socioecològics dels marges costaners catalans com a béns comuns d'interès social, els quals juguen un paper clau en la protecció del litoral i són un dels principals actius en la lluita contra els efectes del canvi climàtic.
- Promoure una taxa sobre els operadors portuaris (públics i privats) i turístics que a causa de la seva activitat són responsables també del deteriorament de la façana litoral catalana.
- Aturar els nous processos urbanístics al litoral amb totes les eines legals i de mobilització possibles amb el suport dels ajuntaments i consells comarcals.
- Establir una xarxa d'àrees litorals de màxima protecció a nivell municipals que permeti preservar el seu valor ecològic i ambiental dels sistemes litorals.
- Progressiva implantació de neteja de platges per vies no mecàniques i replantejar els usos i freqüentació actuals amb campanyes, ordenació i pràctiques per aturar l'abocament de residus i el vandalisme especialment pel que fa a la greu problemàtica de residus.
- Realitzar processos participatius locals i estudis interdisciplinaris i globals dels sistemes naturals en les intervencions a realitzar, creant taules de gestió incorporant la necessària modificació del model de creixement i consum, la gestió de l'aigua i els sediments a les conques d'aportació.
- Valorar l'adequació d'espais per a gossos amb les restriccions adequades tenint en compte les característiques de cada platja i el seus possibles usos i disfuncions i els hàbitats naturals.
- Restringir la freqüentació de persones i animals domèstics en els hàbitats litorals on nidifiquen o viuen espècies que cal prioritzar, evitant tota alteració del seu equilibri.

Sobre els ports i el seu paper clau en el model litoral del municipi.

Malgrat que molts d'ells es troben gestionats directament per l'Estat espanyol, administracions territorials o entitats consorciades, així com concessionades a empreses i entitats privades, proposem:

- Reclamar la municipalització dels ports catalans i el seu control públic des dels ajuntaments que permeti un model de gestió més proper, transparent i popular al servei de les veïnes i no dels interessos de les oligarquies econòmiques.
- Defensar una moratòria permanent a la construcció de ports al litoral català i aturar els projectes d'ampliació.
- Limitar l'arribada de creuers turístics en el ports catalans i elaborar un calendari de reducció i decreixement de l'activitat creuerista. Eliminar les subvencions, les bonificacions i la promoció del sector creuerista.
- Definir una estratègia per a l'electrificació total dels ports que permeti connectar a la xarxa elèctrica les embarcacions durant el període d'estada i amarrament.
- Elaborar una estratègia de control i reducció de les emissions contaminants que avaluarà les concentracions dels principals compostos contaminants i partícules en suspensió per a cada port seguint les recomanacions de la Directiva 2008/50/CE. 10
- Adherir-se a iniciativa en favor de la creació d'una Àrea de Control d'Emissions (ECA, en les seves sigles en anglès) en el mar Mediterrani (Med-ECA) per limitar la contaminació de l'aire produïda pels vaixells.
- Elaborar un programa de foment de la pràctica de la vela i el rem com a model nàutic lliure de l'ús de combustibles fòssils i emissions de gasos d'efecte hivernacle.
- Garantir que el 50% dels amarratges posats en oferta en el sistema portuari estan destinats a la nàutica popular.

7.6. LA COMPLEXA ADMINISTRACIÓ DE COMPETÈNCIES DEL LITORAL

Quan parlem d'ordenació del litoral, hem de pensar que la complexitat competencial acaba sempre sota les directrius del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, que té grans competències en el seu domini a través de la Llei de Costes; cobra, per exemple, anualment un cànon als ajuntaments costaners per ocupació del domini marítim terrestre amb instal·lacions que ocupen la platja fonamentant-se en el valor cadastral dels immobles. És l'organisme que amb una altra nomenclatura ministerial va fer enderrocar un edifici patrimonial singular com el Bellamar de Premià o els *xiringuitos* de la Barceloneta sota la Ley de Costas i que, en canvi, ha amnistià els xalets d'Empúriabrava.

Cal acabar amb la competència estatal sobre el litoral, que el camí cap a la independència ens facilitaria, però no podem oblidar que la política pesquera europea globalitzada i sovint al servei de les grans corporacions (japoneses en especial, al Mediterrani) estreny un sector en crisi ambiental que sobreviu dins la precarietat de les captures, en un mar degradat, contaminat i amb pocs recursos. Un sector que es debat entre l'opció de la pesca artesanal i la industrial, amb la gran precarietat dels treballadors i del propi sector dins les estructures portuàries esportives que encareixen els amarradors productius.

Però al litoral també ens trobem el domini de la RENFE i les seves empreses subcontractades, la coexistència dels ports semi públics (Mataró) i els privats o les competències de la Direcció General de Ports i Transports o de l'ACA i dels plans generals municipals amb els passeigs marítics i altres elements.

En aquest sentit **ADIF ha presentat un projecte d'esculleres** (que adjuntem ANNEX 13) per protegir les vies dels efectes cada cop més violents dels temporals. En el cas de Sant Pol, s'han valorat com a plenament innecessaris i agressius amb la morfologia del litoral. Un altre tram afectat és Cabrera, pendent de valoració.

8

**Aigües i
gestió** de l'aigua
al Maresme

8. Aigües i gestió de l'aigua al Maresme

8.1. TORRENTS, RIERES I RIALS. RIERADES I ALTRES INTERESSOS

Rieres, torrents i rials caracteritzen la morfologia del Maresme, igual que l'ocult món dels aqüífers i de la xarxa de mines i pous que han fet possible -juntament amb la Tordera a la seva conca- una agricultura en una comarca que no es vertebra al voltant d'un riu. Les rieres han estat uns corredors ecològics fonamentals des de la muntanya a la plana i al litoral. Han aportat sediments del sauló formant les platges i enriquit amb llots renovats les planes i les aigües somes. Han carregat les aigües subterrànies i fet créixer una vegetació i una fauna pròpies modelant un paisatge de mosaic. Han estat camins tradicionals i, als pobles, espais de les festes populars. Han configurat les rambles al voltant de les quals han crescut els nostres municipis. Han canalitzat les marinades i refrescat les nits d'estiu. Però també han tingut -com les té qualsevol curs fluvial- episodis més o menys dramàtics amb rierades estacionals.

El menyspreu o la ignorància dels valors de les rieres, el seu estat predominantment sec i la seva perillositat han afavorit una percepció negativa o passiva afavorint els interessos urbanístics especulatius que han contemplat el seu espai com un destorb als seus projectes.

Arrel dels aiguats del setembre del 1996, uns dels més virulents des que el Maresme havia iniciat el gran creixement urbanístic, l'entitat CODESEMA, dins les campanyes de preservació de rieres, va elaborar un treball de camp i un dossier²⁵ «Salvem les rieres» que hem repassat i que manté força vigència en l'anàlisi i en les orientacions, basades en la necessitat d'una visió global i d'una nova política respecte a les rieres i el aqüífers al Maresme.

25 ANNEX 14: «Salvem les rieres» Codesema, any 1999.



Riera d'Arenys de Munt abans de ser asfaltada

Van sorgir també altres mobilitzacions importants: La plataforma Salvem la Riera de Pineda i la PAACAM -després Salvem la Riera- d'Arenys de Munt, plataforma que va fer una lluita molt dura i contundent (amb vagues de fam, manifestacions, contenciosos...) i amb la concreció d'un model realment alternatiu al tot el sistema imperant a Arenys de Munt fins a aquell moment. També a Malgrat hi ha hagut l'experiència de la plataforma Salvem l'Arbreda de Can Feliciano en aquesta línia.

Les alternatives urbanístiques elaborades per CODESEMA i Salvem la Riera de Pineda, per una banda, i Salvem la Riera d'Arenys de Munt, per l'altra, ara són referencials; les primeres orientades a actuacions en rieres periurbanes i les d'Arenys de Munt en rieres plenament urbanes, totes amb la visió pluridisciplinària i de conca que reivindicuem.

Però quina era i és **la vella política**? Les diverses actuacions locals sovint fruit dels **plans de rieres** de la Generalitat desenvolupats en les darreres dècades van basar-se en un **tractament hidràulic** (control del moviment de les aigües i modificació de les seves lleres) en contraposició a **un tractament hidrològic i territorial** que hauria hagut de tenir en compte la conca en tots els seus aspectes ecològics. Aquests conceptes van acabar afavorint els interessos dels sectors de la construcció tant per a l'execució de les pròpies obres com pel desenvolupament urbà que va acompanyar cada intervenció a les lleres i marges d'influència per tal de **guanyar terreny urbanitzable capturat del bé comú i natural**.



Riera d'Arenys de Mar canalitzada, abans de ser coberta

Això s'ha manifestat en la **generalització dels cobriments, soterraments, canalitzacions amb marges no permeables, impermeabilitzacions, transformacions en vials urbanitzats**. Aquest fet ha suposat la disminució d'aportacions de sorra a les platges per la manca de sediments dins la pròpia llera desapareguda o alterada, la pèrdua d'aportacions d'aigües als aqüífers (per impermeabilització), l'augment de la perillositat per obres temeràries, l'acceleració de les rierades en lleres més estretes i impermeables, i la degradació de la vegetació pròpia i del paisatge de la nostra comarca.

Malgrat això, la **nova Directiva Marc de l'Aigua** ens col·locava en una situació legal que ens aproximava a un tractament més ecològic. La Directiva i alguns criteris positius de l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA) van propiciar algunes intervencions més afortunades -sovint proposades des de la societat civil com és el cas de Pineda o Dosrius- o aturades i correccions de projectes amb algunes exigències més grans -sobretot pel que fa a la seguretat de cabals en les infraestructures. La reducció de recursos de la crisi també ha estat una variable que ha fet que en els darrers anys no hi hagi hagut gaires intervencions.

CRITERIS ALTERNATIUS

La vella política és avui un altre deute amb el territori de difícil retorn, hi és a cada poble i sota diferents concrecions, caldria analitzar-les i estudiar, dins la visió global a què tant ens referim, quines actuacions es podrien portar a terme per modificar o restituir, i també, per prevenir futures agressions i

presentar alternatives de recuperació que siguin models factibles i vivencials a partir dels quals canviï la percepció de la població.

Ens cal un planejament urbanístic de conques i una tipificació de cada tram²⁶. Als espais susceptibles de recuperació cal dissenyar plans multidisciplinaris. Actuar-hi amb adequació a les característiques: com a espai natural i agrícola (hem parlat abans dels parcs agroforestals), com a torrents vinculats a ús agrícola (aprofitament dels canyars), com a espai verd urbà (amb enjardinament adequat a la vegetació de ribera).

A les grans rieres sorrenques que encara s'han mantingut fins a mar (pensem en la d'Argentona o Sant Pol, entre d'altres) malgrat les diverses degradacions que sofreixen (abocaments, desforestació, "netejes" indiscriminades de la vegetació, tanques publicitàries i magatzems de ferralla, circulació motoritzada...) creiem que una ordenació senzilla dels seus usos amb uns criteris paisatgístics coherents i accions de reforestació –amb costos econòmics molt baixos- podria donar uns resultats extraordinaris que podrien convertir-les en un eix verd a incorporar més endavant al PEIN.

Als llocs on sigui imprescindible reforçar els marges cal implantar el criteri de construir marges sòlids reforestables realitzats amb diferents substrats, tècnica que també es podria aplicar en aquells -un cop desmantellats els marges de formigó o de rocalla- en aquelles rieres que es poguessin restituir.

Pel que fa a la perillositat -però també a la recàrrega dels aqüífers- i davant la possibilitat de nous futurs episodis severos de rierades cal emprendre accions per:

- Augmentar la Conscienciació ciutadana i institucional sobre els valors i riscos de les rieres amb campanyes educatives que incloguin tant els valors positius com els riscos.
- Incrementar les mesures preventives davant episodis d'aiguats: senyalitzacions, alarmes, passeres elevades, barraments temporals, limitacions d'aparcaments i circulació alternativa planificada Instal·lació de tanques i barraments en casos d'alerta a accessos a cases i aparcaments subterranis.

²⁶ Us emplacem a aprofundir-hi a partir del document esmentat de CODESEMA, «Salvem les Rieres».

- Ampliar o desmantellar o preveure tancaments d'emergència als **escanyaments d'algunes desembocadures al pas de la N-II i el ferrocarril** (molta atenció a la riera d'Alella al port del Masnou, Cabrera a la platja, Sant Simó a Mataró, entre molts altres). Per **limitar el risc de les rierades** caldria corregir i modificar la xarxa viària en aquells punts en què un traçat o un dimensionament irresponsable han provocat un augment de la perillositat. Caldria atendre especialment els ponts dels passos subterranis i estacions (Premià de Mar) i els accessos a les platges i els ports.
- **Desmantellament de ponts poc dimensionats** que per l'efecte barrera podrien tenir conseqüències catastròfiques novament (Vilassar de Mar, especialment on encara s'han fet més ponts).
- A les **urbanitzacions** ja existents, especialment a muntanya, creació d'una **xarxa de canalitzacions i desguassos** -permeable i ben dimensionada. Eliminar obstacles de tota mena als cursos ja alterats. **Aixecament de superfícies asfaltades obsoletes** iniciant repoblacions vegetals per tal de guanyar territori permeable (la majoria d'urbanitzacions de la comarca tenen trams inutilitzats i susceptibles de ser eliminats).
- **Als polígons industrials** s'ocupa una gran superfície impermeabilitzada, caldria planificar bé la xarxa de desguassos i recollida de pluvials, aplicar paviments drenants i eliminar els vials obsolets.
- Caldria revisar i **reformar determinats passos de rieres i torrents** que travessen les dues autopistes i que provoquen desbordaments, ampliant el diàmetre i concepció, dotant-los de permeabilitat i adeguant-los dins la xarxa de camins i sendes rurals.
- Mitigar l'**efecte barrera de l'actual NII** lligant-ho a les possibilitats d'una futura C-32 gratuïta.
- Millorar el **manteniment subterrani dels cobriments** per disminuir la seva perillositat, especialment evitar acumulacions de sorra, netejar els pous sorrencs i abocaments de deixalles. Valorar possibles desmantellaments de cobriments i canalitzacions no permeables dissenyant la seva restitució amb criteris de seguretat i sostenibilitat.

- Elaborar un **mapa de zones negres** inundables, valorant algunes solucions hidràuliques. (trencants i dipòsits de pluvials).
- Estudiar la **separació de xarxes clavegueram/pluvials** -que afavoreix l'aquífer.
- Realitzar les noves obres amb **paviments drenants**, porosos i descartar places dures i altres grans superfícies impermeables.

No podem deixar de referir-nos a la necessitat del control de **circulació i aparcament per rieres i torrents** no urbans –tant per part de cotxes com de motos- com un fet que vulnera la legalitat sobre protecció de conques fluvials i pot ser temerari en cas de pluja. Caldria senyalitzar la prohibició i conscienciar la població.

Finalment, caldria potenciar una educació ambiental dels valors de les rieres, impulsar neteges populars, integrar les rieres a les trames de camins per tal de conèixer-les i valorar-les. Participar en campanyes com les del Projecte Rius.

8.2. LA CONCA DE LA TORDERA

La regressió de la conca de la Tordera precisa un exposició detallada que no podem desenvolupar en aquest document. La gestió ha de ser intercomarcal i les polítiques urbanístiques d'aquestes dècades han anat pels camins de tots coneguts. La Tordera ha patit tota mena d'agressions i l'han portat a un estat lamentable: disminució de cabal, extracció d'àrids, contaminació, salinització i regressió del delta, desaparició d'importants zones agrícoles d'alta capacitat per la pressió industrial, residencial i viària. Sortosament ha nascut la Taula de la Tordera com hem exposat més amunt.

Caldria un veritable pla de recuperació de la conca, especialment des d'Hostalric en avall, amb criteris globals: urbanístics, hidrològics, ecològics i socials.

Pel que fa al Delta, caldria repensar l'orientació dels càmpings i usos turístics actuals, promovent la seva desaparició o integració -quan sigui possible- a

l'entorn on el turisme tingués complements d'educació mediambientals. Una bona planificació i una inversió en el manteniment i naturalització del tram final del delta, podria estimular les possibilitats de consolidació de l'hàbitat d'especial interès i consolidar els usos agrícoles dels seus voltants.

Dessaladora: Estudiar el futur d'aquesta instal·lació mig aturada que es vol ampliar per compensar la reducció d'aportacions al Ter aconseguides per l'entitat en Defensa del Ter Aigua és Vida.

8.3. GESTIÓ DE L'AIGUA. PRIVATITZACIONS I MUNICIPALITZACIONS

Les extraordinàries mobilitzacions continuades de la Plataforma en Defensa de l'Ebre i les evidències dels cicles d'assecada i dèficits hídrics mediterranis han capgirat conceptes i percepcions davant la problemàtica de l'aigua. Mundialment **és un recurs en vies de privatització** en totes les seves fases d'explotació (aquífers i rius, embassaments, canals de reg, aigua de boca, aigua embotellada...) i és present -com altres recursos- al rerefons dels grans conflictes internacionals. És essencial, per tant, **l'estalvi i l'eficiència en el seu ús** com ho és en tants altres recursos.

La difusió del pensament conegut com a «**nova cultura de l'aigua**» en bona part impulsat des de la Plataforma en Defensa de l'Ebre, considera l'aigua no únicament com un recurs sinó com un element bàsic dels ecosistemes hídrics i com a part fonamental per a la bona preservació de la qualitat ambiental, que a la vegada garanteix la preservació de l'aigua com a recurs. En aquest concepte s'ha basat la **Directiva Marc de l'Aigua** (2000) proposant la regulació de l'ús de l'aigua i dels espais associats a partir de la capacitat que aquests tenen de suportar tipus diferents de pressions i impactes.

L'aigua des del **municipi** i la **comarca**²⁷

Els municipis poden gestionar fragments del cicle de l'aigua (captació, abastament, sanejament i distribució d'aigua) i conservació i manteniment de la xarxa del clavegueram. Però, urbanísticament poden planificar i mancomunar la gestió de l'aigua, les rieres i aqüífers tenint en compte -com hem comentat més amunt- una visió de conca. També poden decidir la gestió privada o pública o col·lectivitzada. Al Maresme tenim gestions privades i altres de municipalitzades o, fins i tot, antigues associacions d'usuaris que encara es mantenen com el cas de la Mina Vella de Vilassar de Mar. La tot poderosa corporació internacional AGBAR d'origen municipal barceloní -al Maresme SOREA- i la privatització de les aigües Ter Llobregat -que sembla aturada definitivament- són entrebancs difícils als quals els ajuntaments s'hauran d'enfrontar com, de fet s'ha fet a Arenys de Munt²⁸.

Ens proposem alguns objectius específics respecte a l'aigua al Maresme que se sumen a altres polítiques urbanístiques i a la nova política de rieres que ja hem exposat:

- Declarar la xarxa de **mines, molins i altres construccions** tradicionals complementàries com a **patrimoni de la comarca** estudiant la seva reutilització actualitzada.
- Impulsar la **recollida de pluvials** i la recàrrega d'aqüífers o cisternes de reg tant dels edificis industrials i agrícoles com dels residencials.
- Generalitzar els **paviments drenants** i impedir més impermeabilitzacions del territori. Planificar desmantellaments de grans superfícies impermeables obsoletes. Recuperar espais urbans amb sorra.
- **Piscines públiques i privades.** Limitar-ne la nova construcció urbanísticament i condicionar-la a la instal·lació de mecanismes de recuperació d'aigües per a usos no potables. Potenciar la renovació de

27 Podeu aprofundir sobre els competències i propostes al ja esmentat document del PMM de la CUP.

28 ANNEX 15. En aquest sentit i per a altres municipalitzacions consulteu el document adjunt elaborat per Jordi Colomer d'Arenys de Munt: «Manual de remunicipalitzacions».

les actuals amb mecanismes de recuperació. A muntanya, vincular-les a possibles usos en l'extinció d'incendis forestals.

- Declarar l'aigua i el sanejament com a dret col·lectiu, i com a tal, garantir-ne el subministrament a les classes populars i **prohibir el tall del subministrament dels col·lectius en situació de vulnerabilitat econòmica**. Establir una tarifa social del cànon de l'aigua per a les persones i unitats familiars que es troben en situació de vulnerabilitat econòmica.
- Estructurar els trams de la factura de l'aigua per incentivar els consums baixos i penalitzar el malbaratament en funció del nombre de persones que viuen a l'habitatge.
- Aplicar plans d'estalvi i reducció del consum d'aigua posant especial èmfasi en el sector turístic per tal de reduir la pressió sobre les conques hídriques. Limitar les extraccions d'elles embotelladores.
- I, en general, avançar en la **municipalització local o mancomunada de la gestió** i propietat real insistint en què els beneficis econòmics (fet que no ha passat amb Aigües de Mataró tot i ser pública) es dediquin, en part, a la restauració de les rieres i els aqüífers.

8.4. CONTAMINACIÓ DE LES AIGÜES.

Les aigües subterrànies del Maresme presenten diversos impactes de contaminants com demostren diversos estudis de l'ACA. Hi ha concentracions de metalls moderades i d'organoclorats elevades en determinats aqüífers. A les zones al·luvials de la baixa Tordera i el delta apareixien concentracions de NH₄ -moderades-, de metalls -elevades- i organoclorats baixes. Als polígons Industrials de la majoria de municipis hi ha sòls contaminats i episodis de contaminació puntuals dels aqüífers.

Es detecten també extraccions il·legals d'aigua subterrània per a regadiu, abastament i ús industrial. Les intrusions salines són presents sobretot al delta de la Tordera i en general a les planes agrícoles de tota la comarca on

també s'hi troba presència de clorurs, sulfats o clorurs.
També es detecten problemes de dèficit de l'aquífer a llarg termini a la major part de pobles.

Davant aquesta problemàtica -en al qual cal aprofundir més- tornem a reiterar la importància de la planificació mancomunada dels polígons, de les zones agràries i dels nuclis urbans augmentant les possibilitats de control de les aigües residuals industrials, de la xarxa de clavegueram, de l'extracció d'aigües i àrids incontrolada, a la quals cal sumar un major grau d'exigència de l'ACA.

9

Model energètic i la seva aplicació al Maresme

9. Model energètic i la seva aplicació al Maresme²⁹

El gran abast d'aquesta problemàtica no vol dir que la petita dimensió local no sigui bel·ligerant en el conflicte, ans al contrari, només **bastint una desconexió local i nacional de les grans corporacions** es pot revertir en graus acceptables de sobirania energètica.

A grans trets, el **model energètic condicionat per les energies fòssils, la nuclear i les renovables, totes centralitzades** en grans xarxes de distribució i centres de producció controlats per les corporacions ha entrat en **conflicte amb les seves externalitats** cada dia més evidents (**Canvi Climàtic, Zenit del petroli i dels combustibles fòssils, contaminació** i empremta ecològica a gran escala).

Ara per ara, no existeix cap tecnologia ni cap font d'energia renovable que sigui capaç de suplir l'actual demanda energètica que s'abasta amb les energies fòssils i nuclear sense canviar els hàbits de consum i posar límits al creixement econòmic i a les necessitats de mobilitat. La **pretesa transició energètica** que proclama la socialdemocràcia probablement exhaurirà -fins que no siguin rendibles- els combustibles fòssils i nuclears, mentre les energies renovables substituiran el subministrament en aquelles activitats on siguin més eficients. És a dir, no es limitarà l'explotació de combustibles fòssils sinó que s'allargarà el seu declivi perquè per fer-ho caldria un racionament orientat cap a una progressiva decarbonització que no vol assumir l'economia mundial. I tot això en un món que augmenta el consum d'energia i recursos i on l'imaginari de certes utopies tecnològiques del capitalisme verd dissenya un món i una vida de consum energètic extrem.

D'una manera il·lustrativa, creiem que és difícil, ara per ara, imaginar la possibilitat de canviar amb la mateixa eficiència el parc de transport de

29 Consulteu PMM de la CUP, on es despleguen argumentaris i propostes.



grans dimensions (camions, maquinària agroindustrial, aviació i vaixells) per motors elèctrics i també és difícil imaginar un subministrament a les demandes actuals amb energies renovables d'aquest immens parc de vehicles per al qual s'estan construint o estudiant obres intercontinentals que alimenten el creixement del transport il·limitat planetari i per tant un augment del consum energètic (Nova Ruta de la Seda, Autopista interafricana, macroport d'Alger, canal transoceànic de Nicaragua, rutes de transport per l'Àrtic, per posar uns exemples...). Tot plegat, projectes de dubtosa viabilitat, devastadors d'ecosistemes i d'un neocolonialisme que pot crear greus desigualtats i conflictes internacionals futurs.³⁰

Amb aquesta política, el canvi climàtic continuarà el seu rumb. La solució no és a les mans d'una pretesa tecnologia neutral sinó d'un canvi dràstic -possiblement ple de fractures socials internacionals- en la batalla entre un nou model de decreixement i reequilibri econòmic o l'autoritarisme classista amb què el capitalisme haurà d'afrontar la desposseïció de l'accés als recursos per part de la majoria de la població i el domini del control i orientació socialitzada i democràtica de la tecnologia. De fet, la lluita de classes.

Una autèntica transició seria la que ens portés a un sistema que no necessités créixer, perquè ja és inviable continuar fent-ho fet que ens duria inevitablement a parlar de decreixement, d'abandonar el capitalisme, de planificació econòmica ecosocialista, d'enfortir el món rural i el reequilibri comarcal. Reduir el consum de no renovables, més que limitar-se a augmentar el de renovables, que al final el que fan és seguir alimentant el

30 Una de les solucions estudiades per la Unió Europea és la instal·lació d'un megacentre de producció solar al Sàhara, anomenat DESERTEC que hauria de pal·liar els dèficits energètics europeus expropiant novament Àfrica dels seus recursos, creant una xarxa elèctrica d'alta capacitat (de la qual la MAT en seria una peça important), i exhaurint -amb el subministrament d'aigua- els aqüífers fòssils del desert que desguassen a la costa atlàntica i que fonamenten entre altres riqueses l'extensa pesquera del litoral africà.

mateix model insostenible de creixement a tota costa, donant una pròrroga inútil al sistema.

La veritable transició en realitat l'estan liderant persones i organitzacions de base: el moviment agroecològic, per la sobirania alimentària i energètica, pels circuits curts de producció i consum, per la recuperació del saber tradicional, el moviment decreixentista i de les ciutats lentes, les cooperatives d'energia i mobilitat, las cooperatives integrals, i un llarga llista d'iniciatives ciutadanes i experiències avançades que ens deslliguen en el possible del capitalisme. I és aquí, també, on el municipalisme pot tenir un paper fonamental.

Hem de tenir clar que les **energies renovables sostenibles** no poden suplir el petroli si es mantenen i augmenten les demandes actuals i que són **l'única alternativa però no la solució sense un canvi de model energètic** basat en la **reducció del consum, el decreixement, l'estalvi** amb un canvi d'hàbits i una **eficiència** en tots els àmbits del procés productiu, de distribució, transformació i consum. De fet, uns conceptes que també hem exposat en parlar de l'aigua.

PROPOSTES EN L'ÀMBIT LOCAL I COMARCAL

Deixant de banda les alternatives globals i nacionals³¹, exposem algunes propostes adaptables a la nostra realitat comarcal sempre basades en una concepció imprescindible que és la nostra aposta pels centres de producció d'energia propers als centres de consum que no precisen grans xarxes de distribució (on es perd una bona part de l'electricitat produïda i amb la que es trinxa territori), recuperant l'existència de centres locals i municipals de producció a petita escala.

- A nivell comarcal seria molt útil la creació -dins el Consell Comarcal o en altres espais supramunicipals- de l'**Observatori del declivi energètic** que vetlli per l'estudi i les mesures mitigadores del Canvi climàtic i del Zenit del Petroli elaborant un **mapa comarcal de les potencialitats energètiques** sostenibles pròpies (en el nostre cas, solars, eòliques, de l'onatge, biomassa, geotèrmica, hidràulica

31 També us adrecem al PMM.

subterrània de les mines, etc.) i de les mesures d'estalvi i eficiència prioritàries amb col·laboració tècnica i universitària comarcal i amb la participació de la ciutadania organitzada.

- És important desemascarar el caràcter renovable de l'energia de la «Planta de recuperació» o Incineradora de Mataró (veieu el següent capítol, sobre els residus).

- **Potenciar les cooperatives energètiques** com **Som Energia**, des de la pròpia població i les institucions i potenciar l'autogeneració individual i col·lectiva com a aspecte fonamental. Estudiar la idoneïtat d'ubicació i **instal·lació de panells solars i petits aerogeneradors** per obtenir electricitat o aigua calenta als edificis públics i la seva promoció als edificis privats, comercials i industrials (planificar instal·lacions compartides als polígons industrials). La implantació i l'emplaçament de les explotacions energètiques hauria de ser preferentment en sòl que hagi perdut la seva naturalesa rural com són sòls urbanitzables o urbans que ja existeixen, no ocupant sòl agrari.

- **Explotació sostenible de la biomassa forestal** (ho hem desenvolupat abans, a l'apartat d'agricultura).

- Potenciar reformes en l'eficiència dels edificis amb l'aïllament tèrmic, evitar la construcció de nous espais hermètics -molt especialment el disseny energívor de molts edificis d'oficines- i abús d'aires condicionats. Potenciar la instal·lació de tendals, vegetació aïllant, enjardinament de terrats, optar per cortines i porticons externs i altres elements que poden evitar insolació directa dels edificis a l'estiu i, alhora, insolació eficaç a l'hivern. Generalitzar les bombetes duradores i de baix consum³² i la il·luminació natural. Revisar l'enllumenat públic i reformar-lo evitant la contaminació lumínica i ineficiència energètica/lumínica de determinats dissenys "moderns" de fanals. Estudiar plans d'estalvi en l'enllumenat públic reduint a l'imprescindible l'encesa de fanals compatible, és clar, amb la seguretat i protecció de les persones.

- Declarar l'energia com a bé col·lectiu, i com a tal, garantir l'accés als subministraments energètics a tota la ciutadania i prohibir el tall

32 S'està qüestionant la sostenibilitat dels «lets» a causa dels materials d'impossible reciclatge.

del subministrament dels col·lectius en situació de vulnerabilitat econòmica. Vetllar per l'**eradicació de la pobresa energètica** des dels ajuntaments.

- Elaborar Plans de Transició Energètica Municipal per avançar cap a l'autosuficiència energètica dels nostres barris i pobles per mitjà de l'autoproducció d'energies renovables i la municipalitzar de la xarxa de transport i distribució de l'energia.
- Foment del desenvolupament de l'energia minieòlica en els municipis, en col·laboració amb universitats, entitats i institucions locals i supramunicipals.
- Instal·lació de panells solars d'energia fotovoltaica situats sobretot a les teulades dels edificis públics, comunitats de veïns o naus industrials per l'obtenció d'electricitat, aigua calenta i calefacció.
- Impulsar la instal·lació de sistemes d'autoproducció en habitatges i edificacions per mitjà de bonificacions fiscals i reducció de les taxes, simplificar-ne la tramitació i afavorir especialment les instal·lacions distribuïdes a petita escala, gestionades directament per la ciutadania o els ajuntaments.
- Obtenir electricitat amb biogàs procedent dels residus orgànics, fracció orgànica, que es generen als municipis. Gestió mancomunada d'aquests residus orgànics i d'una planta de biogàs per l'aprofitament entre més d'un municipi.
- Auditories de la despesa energètica i una estratègia per avançar cap a un model energèticament més eficient dels edificis municipals i la infraestructura d'enllumenat públic.
- Potenciació de les auditories energètiques a l'abast de tothom, per tal d'oferir les solucions i serveis més adequats a cada llar a preus populars.
- Conscienciació i promoció de les bones pràctiques i l'impacte directe que tenen aquestes mesures en l'estalvi en l'economia familiar i municipal i el comerç, estudiant limitacions horàries i mesures per limitar les hores d'il·luminació innecessària -especialment de grans centres comercials- a tot el municipi, mesures que afavoririen l'estalvi energètic i l'economia del comerç local de proximitat.

10

Residus Sòlids Urbans

10. Residus Sòlids Urbans

Arribem al final d'aquest document amb una qüestió que **no hauria de ser precisament final de res sinó que s'hauria d'integrar en els cicles naturals**. L'extraordinària capacitat productiva i la contínua aparició de nous materials al mercat comporta un **veritable col·lapse dels residus mundials** que s'esvaeix **externalitzant** un cop més els efectes a través, en aquest cas, d'abocadors i incineradores. **No s'aplica el Principi de Precaució** en la introducció al mercat de nous productes no reciclables ni en els seu tractament posterior com a residus. Només a tall d'exemple hem de pensar que cada any sorgeixen milions de tones de productes de consum de molt complexa tecnologia -amb una complexíssima o impossible possibilitat de desmuntatge i reciclatge- els perjudicis ambientals dels quals no s'inclouen en la responsabilitat dels productors beneficiats.

Fa temps que els moviments ciutadans i ecologistes, arrel dels perjudicis ambientals que comporta l'actual model de consum (abocadors, incineració, malbaratament de recursos) han fet **un gran esforç per presentar alternatives**.

Al Principat de Catalunya, l'any 2017, el nivell de recollida selectiva era de només de 33%, i el 15% dels residus recollits era de matèria orgànica, una xifra significativament baixa si considerem que el 80% dels residus són fàcilment reciclables i el que 45% del residus generats a les cases són fracció orgànica.

Com que no s'estan assolint els nivells desitjables en l'aplicació del model de recollida selectiva, els abocadors s'estan col·lapsant alhora que els lobbies incineradors aprofiten aquesta situació per presentar la valorització energètica de residus com a alternativa necessària malgrat els costos ambientals de contaminació que això provoca. Cada tona de residus que es porta a l'abocador genera 1,24 tones de CO₂ que agreugen el Canvi Climàtic.



LA BROSSA DELS NEGOCIS I ELS NEGOCIS DE LA BROSSA

El marc normatiu vigent a l'Estat espanyol i a Catalunya no ha resolt el greu problema ambiental i social de la dissociació del creixement econòmic i el creixement dels residus ni el malbaratament de recursos que representa. Sobretot ha afavorit els **interessos comercials i econòmics dels poderosos Lobbys de la fabricació i la gran distribució d'envasos d'un sol ús** (ECOEMBES i ECOVIDRIO), i no cobreixen les necessitats de protecció ambiental ni de la salut de les persones i de les empreses de tractament finalista (incineradores i abocadors).

És a dir, no aposten per la prevenció i la reutilització, ni ordenen instruments econòmics i organitzatius com a eina bàsica i eficaç per aconseguir resultats reals de reducció de residus, de consum d'energia i de recursos. Tampoc apliquen el principi comunitari de responsabilitat del productor, ni fan assumir els costos reals de tot el cicle de vida dels

productes als responsables, els fabricants i grans distribuïdors; la qual cosa es pot implantar fàcilment incorporant impostos ambientals als productes d'un sol ús i sobreenvasats, per tal de desincentivar-ne el consum.

Són considerables els impactes ambientals i emissions al medi que causen l'extracció, transport i transformació dels recursos natural per fabricar envasos i productes d'un sol ús i de curta durada, la gestió i tractament dels residus amb el poc índex de recuperació de residus municipals que contribueixen de forma important a l'alarmant situació del canvi climàtic.

La pressió popular i la resposta de les administracions ha fet que a nivell mundial el reciclatge i la recollida selectiva hagin avançat. També, en teoria, l'eficàcia aparent en la reducció de les emissions nocives de les xemeneies de les incineradores; no tant, en el tractament dels altres residus de la pròpia incineradora (escòries, cendres, lixiviats). També, és clar, ha augmentat el cost econòmic d'un tractament que acabem pagant tots el ciutadans. S'ha volgut combinar una recollida més selectiva amb un tractament finalista de gran complexitat tècnica i que requereix **una tecnologia només assumible per grans corporacions industrials en règim de concessió**. El negoci de la brossa s'ha accentuat com s'ha disparat el consum de recursos mundials.

No obstant, si anem al fons de la qüestió podem adonar-nos que **la reducció en origen** ha estat la gran oblidada, s'hi ha avançat poc. El negoci consumista, amb la cultura de l' "usar i llençar" crea un problema que paguem tots plegats amb la factura de la brossa i les externalitats ambientals i sanitàries. Les incineradores acaben generant nous residus, aquests residus tornem a pagar-los els ciutadans finançant abocadors especials i subvencionant empreses que tracten les escòries. Fixem-nos que les empreses privades que gestionen la incineració tampoc no es fan càrrec econòmic dels seus propis residus i l'administració acaba pagant les deficiències d'un servei que abans "eliminava" residus i ara els "valoritza".

La fracció incinerada conté majoritàriament embolcalls, bosses i tota mena de materials difícilment reciclables i reutilitzables que la indústria introdueix al mercat malgrat els perjudicis econòmics i ambientals que impliquen. **Materials que les grans empreses ens fan pagar per partida doble:**

quan els comprem, amb el que contenen, i quan els llencem. La relació lògica d'aquesta producció amb la incineració és molt clara: són la matèria prima bàsica que l'alimenta. Sense aquesta fracció, el rebuig seria mínim i la incineració o l'abocament controlat seria un recurs final de dimensions poc significatives. Donar solucions fàcils i sortides a tota la cadena de la incineració és facilitar més el gran negoci que comporta.

LA NOCIVITAT D'ABOCADORS I INCINERADORES³³

La història la incineració i els abocadors ha estat de sempre associada a la producció de residus contaminants d'alta perillositat. Els **abocadors, per les emanacions i els lixiviats que contaminen les aigües freàtiques; la incineració** tant a través dels fums, les cendres i escòries i les pròpies aigües residuals. La toxicitat bioacumulativa, de les **dioxines i forans, metalls pesants** i d'altres compostos expulsats per les xemeneies està demostrada per la comunitat científica. Segons les anàlisis d'emissions fetes per les pròpies empreses, a les incineradores més avançades, solen complir-se les exigències de la legislació -ara més restrictiva- i no se superen els límits autoritzats.

Tot i així, la pretesa reducció d'emissions causada per una més alta temperatura de combustió i els filtratges no té en compte que **es produeixen més nanopartícules** de difícil anàlisi i de més perillositat. Alhora, es continuen incrementant les produccions de **cendres i escòries** -ara més tòxiques pel propi filtratge- i s'ignora el tractament dels líquids residuals. La composició de la brossa canvia any rere any amb l'aparició de nous materials molt complexos i, per tant, la seva incineració ens exposa a noves incerteses.

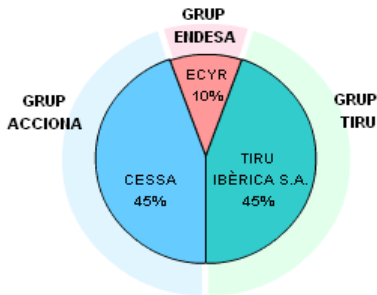
33 Facilitem al final del document una llarga bibliografia sobre incineració i residus fruit del treball portat a terme a Dosrius per la Plataforma el Roure.

LA IMPRESCINDIBLE **REDUCCIÓ** EN ORIGEN

Les exigències ciutadanes de seguretat sanitària i l'esforç per separar i adquirir productes reciclables, són passos cap a la disminució dels residus a incinerar; però **sense una política de reducció en origen no es pot demanar a la ciutadania que suporti les repercussions ambientals i la incertesa de tecnologies i tractaments cars** i insostenibles com la incineració i els abocadors. A més, un altra de les grans dificultats és **la barreja dels materials reciclables als contenidors de rebuig**, cosa que en dificulta molt la gestió, com ja s'ha demostrat amb el fracàs del model d'ecoparcs, que continuen necessitant abocadors i incineradores per desfer-se de la brossa barrejada. Els lobbies incineradors aprofiten aquesta situació per presentar la incineració com a alternativa.

ELS RESIDUS AL MARESME

La incineradora de Mataró ha acabat absorbint la pràctica totalitat de la gestió dels residus sòlids urbans del Maresme. El concessionari del Consorci per a l'explotació del Centre Integral de Valorització de Residus del Maresme és l'empresa 'Tractament i Revalorització de Residus del Maresme, S.A.' -T.R.M., S.A.- Es tracta d'una societat anònima a la qual el Consorci de la brossa del Maresme va encarregar, a més de l'explotació per un període concessional de 15 anys, el projecte, el finançament i la construcció, en el seu moment, de la Incineradora i les ampliacions de la planta amb l'anomenada revalorització de residus. Aquest eufemisme ha intentat ocultar la mala imatge de les incineradores basant-se en què, entre altres coses, amb els forns de la incineradora s'escalfa l'aigua de l'anomenat «**Tub verd**» amb la intenció de dotar de calefacció algunes dependències municipals i indústries del polígons propers i, alhora, netejar la imatge ambiental de la instal·lació. Gas Natural ha adquirit part de les accions del Tub Verd, fins ara públic, que es finançava en bona part gràcies als guanys de l'empresa pública Aigües de Mataró. Aigües de Mataró, malgrat el seu nom aigualit, aconsegueix molts beneficis i està eixugant el deute de PUMSA -empresa pública d'habitatge especulatiu de Mataró en fallida- i s'havia mullat en la neteja de cara de la



L'accionariat de la incineradora, una clara privatització en mans de les grans corporacions

incineradora. L'empresa Gas Natural, per la seva banda, segurament atenta a l'engany que suposava que la major part de l'escalfor, pretesament provinent de la incineració de residus, provenia de cremar gas, ha valorat que pot consumir el seu propi recurs, acabar fent beneficis i, alhora, posar el seu peu en el negoci de la brossa.

Per altra banda, malgrat l'existència d'un pla d'infraestructures de tractament de residus de l'Agència de Residus de Catalunya, pel que fa a la capacitat de compostatge, la planificació i l'execució d'aquest pla queda molt per sota dels potencials de generació de la nostra comarca a través de la recollida selectiva de la fracció orgànica. Aquest fet provoca que bona part de l'orgànica recollida actualment no es pugui compostar a la mateixa comarca i que hagi de ser transportada lluny del seu punt de generació (amb l'increment de costos econòmics i ambientals relacionats amb el transport), a la planta de compostatge del Vallès o que s'estigui destinant a incineració o a compostatge barrejada amb rebuig, de manera que s'obté un compost de mala qualitat que molts cops acaba destinat a l'abocador.

Tot i que la Llei de residus obliga tots els municipis a fer recollida d'orgànic no tots els ajuntaments han impulsat un projecte mínimament efectiu, participatiu ni ambiciós com els que en el seu moment van fer Argentona, Tiana, Arenys de Munt o Vilassar de Mar (projecte retirat per CiU), municipis pioners en models de recollida de l'orgànic. Argentona ha aconseguit amb èxit fer extensiu el model a les urbanitzacions allunyades. La situació és diversa a cada municipi i alguns plans com el Porta a Porta han tingut dificultats perquè el municipi veí no l'aplica i es produeix una migració de brossa. Fins i tot Mataró, que no destaca precisament per una gestió exigent dels residus ha cedit durant força anys la seva capacitat sobrant - ja que feia servir un 20% menys de la capacitat que té assignada a la planta incineradora- a d'altres municipis com Dosrius (que acaba d'iniciar el porta a porta), Premià de Dalt, Sant Cebrià o Sant Iscle.

LES PORTES GIRATÒRIES EN EL NEGOCI DE LA BROSSA DEL MARESME³⁴

La **privatització del servei públic de la brossa** comporta un **entremat de grans i més petites empreses** que com en la Sanitat, l'energia o el transport públic travessen la frontera del públic i el privat amb total impunitat. És interessant conèixer, per exemple, que el primer gerent de la incineradora de Mataró va ser un conegut enginyer -militant del PSC, partit aleshores al govern de Mataró- que, posteriorment a aquest càrrec, va crear una **empresa -Pedreres Rusc- de tractament de les escòries de la incineradora**. Va fer compatible durant molts anys aquest i posteriors càrrecs amb ser membre de la junta d'Aigües de Mataró, empresa pública. Després de tractar-les a cel obert en uns terrenys de davant de l'Hospital de Mataró i després d'una forta oposició veïnal, va traslladar el tractament a l'actual planta de les Franqueses del Vallès, en un nau industrial. Paral·lelament, al 2008 l'empresa havia adquirit la pedrera d'en Bosqué de Dosrius -que estava en plena restauració- i hi va intentar instal·lar la planta de tractament. L'Alcalde, company seu del PSC, va defensar els grans beneficis de l'operació però la forta oposició veïnal va aconseguir aturar el projecte tot i que hi ha evidències que puntualment s'hi abocaven escòries.

No podem de deixar, per altra banda, de fer referència al cas de l'empresa Germans Alum S.L. amb concessió a Blanes, Santa Susanna i Malgrat que va portar a la imputació de l'alcaldia de Santa Susanna per possible prevaricació vinculada amb les irregularitats comeses en l'adjudicació del servei d'escombraries a l'empresa en la ubicació d'un abocador municipal situat als terrenys de Can Salada, dins la urbanització Ciutat Jardí compartida amb Palafolls³⁵.

34 ANNEX 16 . Podeu consultar el dossier «Escòries no» elaborat per la Plataforma EL ROURE de Dosrius. Maig del 2009.

35 La Directa (7-1-2015) <https://directa.cat/l'alcalde-convergent-de-santa-susanna-es-imputat-irregularitats-en-ladjudicacio-del-servei>

MOBILITZACIONS CONTINUADES

Durant els primers anys noranta es va mobilitzar una oposició considerable liderada per CODESEMA i la Federació d'Associacions de Veïns de Mataró, entre altres entitats, insistint en la problemàtica de les dioxines i forans i del malbaratament de recursos reciclables. Entre les victòries aconseguides remarcarem l'aturada del projecte d'ampliació -amb un segon forn- aconseguït amb la pressió i el pes dels arguments que constataven el sobredimensionament del projecte que segurament es volia destinar a la importació de brossa.

ALTERNATIVES, LA NOSTRA PORTA GIRATÒRIA: EL PORTA A PORTA³⁶

Ben bé com quan hem parlat d'alternatives energètiques, també amb la brossa els tractaments a petita escala, locals i públics són la nostra proposta. **És hora d'afegir el concepte de Residu Zero** ("zero waste" diuen per Europa) i recuperar el **sentit original de les tres erres: reduir (minimitzar), recuperar i reciclar**.

L'estratègia de residu zero, que ja fa anys que mostra l'opció de convertir els residus en recursos. No cal, doncs, invertir en noves incineradores ni en nous ineficients ecoparcs sinó en residu zero.

A més d'evitar els problemes relacionats amb els impactes ambientals i socials de la gestió de residus, aquesta nova estratègia genera molts més llocs de treball que l'estratègia de gestió de residus convencional i és tant o més viable econòmicament que les alternatives de gestió final. La investigació independent dels grans grups econòmics del negoci de la brossa ha de ser fonamental a l'hora de fer recerca amb els materials i les seves possibilitats de reciclatge, aquesta investigació a nivell comarcal podria portar-se a terme al Tecnocampus, per exemple.

³⁶ Podeu desenvolupar més a fons aquests aspectes amb PMM de la CUP i també als documents recents redactats pel CEPA -que adjuntem- on s'exposen més concrecions de propostes municipals molt vàlides.

En aquesta línia trobareu les propostes del PMM de la CUP però també les propostes del CEPA, que afegim al final, ambdues molt útils per elaborar propostes aplicables als municipis del Maresme.

La implantació de recollides porta a porta són possiblement les més adequades en l'estratègia del Residu Zero, en funció del context tal com s'està duent a terme en molts llocs d'Europa i s'ha iniciat al nostre país³⁷. D'aquesta manera es passa d'obtenir una mitjana del 30% de recollida selectiva a una mitjana d'un 70%, essent habituals nivells del 80%.

També hi ha la possibilitat d'aplicar el porta a porta amb el residu mínim (model dissenyat pel Centre d'Estudis i Projectes Alternatius, CEPA) a la dècada dels 90) però cal tenir en compte que es necessita una planta de triatge.

Es pot complementar amb experiències com el Sistema Retorn Envasos, i altres formes de promoció d'alternatives de reducció de residus als comerços locals, centres educatius, sanitaris i cívics potenciant l'ús de bosses biodegradables. Impuls de la celebració de festes i actes amb recipients de separació de brossa, propiciar l'adquisició i l'ús de gots i plats i altres materials reutilitzables per part de les entitats i centres públics centres educatius tant per a la reducció efectiva de residus que suposa com pel factor educatiu que implica.

Un segon aspecte és dotar-se de capacitat de compostatge. Al Maresme només la tenim de manera molt testimonial en alguna planta de tractament de residus de jardineria. La brossa orgànica és traslladada al Vallès amb el cost econòmic i ambiental del transport diari.

Optem per creacions de petites plantes de compostatge municipal o supramunicipals, que possiblement obtindrien ajuts de la Generalitat. El tractament de la brossa orgànica en el propi municipi en fa molt més assumible la instal·lació que no pas un gran centre amb major impacte i que, a més, tracti la brossa d'altres municipis. També possibilita el control de qualitat del compost resultant i, per tant, la venda i utilització posterior com a compost d'ús local agrari i per jardins. Sense oblidar propiciar el reciclatge

37 L'experiència d'Euskadi duta a terme per l'esquerra abertzale comença a ser reconeguda a tota Europa: <http://www.elmundo.es/elmundo/2013/03/07/paisvasco/1362678046.html>

de residus vegetals de qualitat dels gran productors en l'alimentació de ramaderia local com a estalvi en pinsos.

Cal municipalitzar aquelles deixalleries del Maresme que encara no són públiques, millorar-ne la connexió amb els recuperadors locals i dotar-les d'un servei més obert que permeti a qualsevol ciutadà de qualsevol municipi portar-hi els residus tenint en compte el caràcter difús del poblament comarcal i que els ciutadans d'un municipi poden viure més a prop de la deixalleria del municipi veí que la pròpia. L'actual exigència d'empadronament és una penalització burocràtica de l'esforç de reciclatge del tot abusiva.

Donar suport legal al gran nombre de recuperadors -actualment en precarietat absoluta- i valorar la possibilitat d'impulsar la seva organització cooperativa.

I potenciar una fiscalitat ambiental que incentivi la reducció de residus, que beneficiï els usuaris que minimitzen la producció de residus o que fan una bona separació en origen. Cal aplicar taxes de pagament per generació (en el marc d'una recollida porta a porta) per tal que pagui més qui més residu barrejat produeixi, com s'havia fet a Argentona.

Finalment caldrà, progressivament anar avançant en la municipalització o la socialització en àmbit mancomunat dels serveis i dels gestors.

Pel que fa als abocaments incontrolats o perillosos:

-En les obres públiques de vials, carreteres o altres infraestructures o actuacions de competència municipal, no es permetre l'aplicació d'escòries d'incineració tenint en compte que els estudis més recents qüestionen o desaconsellen l'aplicació que actualment es realitza d'aquests materials.

-Control dels abocaments en la restauració de pedreres i altres espais amb escòries o altres productes inadequats.

-Incrementar el control i la consciència ciutadana sobre el greu problema de deixadesa social que implica abocaments de deixalles -especialment plàstics- en molts camins i àrees públiques i naturals.

Apostem, finalment, a nivell general, també pels compromisos de les candidatures i assemblees alternatives en les propostes per avançar cap al Residu Zero del CEPA com ja vam fer fa quatre anys i que ara renovem i actualitzem:

Per aquest motiu, apostem per enfortir el model Residu Mínim per avançar el més aviat possible cap a l'objectiu final del Residu Zero. En la direcció de la reducció de residus fins al mínim i amb l'objectiu de reorganitzar la gestió de la recollida de residus, és imprescindible articular processos participatius, decisoris i transparents amb la ciutadania. Per això, les Candidatures d'Unitat Popular, apostem per:

- Aprovar un **Pla Local Residu Zero**, amb participació dels diferents agents socials, polítics i econòmics, que concreti com s'aplicarà l'Estratègia Residu Zero dins del proper mandat i que garanteixi la transparència i participació pública al llarg de l'aplicació del Pla. Obligatorietat de fer prevaldre la reutilització, el reciclatge i la recuperació dels materials abans que la incineració i l'ús dels abocadors.
- Implementar el model de **recollida Porta A Porta (PaP)** com la forma més ràpida i efectiva d'incrementar els resultats quantitius i qualitius de la recollida selectiva. L'objectiu ha de ser passar d'obtenir una mitjana del 30% de recollida selectiva a assolir el 70% intentant arribar a nivells del 90%. Els costos globals de la recollida porta a porta, comparada amb una recollida en contenidors, són equiparables a nivell econòmic i molt millors en relació als ecosistemes naturals. A nivell ambiental es recupera molt més material, fet que disminueix la necessitat de matèries primeres i l'impacte relacionat amb la seva producció. Des del punt de vista laboral, també hi ha una millora destacada ja que només amb la recollida es generen entre dues i tres vegades més llocs de treball que amb una recollida en contenidors (cada cop més automatitzada), a més dels llocs de treball que es creen a les plantes de reciclatge dels materials.
- Dotar els municipis de **capacitat de compostatge mitjançant petites plantes de compostatge** municipals o mancomunades que permetin assumir el cost del tractament en comptes de costos de transport més elevats i de tractament en grans plantes privades, tot

controlant la qualitat del compost resultant i, per tant, la seva venda i utilització posteriors en el camp o la jardineria de proximitat.

- Promoure alternatives de **reducció de residus**, donant suport i promovent la venda a granel, la reutilització de les ampolles, l'ús de carmanyoles i fomentar més la utilització del carro de la compra per estalviar bosses de plàstic.
- Aplicar una fiscalitat ambiental incentivadora per a la millora de la prevenció i la recollida selectiva de residus.
- Apostem, doncs, per taxes de residus que integren **Sistemes de Pagament per Generació** on qui més paga és qui més residus produeix, tant pel que fa a residus domèstics com comercials.
- Ponderant el seu preu, seguint criteris de **tarificació social** (nombre de persones que viuen en la llar, la renda mitjana disponible de la unitat de convivència o l'ús de l'habitatge) establint trams diferenciats per a primeres i segones residències i per a immobles destinats al turisme.
- Promoure la reutilització i els **circuits de reparació** de productes facilitant l'accés d'empreses d'economia social, cooperativa i ecològica als productes reutilitzables com roba, electrodomèstics i altres béns de consum.
- Mostrar disconformitat, qüestionar i **rebutjar l'ús exclusivament publicitari de conceptes com ara "economia circular, economia verda, prevenció i mitigació del canvi climàtic, prevenció de residus i emissions, etc."** quan vertaderament no compleixin amb aquests objectius. La confusió generada entre aquests termes, a vegades pot provocar una relativització social indesitjada dels conceptes en sí.
- Oposar-se a la valorització energètica de residus i per tant, a la incineració del rebuig municipal com a mecanisme per reduir el volum de deixalles. Apostar per l'adherència a la **campanya europea sobre les incineradores i per l'abandonament de la crema de residus** per a la generació d'energia negra no renovable.



11

Documents annexos
i bibliografia

DOCUMENTS ANNEXOS I BIBLIOGRAFIA

Poden ser consultats per via telemàtica a les webs de les candidatures alternatives i CUP del Maresme

ANNEX 1: Documents i enllaços sobre Custòdia del Territori.

ANNEX 2: Programa Marc Municipals 2019 **CUP**.

ANNEX 3: Planificació d'infraestructures, **Marius Navajo**.

ANNEX 4: Model turístic a Calella.

ANNEX 5: Argumentari i posicionament de la **CUP del Maresme** davant el pacte de mobilitat

ANNEX 6: *"Una proposta alternativa de mobilitat, xarxa viària i transport públic al Maresme"* any 1998, actualitzat el 2003. **CODESEMA**.

ANNEXOS 7 i 8: *"La mobilitat del Maresme"* del 2010 i *"Perquè diem no al laterals de l'autopista"*, 2011. **Preservem El Maresme**.

ANNEX 9: *"La nova manera de moure's per Mataró"* de la **CUP Mataró**, 2015.

ANNEX 10: *"La bicicleta un vehicle per humanitzar Mataró"* de la **CUP Mataró**, 2015.

ANNEX 11-A-B: *"Ni ports ni regeneració, Salvem el litoral!"* i *"Butlletí"* de **CODESEMA**

ANNEX 12: *Estrategia de actuación*. **Ministerio AAM de España**.

ANNEX 13: *Proyecto escolleras* **ADIF**

ANNEX 14: *"Salvem les rieres. Per una nova política respecte a les rieres i el aquífers al Maresme"*. Elaborat per **CODESEMA** l'any 1999.

ANNEX 15: *"Manual de remunicipalitzacions"* per **Jordi Colomer**. Assessorament CUP 2015.

ANNEX 16: dossier *"Escòries no"*, Plataforma **El Roure** de Dosrius. Maig del 2009.

MÉS SOBRE RESIDUS. Bibliografia i webs interessants:

Efectes en la salut i contaminació lligada a la Incineració:

Michelle Allsopp i altres. *Incineración y salud*. Informe de Greenpeace Internacional. Setembre 2001.

González Vidal, Andrés. *Incineración y Coincineración de Residuos*. Xile. Académico de la Universidad Central. <http://www.sustentable.cl/portada/Industria/4556.asp>

-*Incinerado el futuro*, document digital divulgatiu molt interessant i clar: <http://www.no-burn.org/downloads/GAIA.incinerandoelfuturo.pdf>

Dioxines i furans i altres:

-*Instrumental normalizado para la identificación y cuantificación de liberaciones de Dioxinas y Furanos*. **Internacional Environment House** Preparat per Programa de les Nacions Unides per al Medi Ambient PNUMA, Ginebra. <http://www.chem.unep.ch/pops/pdf/toolkit/Toolkitsp.pdf>

-Empresa que analitza dioxines, escrit de difusió molt clar: http://www.groupecarso.com/ressources/dioxinas_y_furanos.pdf

-**Salero, Silvia**: *Nanopartículas y salud: Grupo Erosión tecnología y Concentración ETC*. México. www.etcgroup.org

Sobre metalls pesats:

Carmen Arbelo Rodriguez, i altres: *Incidencia sobre el suelo de las emisiones de dos plantas incineradoras de rsu's* (la palma, canaries) <http://edafologia.ugr.es/revista/tomo7tr/a319v7tt.htm>

-Fulletó d'**Ecologistes en Acció** sobre nanopartícules i altres: *Salut sense mal*: www.noharm.org/europe o a http://www.ecologistasenaccion.org/IMG/pdf_salud_incineracion_nanoparticulas.pdf

Dades i estudis del Maresme:

-**Colomer Missé, Jordi**: *Anàlisi dels estudis de monitorització biològica dels residents que viuen prop de la incineradora de RSU de Mataró*. (no publicada, us la podem facilitar).

Estudis centrats en escòries:

C. Seguí 1, M. Far2, R. Forteza2, V. Cerda *Estudio del aprovechamiento de las escorias de incineración en obra civil*.

Izquierdo Ramonet, Maria: *Valorització d'escòries d'incineració de residus sòlids urbans en capes granulars del ferm. Aplicació al tram experimental de Tagamanent*. Any 2005.

<http://www.tdx.cat/TDX-0725105-140438>

Ceacroni, Luigi i altres: *Reutilización de las escorias de incineradora: una crítica*. <http://www.lsi.upc.es/~luigi/papers/collana-ambiente.pdf>

Alternatives a l'actual model de residus:

-**Fundacio Privada Catalana per a la Prevenció De Residus i el Consum Responsable** www.residusiconsum.org. Hi trobareu sobretot la *Proposta de Llei Catalana de Residus* alternativa.

-Pàgina del **CEPA** i enllaços a **Federació d'Entitats Ecologistes de Catalunya**: <http://www.pangea.org/cepa/frame.html>

-**Ecologistes en acció**: <http://www.ecologistasenaccion.org/>



*Esperem que aquest document
sigui útil a totes i a tots els qui
anhelem una terra digna
en un país lliure.*

El Maresme, primavera del 2019.





Fonaments i orientacions de transformació **territorial**,
ambiental i **social**
al **Maresme**

LA CISA