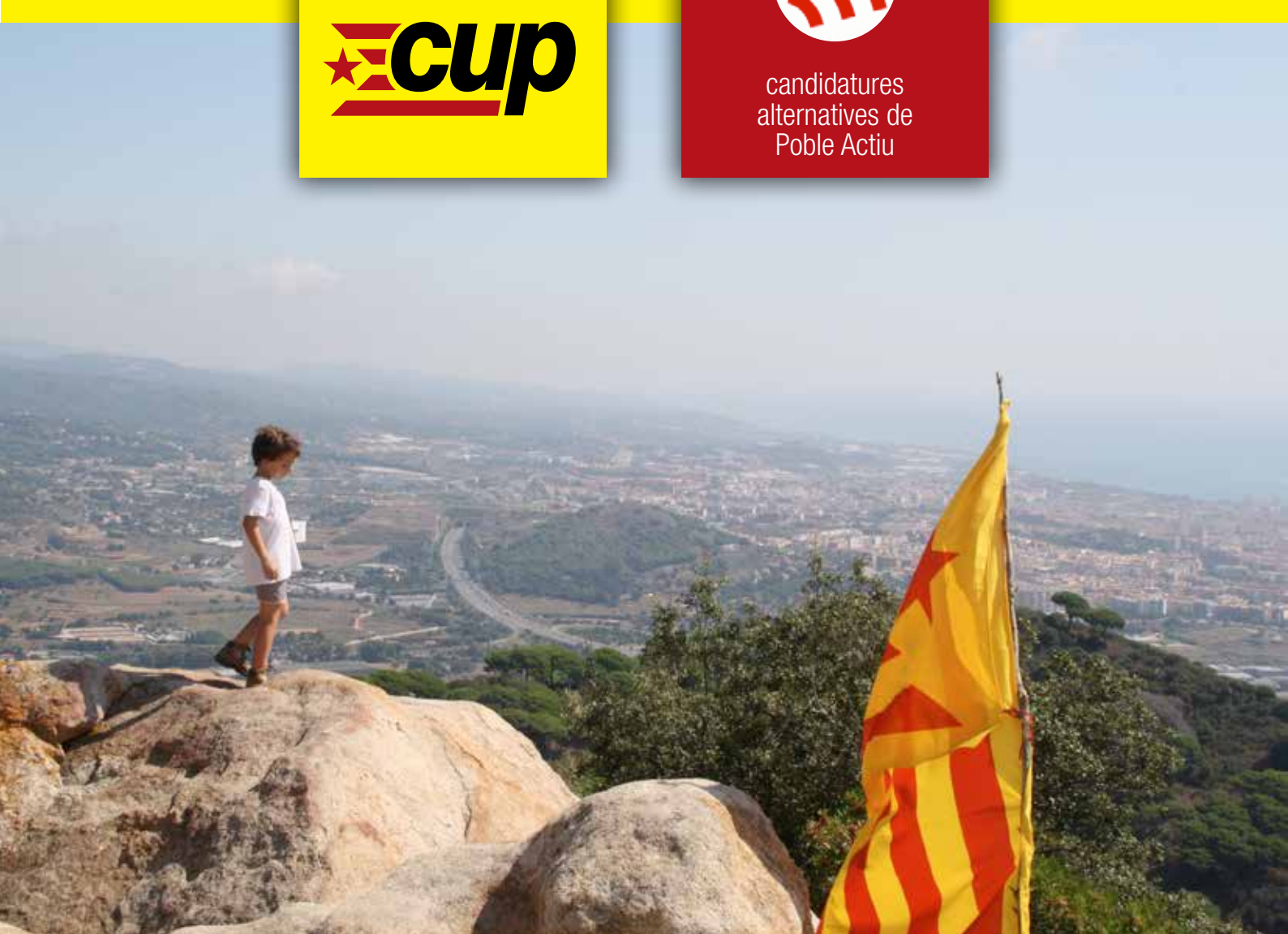


Fonaments i orientacions de transformació **territorial, ambiental** i **social** al **Maresme**



índex



Introducció **4**

1. El Maresme i el deute ambiental i territorial **7**

- 1.1. Breu història del creixement de la petjada ecològica al Maresme 7
 - 1.2. L'actualitat 8
 - 1.3. Identitats i hegemonia 10
 - 1.4. Resposta des del Territori: mobilitzacions socials al Maresme 12
 - 1.5. Supeditacions polítiques urbanístiques a les grans cadenes comercials 13
-

2. Pensar globalment i actuar localment: estratègies en una cruïlla de la Història **17**

- 2.1. La reconversió territorial del Maresme font de riquesa i ocupació 19
 - 2.2. Procés constituent nacional i processos constituents locals 19
 - 2.3. L'ordenament comarcal i els consells comarcals 20
 - 2.4. Repensar els termes municipals. Planificar de forma mancomunada. Elaborar pressupostos solidaris entre municipis 20
 - 2.5. Cooperació intermunicipal 21
 - 2.6. El Maresme, comarca? Mataró, capital? 21
-

3. Models territorials alternatius. Ordenació territorial, mobilitat i infraestructures, fenòmens inseparables **24**

- 3.1. Refundar els principis del model comarcal 24
- 3.2. El Maresme, dins un model nacional de ciutats i comarques equilibrat 25
- 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 26
- 3.4. Espais naturals protegits 28
- 3.5. Sòl industrial 32

4. Model urbà i decreixement **35**

- 4.1. Principis 35
 - 4.2. Revisió del planejament general urbà 36
 - 4.3. Segregació de barris. Plans de barris. "Urbanitzacions" 37
 - 4.4. Política d'habitatge, cap a la sobirania residencial 38
 - 4.5. Paisatge i patrimoni urbà 39
 - 4.6. Espais naturals a l'interior dels municipis 40
-

5. Xarxa viària, per una nova cultura de la mobilitat. Que no ens trinxin la comarca **44**

- 5.1. Estat de la qüestió 44
- 5.2. El Maresme, pioner en ferrocarril, autopistes i mobilitzacions 46
- 5.3. Alternatives per una Nova Cultura de la Mobilitat al Maresme 47
- 5.4. Peatges dissuasius? 52
- 5.5. Desmantellar les actuals àrees dels peatges, una oportunitat imminent i simbòlica de restitució a la Terra 52
- 5.6. Correccions ambientals a la xarxa viària actual 54
- 5.7. Xarxa de camins, prioritització del viant, carrils i circuits per bicicletes 54
- 5.8. Circulació motoritzada i sorolls i perills al casc urbà i als espais naturals 56
- 5.9. Continuar les mobilitzacions, garantia per avançar 57

6. Desenvolupament agrari i forestal al Maresme. Petits passos cap a la sobirania alimentària **60**

- 6.1. El Maresme, potència agrària en potència 60
 - 6.2. Mesures concretes per al desenvolupament agrari al Maresme 62
 - 6.3. Acabar amb l'abandó de les muntanyes 63
-

7. El Maresme de cara al mar, una política d'ordenació de litoral **67**

- 7.1. Els ports esportius i la regressió de les platges al Maresme 67
 - 7.2. L'estat de les aigües marines i els ecosistemes litorals 70
 - 7.3. Hi ha alternatives? 71
 - 7.4. La complexa administració de competències del litoral 74
-

8. Aigües i gestió de l'aigua al Maresme **76**

- 8.1. Torrents, rieres i rials. Rierades i altres interessos 76
- 8.2. La conca de la Tordera 81
- 8.3. Gestió de l'aigua. Privatitzacions i municipalitzacions 81
- 8.4. Contaminació de les aigües 83

9. Model energètic i la seva aplicació al Maresme **85**

10. Residus Sòlids Urbans **89**

- La brossa dels negocis i els negocis de la brossa 89
 - La nocivitat d'abocadors i incineradores 91
 - La imprescindible reducció en origen 92
 - Els residus al Maresme 92
 - Les portes giratòries en el negoci de la Brossa del Maresme 94
 - Mobilitzacions continuades 94
 - Alternatives, la nostra porta giratòria: el porta a porta 95
 - Pel que fa als abocaments incontrolats o perillosos 97
 - Les 10 propostes per avançar cap al Residu Zero del CEPA 97
-

Documents annexos i bibliografia **100**



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 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 i l'argumentari crític i la **visió global, ampliant les alternatives** i actuacions i facilitant el debat comú. És, per tant, un document obert que voldria ser útil tant a la necessària i urgent **elaboració de programes municipals** alternatius davant les imminents eleccions del maig com també per **enfortir el treball quotidià de base** i les propostes i programes polítics que posteriorment es continuïn impulsant. Com veureu no vol ser un programa sinó un marc per anar desenvolupament programes i dotar les lluites de base de fonaments, també per iniciar 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, de la Trobada d'Unitat Popular de Mataró i, també, de l'exploració en el Programa Marc de les Municipals del 2015



(ens hi referirem com a PMM) de la CUP nacional adaptant les propostes a la nostra realitat comarcal.

Tenint en compte que la lluita contra la pobresa i la precarietat i l'obertura de camins cap a la justícia social són eixos fonamentals dels nostres plantejaments, **les qüestions territorials i ecològiques que desenvolupem** no obvien en cap cas la seva **repercussió social** i centren el document perquè són les més susceptibles de generar programes específics i alhora comarcals a tots els municipis.



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.

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 els 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.



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 la construcció massiva d'habitatges de molt diversa tipologia i de primera i segona residència (amb el consegüent endeutament popular que esclatà amb la bombolla immobiliària) i la **proliferació de nombrosos complexos turístics i d'oci** o de grans infraestructures al servei d'un suposat creixement il·limitat.

1.2. L'ACTUALITAT

Arribats a l'actualitat, la present crisi financera i de creixement capitalista té una concreció a la nostra comarca quan les elits econòmiques abandonen la prioritització de determinats projectes viaris i immobiliaris frustrats que se sustentaven en el cofinançament o la complicitat de les institucions públiques -ara greument endeutades i, també, qüestionades per un grau més alt de mobilitzacions i conscienciació populars- substituïnt-los per 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.

Vivim la **consolidació i expansió d'una nova globalització capitalista** que, malgrat el pes que hi puguin tenir les xarxes digitals i la "desmaterialització" aparent que comporten, es fonamenta bàsicament en una "materialització" incrementada (comerç de materies), basada en l'explotació massiva i sense precedents dels recursos naturals 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 del **Tractat Transatlàntic de Lliure Comerç i Inversions** (conegut per les seves sigles en

anglès, TTIP)¹ i el desenvolupament 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) 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).

Aquesta globalització econòmica, a part de molts altres aspectes, 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 generen**. Alhora que deslocalitza la vida social i cultural dels barris i nuclis urbans, **aquesta 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 que poden afavorir tant al gran com al petit comerç, 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 mimetitza tot allò que li permet la seva estructura a gran escala.

1 El macroacord comercial entre la Unió Europea i els Estats Units, 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 per mantenir el lideratge global davant el creixement dels països emergents. Presentat oficialment 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 que adjuntem: http://www.odg.cat/sites/default/files/financiaritzacio_de_les_infraestructures_cat_final.pdf

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 vida quotidiana i configura **un paisatge global** i un imaginari 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 perifèries 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 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 omnipresència**. 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. 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 o el 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 soterran, 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 depredació 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. Destacariem 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 comarca ecològicament agredida**, amb un litoral majoritàriament artificialitzat, una xarxa hidrològica de rieres i torrents escanyada o sotterrada, uns aqüífers sobreexplotats o contaminats, un patrimoni agrícola en regressió i una progressiva desaparició 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 entre sectors 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), la defensa del patrimoni arquitectònic de Can Doro (Argentona), de Can



Fàbregas i l'espai agrícola de les Cinc Sènies (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. Recentment, l'exitosa lluita contra els laterals de l'autopista ha tingut 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 oportunisme o per manca d'alternatives.

1.5. SUPEDITACIONS POLÍTiques URBANÍSTiques A LES GRANS CADENES COMERCIALS.

Malauradament, les dignes excepcions no han estat les actituds institucionals preponderants. Algunes exemplificacions 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 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.

Paral·lelament, **Vilassar de Dalt** -ara Vilasorli de Dalt-, amb un Ajuntament amb alcaldia d' ICV durant anys 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*. Aquest passat 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 de **Can Fàbregas a Mataró**, on es requalifica i descataloga el patrimoni industrial -govern tripartit- per ubicar El Corte Inglés, on es trasllada per ordre judicial part de l'edifici per poder-lo restituir en un altre indret i on, a hores d'ara, el Corte Inglés, que ens presenten com el gran reactivador de la ciutat, encara no ha començat les obres.

No deixa de ser emblemàtic el cas del **complex Mataró-Parc** que -planificat al costat de l'Hospital- atrau una mobilitat que col·lapsa els accessos nord a Mataró i que va ser el detonant de la demagògia que defensava el derrotat projecte dels laterals de l'autopista. Tot plegat, fruit d'una nefasta planificació supeditada als interessos d'aquest complex

i que no va tenir en compte els perjudicis a un ús d'alta prioritat com ho és l'accés a un centre sanitari.

La possible creació d'un nou macrocentre comercial a les zones agrícoles de Pineda o els projectes que ja s'han definit a Premià de Mar (en dues antigues fàbriques que s'enderroquen al centre urbà) i a Premià de Dalt (Can Vilà) serien els casos més immediats. 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.





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 la primera dècada 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, mercantilització del territori) que precisen alternatives inajornables. Els **necessaris canvis profunds en la relació humana amb els recursos naturals i els límits de la seva explotació** impliquen reformular les formes i hàbits de consum als països enriquits. **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 per canviar la deriva del capitalisme.**

Les conquestes socials i les experiències alternatives sorgides des de les bases son 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, d'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), 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 al socialisme.** 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 i 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.

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.**

³ Sobre Custòdia del Territori vegeu l'annex 1.



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'exploracions 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

El possible **procés constituent de Catalunya** hauria d'obrir processos paral·lels als municipis.

El Maresme, comarca pionera en les consultes d'autodeterminació, és un àmbit que per 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, 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 I ELS CONSELLS COMARCALS

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.**

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 que 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 en 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, 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 (tanatori de Vilassar, 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 que 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*. Cal **qüestionar aquests termes iniciant processos participatius dels veïnats** i, alhora, establir plans intermunicipals que no només suposin eficiència en la gestió sinó que blindin la pressió urbanística.

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 de gran mobilitat i desigualtat no desitjades on cal compensar i 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 amb el fenomen metropolità s'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 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.

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 establint un transport d'autobús directe des dels municipis de dalt -que ara el tenen amb Barcelona però no el tenen 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 obeeixin 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.

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.

⁴ Programa Marc de les municipals del 2015 de la CUP.

⁵ 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>



Aquest fet, seguint els principis del nostre model desitjat implica, per exemple, com també diu el Programa Marc de la CUP 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 EQUILIBRAT⁶

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 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 republicana⁷. També caldria

⁶ Hem trobat molt útils per a les diferents assemblees i candidatures del Maresme les informacions i propostes del Programa Marc de la CUP en els aspectes que desenvolupem ens els capítols 4, 5 i 6, així, els hem destriat i sintetitzat afegint-hi concrecions de la nostra realitat comarcal.

⁷ 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>

transformar la taxa turística actual en un ecotaxa que es destinés prioritàriament a compensar les repercussions negatives de l'actual model turístic i la recuperació d'espais amb possible ús ecoturístic -com es va fer tímidament a les Illes en l'efímer govern progressista- en comptes de dedicar-la a consolidar l'actual model com s'està fent ara.

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.

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 intensives**, ja sigui 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 verdes⁸, 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.

Creiem que poden ser força útils al Maresme les pautes generals que el PMM de la CUP proposa per orientar la planificació dels models de gestió i ordenació del sòl no urbanitzable i del sistema d'espais lliures amb propostes com:

- **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'Argentona, per exemple, tot

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



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.

3. 4. ESPAIS NATURALS PROTEGITS

ELS 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; 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. Paral·lelament es van obtenir diferents graus de protecció al delta de la Tordera.

Paradoxalment, aquest any 2015 -trenta anys després de la primera declaració, la mercantilització del territori ens porta el regal de celebrar l'aniversari amb l'anunci -que gairebé ha passat de puntetes- que **la Generalitat pretén destituir els caps dels parc naturals i cedir la seva gestió a empreses privades**. Tenim, per tant, una prioritat en aquest àmbit: denunciar una nova privatització del govern neoliberal de CiU.

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 estimulants i assessorant les lluites territorials arreu de la comarca Ports esportius, rieres, incineració, mobilitat, sòl agrícola...



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 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, 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 alguns 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 impulem **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 territorial 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 despreniments 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.

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 generen vida al nucli urbà, afavoreixen l'ús del transport públic, la bicicleta o de la passejada 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 països com Irlanda.

En general, caldria incorporar **critèris 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, 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 i decreixement

4. Model urbà 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 que estem instal·lats, ens indica que la sostenibilitat del territori passa, en molts casos, pel decreixement. És possible, en determinats casos, desclassificar sòls impulsant 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 immobiliaris¹⁰.

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. 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

¹⁰ Adjuntem aquí algunes orientacions legislatives que caldria actualitzar a partir d'una documentació sorgida en les jornades de Figueres de la Federació d'Entitats Ecologistes de Catalunya al 2003. ANNEX 2.

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:

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 dels 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 un banc 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 de la ciutat i el territori i pot posar al dia el coneixement que es té del territori impulsant, això sí, una **redacció participativa i democràtica del POUM que vagi molts més enllà dels migrats 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.

Com ens proposen al PMM de la CUP 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 i “nous cosmopolites”. És interessant **ubicar en aquests barris pols culturals, d’ensenyament 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 del criteris de continuïtat en l'evolució de les trames, ha contribuït a evitar 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 queda, 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 i ho hem de fer aprofitant la baixada de la construcció d'habitatges i buscant qualsevol esclatxa en la planificació vigent a cada municipi.

Per altra banda, **al Maresme**, en especial als pobles amb muntanya, **les moltes “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 i el foment estatal de les hipoteques va ser algunes de les claus de l'enfonsament de l'economia.

En l'època de bombolla immobiliària, els habitatges de protecció van ser 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 una política d'habitatge de lloguer competitiu i massiu de manera que l'habitatge privat de lloguer i venda es veiés forçat a frenar la contínua alça de preus inassolible per la població sense endeutament i que beneficiava el capital especulatiu.

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 tenença d'habitatge.

La defensa del dret a l'habitatge hauria de ser una prioritat del treball dels ajuntaments i l'enfortiment del parc públic de lloguer.

No ens hi estendrem ja que ultrapassa la temàtica territorial i 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.

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. 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 de **materials naturals de proximitat que han configurat en els temps la textura i la imatgeria del nostre paisatge**. 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 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, 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 i -com el glifosan, 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 **podas 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, estalviar i ser eficients prioritzant els llocs de treball per damunt de grans maquinàries sovint molt sorolloses.

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

Hem de **recuperar els sòls permeables** de les zones verdes **desmantellant progressivament la pavimentació i asfalt de places**, facilitar que la terra absorbeixi l'aigua, recarregui l'aqüífer 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 pot ser de gran interès.



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 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 que malmet els benestar als municipis grans 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 esmorteixen els sorolls propis de la ciutat. Esmorteir localment els efectes del canvi climàtic, especialment als barris més atapeïts i adverbialitzats, és vetllar pel benestar dels més necessitats.

Finalment, cal remunicipalitzar o lligar a empreses socials la jardineria municipal i la neteja viària, integrades o no dins les brigades municipals.

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.

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 han segmentat triplement el territori i han hipotecat una 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)** 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 de creixement en taca d'oli de la Gran Barcelona es veiés reforçat 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 radicalitat 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 al nord-est 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) **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** mancant 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** -com passa a Mataró- continuen sent cars, poc competitius i 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. 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 Maresme**¹¹.

11 ANNEX 3: CODESEMA va redactar el dossier adjunt: «Una proposta alternativa de mobilitat, xarxa viària i transport públic al Maresme» any 1998 actualitzat el 2003.

5.3. ALTERNATIVES PER UNA NOVA CULTURA DE LA MOBILITAT AL MARESME

A nivell general defensem una intensificació de les xarxes de transport públic comarcals i intercomarcals i l'impuls de noves xarxes de ferrocarrils no radials i la connexió en transport públic eficient de tots els municipis de les comarques. Apostem per impulsar el transport de mercaderies en tren, ja que el transport per carretera és actualment insostenible des del punt de vista ecològic.

Al Maresme, 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.

També ho pot ser l'aplicació de **taxes impositives a determinats vehicles** privats i estudiar alguna mena de peatge públic dissuasiu.

Exposarem a continuació alguns aspectes de concreció d'alternatives. 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, almenys així ho vam valorar a la Trobada d'Unitat Popular de Mataró i en debats interns de Preservem el Maresme.

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 Maresme**¹² -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, 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).
- 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 valoració de la validesa d'un futur tren Mataró-Granollers com a opció complementària també en direcció a Barcelona. Per a nosaltres, desvinculat del «Tren orbital», massa radial.

També hi ha hagut propostes tècniques com l'exposada per l'activista Jordi del Egidó 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.

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, es pretén resoldre amb una nova redistribució -sempre amb menys impacte que els laterals- a base de giratoris i accessos que pot posar ordre al problema tot i que beneficiarà el complex Mataró-Park al qual l'administració no ha exigit cap col·laboració econòmica per resoldre el problema i mantindrà les condicions

12 ANNEXOS 4, i 5: 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.

d'amplada-velocitat dels carrils de l'autopista a la Ronda imposades per Abertis. Cal afegir, a més, que en aspectes de detall (pantalles sòniques, ajardinament) per al moviment veïnal del barri del Camí de la Serra de Mataró encara no s'ha resolt satisfactòriament la concreció del nou nus.

RENEIX AMB URGÈNCIA LA VELLA POLÍTIKA DE MOBILITAT, ARA MÉS OPACA I MÉS A L'OMBRA: ALLARGAR LA CONCESSIÓ I L'AUTOPISTA DESTRUINT ESPAIS MOLT VALUOSOS A LA SELVA

Una prioritat d'urgència és 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 nova xarxa viària 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. El nou Pla de Mobilitat que redacta la Generalitat per al Consell Comarcal del Maresme ja no parla dels laterals, pretén mig garantir la fi de la concessió de la gestió de la C-32 a Abertis i sembla que aposta -sense concrecions- pel transport públic. Sota l'ombra d'aquestes victòries de les mobilitzacions, la perversa política de connivència entre la Generalitat i Abertis es concreta novament amb projectes insostenibles finançats per la generositat d'Abertis.

Per una banda la creació dels nous accessos a Mataró per part d'Abertis -que impliquen un finançament que ens endeuta més- i de la variant de Vall de Gata¹³ a Arenys de Mar -innecessària i lligada al desenvolupament d'un polígon ja prou comunicat- també per part d'Abertis.

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.

13 S'ha generat recentment una mobilització en suport a un pagès ecològic afectat.

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 (abril 2015) donant tot el seu suport a la gran mobilització que es produeix des dels moviments socials de Blanes, Lloret i Tossa¹⁴ començant per l'exigència d'una moratòria d'urgència del projecte que es vol iniciar al setembre, just abans de les eleccions autonòmiques per tal d'evitar qualsevol modificació en funció dels canvis de govern. L'impacte ambiental és dantesca, podríem qualificar aquest projecte com la major agressió al patrimoni natural i el paisatge de la Costa Brava de l'actual segle XXI.

El Conseller de Territori i Sostenibilitat, Santi Vila, juga amb l'ambigüitat sobre l'allargament de la concessió i ens ven 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 addicional 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

14 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>.

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



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.

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-Lloret¹⁵. 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 recentíssim cas de l'autovia Vic-Ripoll és un exemple pervers de mala gestió. La Generalitat haurà de pagar 207 milions d'euros per «salvar» l'empresa concessionària -a l'ombra- CEDINSA que ha fet fallida i no pot tornar el crèdit que va signar amb sis bancs (alguns rescatats amb diner públic com Bankia)¹⁶. 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 és també president del Consell Assessor d'Economia de la Generalitat. 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.

¹⁵ 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.

¹⁶ 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

5.4. PEATGES DISSUASIUS?

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 tot i ajudant a finançar el manteniment d'aquestes grans infraestructures.

5.5. 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 aqüífers 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.

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**.

5.6. CORRECCIONS AMBIENTALS A LA XARXA VIÀRIA ACTUAL

Entre les mesures concretes seria important acabar la **instal·lació de pantalles d'esmorteïment 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 aqüífers subterranis. Vetllant per la **prohibició de l'ús d'escòries** d'incineradora en els paviments com s'ha fet en alguns casos.¹⁷

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.

5.7. 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. 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



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

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 **m mancança 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 tradició de desplaçament amb bicicleta.

A PEU, AMB BICICLETA: D'USOS SUBALTERNES A USOS COMPLEMENTARIS

És evident que la circulació a peu o amb bicicleta per la 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'obtindria 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.

Fem del nostre, un municipi pioner per a vianants i bicicletes, els beneficiats en serem 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.

5.8. 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 de minories de ciutadans usuaris de motocicletes, motos de muntanya, quads i, sovint, de cotxes més o menys esportius. El problema –causat també 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 Òmnibus 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 eqüestre. 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 creant alternatives com podrien ser uns circuits de pràctiques per cada especialitat (potser en alguna pedrera obsoleta, en algun espai degradat) que s'hauria d'autofinançar pels propis usuaris.

5.9. CONTINUAR LES MOBILITZACIONS, 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'aproveïssin 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 dins la campanya **STOP PUJADES** del Transport Públic que estan en marxa i que fan insistència en la discriminació socials 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 entorn les estacions de bus i tren ¹⁹.

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 adjuntem ²⁰.

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 gravíssim- 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**.

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.

19 ANNEX 6. Veure "La Nova manera de moure's per Mataró" de la CUP Mataró, 2015.

20 ANNEX 7: 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. Petits 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 conformadors de paisatge. L'**expansió de l'agroindústria des dels anys 60** amb els seus efectes ecològics i de pèrdua de sobirania alimentària precisen una reorientació d'aquelles formes intensives de ramaderia i agricultura que consisteixen, 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 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 la 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 -sovint molt intensiva- és més abundant i han sorgit algunes explotacions ecològiques destacables.

Paradoxalment l'explotació agrària, ramadera i forestal al Maresme 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.

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.

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 tempteig 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.

Establir **paisatges de mosaic** amb transicions entre sòl urbà i sòl agrícola, rieres i torrents, corredors biològics i forestals recupera 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.

Engegar **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 propiciant sempre la recuperació d'aigües pluvials que la pagesia ja havia fet de manera ancestral.

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

Els boscos del Maresme han crescut sense gestió paral·lels 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 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 el 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, ADF, 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 sí que permeti generar aigua calenta per abastir la població.



ALTRES ASPECTES D'INTERÈS

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

Impulsar el sector de **recol·lecció de 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.



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

7. El Maresme **de cara al mar**, una política d'ordenació del 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 la cobertura boscosa que la va anar substituint va limitar les aportacions sorrenques, però 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 va limitar les aportacions erosives de sorra -i també d'aigües, a l'aqüífer. Fets als quals caldria afegir la disminució dels cabals de la Tordera per la forta explotació lligada a la indústria, l'extracció d'àrids i la regressió de les prades marines de posidònia que fixen els sorrals i eviten l'erosió.

Malgrat aquestes causes generals, **la construcció d'espigons i, després, dels ports esportius va fer retrocedir de manera molt evident -fins a desaparèixer- les platges situades al sudest 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 bay-pass (que hauria disminuït els efectes de regressió) a què 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

²² Podeu consultar a l'ANNEX 8, el document «Ni ports ni regeneració, Salvem el litoral!» de CODESEMA

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 encara està incompleta. 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). **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, -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, havent rebut la contestació dels veïns i sector pesquer i ecologista, s'han tendit a reduir i 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 marítims 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 retorn, 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.

NOVETATS A LA COSTA, S'ACOSTEN ELECCIONS

Dins el context de la proximitat de l'estiu i dels tres cicles electorals pendants han aparegut dos nous projectes d'actuació al litoral :

La Direcció General de Costas, ha presentat aquest febrer als ajuntaments un **nou Pla per preservar les platges del Maresme**. El pla s'executaria en 15 anys amb una inversió de 50 milions d'euros. Es realitzarien aportacions de sorra recolzades amb la construcció d'espigons per assegurar l'estabilització. Es divideix el litoral en tres zones (Delta Tordera-Arenys, Arenys-Mataró i Mataró-Besòs (on l'Albiol vol fer el canal marítim). Evidentment no hem pogut encara valorar el Pla però d'entrada no hi ha cap mena de procés participatiu i sembla pivotar encara sobre les regeneracions agressives amb el medi i sobre una dubtosa estabilització amb espigons.

Per altra banda, en aquests moments s'està tramitant l'ampliació d'una dàrsena per a creuers al port de Mataró, la qual –si es realitzés- pot implicar un increment encara més dràstic de la regressió de la platja de Cabrera i Vilassar. Caldrà debatre aquest projecte i les implicacions sobre la Marca Mataró que s'hi poden amagar.

7.2. 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 rorqual 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 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.

7.3. 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 pantelans o ponts de llarga longitud que unissin els ports i la costa eliminant 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, intervencions per estabilitzar trams de passeig marítim, vies ferroviàries o mobiliari



Port de Comarruga amb pantalà



urbà de les platges i que el contribuent, el sector pesquer i el medi natural seran els perjudicats.

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 podríem resumir en les següents concrecions:

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 marina²³, 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

23 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

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

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.

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.

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.

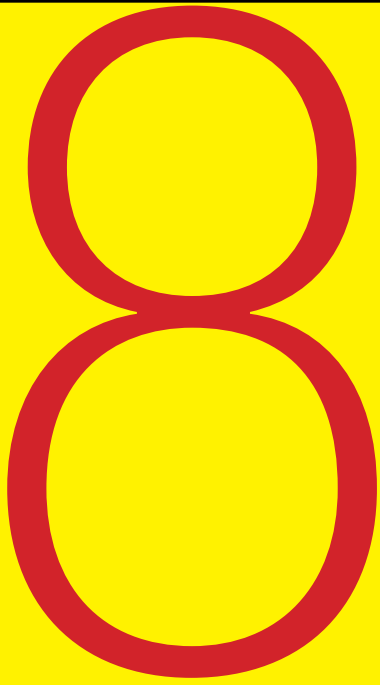


7.4. LA COMPLEXA ADMINISTRACIÓ DE COMPETÈNCIES DEL LITORAL

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 amnistiats 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 marítims i altres elements.



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 vertebrava 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 dossier²⁴ «Salvem les rieres» que hem repassat i que manté força vigència en l'anàlisi i en les orientacions, que es basen en la necessitat d'una visió global i d'una nova política respecte a les rieres i el aqüífers al Maresme. 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...)

24 ANNEX 9: «Salvem les rieres» Codesema, any 1999.



i amb la concreció d'un model realment alternatiu al tot el sistema imperant a Arenys de Munt fins a aquell moment. De fet, 'Salvem la Riera' va ser l'embrió de la CUP a Arenys de Munt, una CUP que ha arribat a governar i que va poder començar a posar en pràctica el model alternatiu treballat. 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.

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, 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 tram**²⁵. 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, "neteges" 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.^f

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



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 un cop desmantellats marges de formigó o de rocalla d'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 severes de rierades:

- Conscienciació ciutadana i institucional sobre els valors i riscos de les rieres amb campanyes educatives que incloguin els valors positius i 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...

- 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...) 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 adequant-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 A-19 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'aqüífer.
- 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...

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 integració a l'entorn on el turisme tingués complements d'educació mediambientals i rural. Una bona planificació i una inversió en el manteniment 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 ara aturada.

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 COMARCA²⁶

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 -encara en litigi- són entrebancs difícils als quals els ajuntaments s'hauran d'enfrontar com, de fet s'ha fet a Arenys de Munt²⁷.

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 als residencials.
- Generalitzar els paviments drenants i impedir més impermeabilitzacions del territori. Planificar desmantellaments de grans superfícies impermeables obsoletes.

²⁶ Podeu aprofundir sobre els competències i propostes al ja esmentat document del PMM de la CUP.

²⁷ ANNEX 10: En aquest sentit i per a altres municipalitzacions consulteu el document adjunt elaborat per Jordi Colomer d'Arenys de Munt: «Manual de remunicipalitzacions».

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

-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 de 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'aqüífer 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 Maresme²⁸

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) i amb la manca d'alternatives tecnològiques capaces de donar abast a un creixement capitalista il·limitat.

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, 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 acabem d'exposar en parlar de l'aigua.

Deixant de banda les alternatives globals i nacionals²⁹, 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), 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 Energètic que vetlli per l'estudi i les

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

29 També us adreçem al PMM.

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 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 **desemmascarar 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 tot estudiant 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, mai 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 consum³⁰ 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 per exemple encenent-ne un de cada dos en determinats carrers, tal i com va fer l'Ajuntament d'Arenys de Munt en el bienni de govern de la CUP.

Vetllar per l'eradicació de la pobresa energètica des dels ajuntaments.

Campanyes municipals de sensibilització de bones pràctiques energètiques. Estudiar mesures per limitar la il·luminació permanent de comerços, grans superfícies comercials i serveis que malbaraten un recurs tan valuós en hores d'inactivitat.

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

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**. A Catalunya, la creixent generació de residus contrastava amb un nivell de recollida selectiva baix (recuperació d'envasos del 34 % al 2009), demostra de forma objectiva la **ineficiència del model actual que promouen les administracions**.

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**. 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 INCINERADORES³¹

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 llimars autoritzats. Tot i així, la pretesa reducció d'emissions causada per una més alta combustió i filtratge 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.

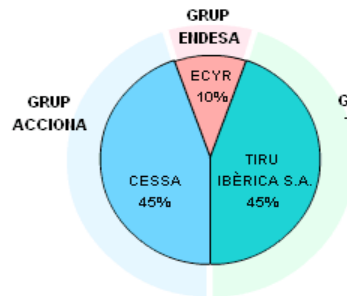
³¹ Facilitem al final del document una llarga bibliografia sobre incineració i residus fruit del treball portat a terme a Dosrius per la Plataforma el Roure.

LA IMPRESCINDIBLE REDUCCIÓ EN ORIGEN

Les exigències ciutadanes de seguretat sanitària 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 recents 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 polígon propers i, alhora, netejar la imatge ambiental de la instal·lació. Molt recentment, 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 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.



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

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 el 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. 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, Premià de Dalt, Sant Cebrià o Sant Iscle. En aquells moments, al 2004, el govern de Mataró va atribuir a la millora del servei de recollida selectiva, i sobretot a la posada en marxa de la recollida de la fracció orgànica, la reducció de la quantitat de tones de residus.

LES PORTES GIRATÒRIES EN EL NEGOCI DE LA BROSSA DEL MARESME³²

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 posterior 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 aboquen 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 ha portat 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 Palafolls³³.

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- aconseguit amb la pressió i el pes dels arguments que constataven el sobredimensionament del projecte que segurament es volia destinar a la importació de brossa.

³² ANNEX 11: Podeu consultar el dossier «Escòries no» elaborat per la Plataforma EL ROURE de Dosrius. Maig del 2009.

³³ La Directa (7-1-2015) <https://directa.cat/lalcalde-convergent-de-santa-susanna-es-imputat-irregularitats-en-ladjudicacio-del-servei>



ALTERNATIVES, LA NOSTRA PORTA GIRATÒRIA: EL PORTA A PORTA³⁴

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 wife" 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.

En aquesta línia trobareu les propostes del PMM de la CUP però també les propostes molt recents 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 país³⁵. 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.

³⁴ 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.

³⁵ 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>



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

Cal municipalitzar les 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 aprop 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 en molts camins i àrees públiques i naturals.

APOSTEM, FINALMENT, TAMBÉ PELS COMPROMISOS DE LES CANDIDATURES I ASSEMBLEES ALTERNATIVES EN LES 10 PROPOSTES PER AVANÇAR CAP AL RESIDU ZERO DEL CEPA:

De cara a les eleccions municipals l'ECRZ demana a les candidatures electorals que donin suport als principis de l'ECRZ de manera que quedi recollit en el seu programa electoral:

1. Aprovar un Pla Local Residu Zero, amb participació dels diferents agents socials 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. Donar suport i impuls a una nova legislació supramunicipal que procuri per la prevenció i per la responsabilitat del productor dels productes que esdevenen residus.

2. Establir objectius de prevenció i recollida selectiva neta quantificables amb l'objectiu de recuperar un 70% de la brossa i/o produir menys de 100 kg/hab/any de rebuig en dues legislatures.



3. Contemplar la possibilitat de construir una planta agrícola de compostatge o planta de compostatge descentralitzada.
4. Avaluar la viabilitat de la implantació recollida porta a porta per als residus domèstics.
5. Realitzar auditories de producció de residus comercials i implantar la recollida porta a porta, almenys per als residus comercials (total o per algunes fraccions).
6. Adoptar mesures de prevenció de residus i de compra verda en el funcionament de l'Ajuntament.
7. Promoure la reutilització i els circuits de reparació de productes. I facilitar l'accés d'empreses d'economia social als productes reutilitzables.
8. Implantar un sistema d'incentius econòmics per promoure la prevenció de residus i la participació en la recollida selectiva en quantitat i qualitat.
9. Augmentar el preu de l'abocador o incineradora, en el cas d'instal·lacions de titularitat municipal.

*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 2015.





DOCUMENTS ANNEXOS I BIBLIOGRAFIA

Poden ser consultats per via telemàtica a les webs de totes les candidatures alternatives i CUPS del Maresme.

ANNEX 1: Documents i enllaços sobre Custòdia del Territori.

ANNEX 2: Document sorgit de la Federació d'Entitats Ecologistes de Catalunya al 2003.

ANNEX 3: «Una proposta alternativa de mobilitat, xarxa viària i transport públic al Maresme» any 1998, actualitzat el 2003. CODESEMA.

ANNEXOS 4 i 5: «La mobilitat del Maresme» del 2010 i «Perquè diem no al laterals de l'autopista», 2011. Preservem El Maresme.

ANNEX 6. “La Nova manera de moure’s per Mataró” de la CUP Mataró, 2015.

ANNEX 7: «La bicicleta un vehicle per humanitzar Mataró» de la CUP de Mataró, 2015.

ANNEX 8: «Ni ports ni regeneració, Salvem el litoral!» de CODESEMA

ANNEX 9: «Salvem les rieres. Per una nova política respecte a les rieres i el aqüífers al Maresme. Elaborat per CODESEMA l’any 1999.

ANNEX 10: «Manual de remunicipalitzacions» per Jordi Colomer. Assessorament i formació CUP 2015.

ANNEX 11: dossier «Escòries no», Plataforma EL ROURE de Dosrius. Maig del 2009.



BIBLIOGRAFIA I WEBS INTERESSANTS:

Entorn a efectes en la salut i contaminació lligada a la Incineració:

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

-The Health Effects of Waste Incinerators, 4th Report of the British Society for Ecological Medicine: marc 2006. <http://www.noharm.org/details.cfm?ID=1245&type=document> (Una breu síntesi traduïda la trobareu a : cendresdosrius.blogspot.com)

-BEH: Numéro thématique: incinération des ordures . Bulletin épidémiologique hebdomadaire www.invs.sante.fr/beh/index.html lligat a la revista d'un centre d'estudis sobre deixalles francès independent : <http://www.cniid.org/>

-Emmanuel Neurohr, Pierre: Incineración de residuos y salud: evidencia científica de los graves riesgos de la quema de basuras. <http://www.bierzoairelimpio.org/imagenes/descargas/evidenciacientifica.pdf>

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

Dioxines i furans i altres:

-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, canarias) <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

-Document amb referències a tota la normativa actualitzada d'abocadors : http://www.gestion-ambiental.com/norma/ley/DECRET_1-1997.htm



Decret d'abocadors (ara "dipòsits"):

http://www.arc.cat/ca/publicacions/pdf/normativa/catalana/decrets/decret_1_1997.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).

-Dades oficials Aigües subterrànies al Maresme
http://aca-eb.gencat.cat/aca/documents/ca/fitxes_masses_aigua_subterrania/MAS_18_DEF.pdf

-Consorti Residus del Maresme: www.plantabrossa-maresme.com/

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.





<http://mataro.cup.cat/pagina/territori-maresme>