Estudi per a la reestructuració territorial del Maresme

Un passeig marítim de 16 km.

Modest Batlle
DR. ENGINYER DE CAMINS
ARQUITECTE
DIRECTOR DE L'ESTUDI

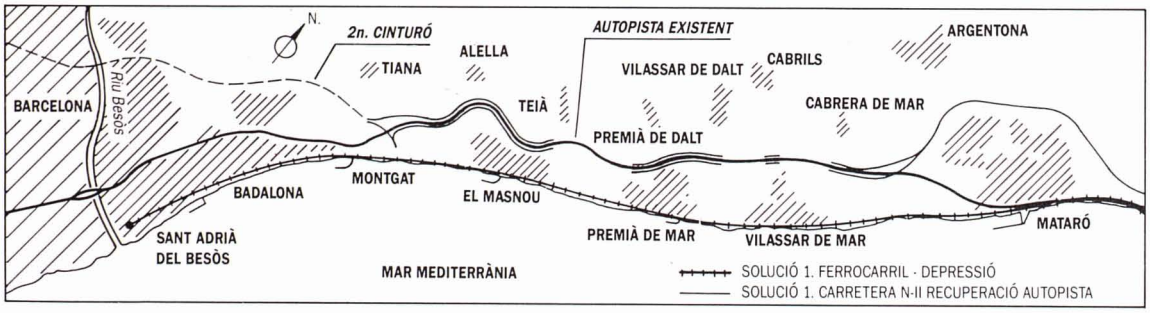
L'«Estudi de viabilitat per a la reestructuració territorial del Maresme» fou presentat pel Conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Xavier Bigatà, el proppassat divuit de febrer.
El seu objectiu és fer desaparèixer la barrera que suposen la carretera N-II i també les vies del ferrocarril que hi ha entremig dels nuclis urbans de les divuit poblacions afectades i la platja. Un dels aspectes innovadors d'aquest estudi és la valoració dels resultats que se'n derivarien i que actuen com a element dinamitzador per part dels usuaris.
Dur a terme aquesta obra pública representa de convertir els terrenys alliberats en un passeig marítim de 16 km de longitud i 30 d'amplada i comporta, alhora, una plusvàlua de més d'un milió de pessetes per habitatge afectat.
La concreció en un avantprojecte definitiu depèn, a partir d'ara, dels acords als quals arribin les administracions implicades.

El proppassat 18 de febrer, el Conseller de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya va presentar als mitjans de comunicació i als divuit alcaldes de les poblacions afectades l'«Estudi de viabilitat per a la reestructuració territorial del Maresme».

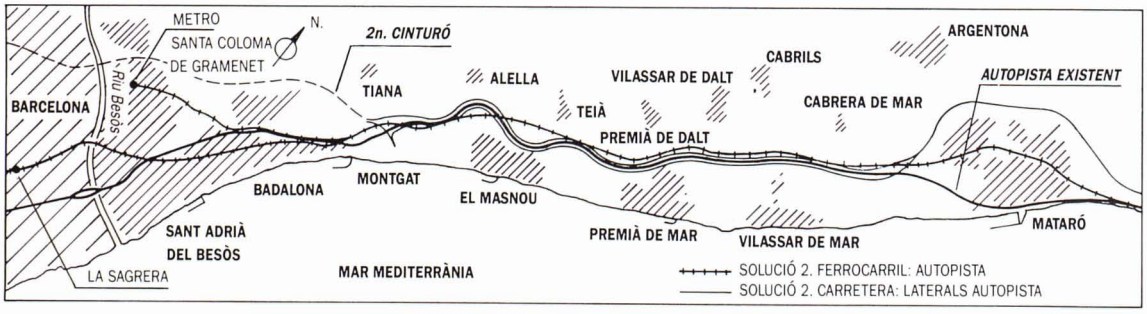
En aquest cas, el concepte de «reestructuració territorial», que es refereix a la zona costanera del Maresme sud entre el riu Besòs i la riera de Llavaneres, té com a objectiu fer desaparèixer la barrera que, entre els nuclis urbans i la platja, constitueixen la Nacional II i les vies del ferrocarril, mitjançant el trasllat cap a l'interior d'aquestes dues infrastructures a unes distàncies entre 200 i 2.000 m de la costa, segons les diferents solucions. Tots els terrenys alliberats es reconverteixen en un passeig marítim d'uns 30 m d'amplada i 16 km de longitud.

Complementàriament, aqueix trasllat a més d'ampliar la capacitat del conjunt carretera-autopista,

REESTRUCTURACIÓ TERRITORIAL DEL MARESME



LES SOLUCIONS 1 DE FERROCARRIL I
1 DE CARRETERA, NO SUPOSEN CAP CANVI DEL TRAÇAT ACTUAL.



que hom preveu que es col·lapsarà cap a l'any 1995, permetria de connectar la via de RENFE a l'estació de la Sagrera o al Metro de Santa Coloma, la qual cosa permetria la connexió fins a la plaça de Catalunya mateixa, en lloc de ferho, com ara, a l'estació de França.

La valoració dels beneficis

S'han estudiat tres solucions per al trasllat de la carretera N-II i tres per al del ferrocarril. L'estudi, al mateix temps que garanteix la mobilitat tècnica de les solucions proposades i el seu cost, té un objectiu, que no s'havia plantejat mai en les altres unitats d'ordenació costanera que havien estat fetes al Maresme i que no és altre que la valoració dels beneficis produïts.

Aquesta valoració dels beneficis és l'objectiu bàsic de l'estudi, de manera que, actuant aquests com a element dinamitzador de la voluntat política dels usuaris, que són els ciutadans dels municipis afectats, les administracions locals

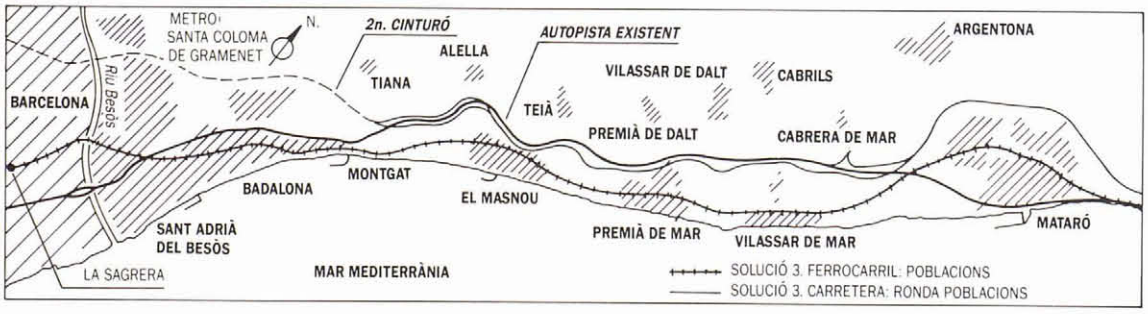
ALTERNATIVES

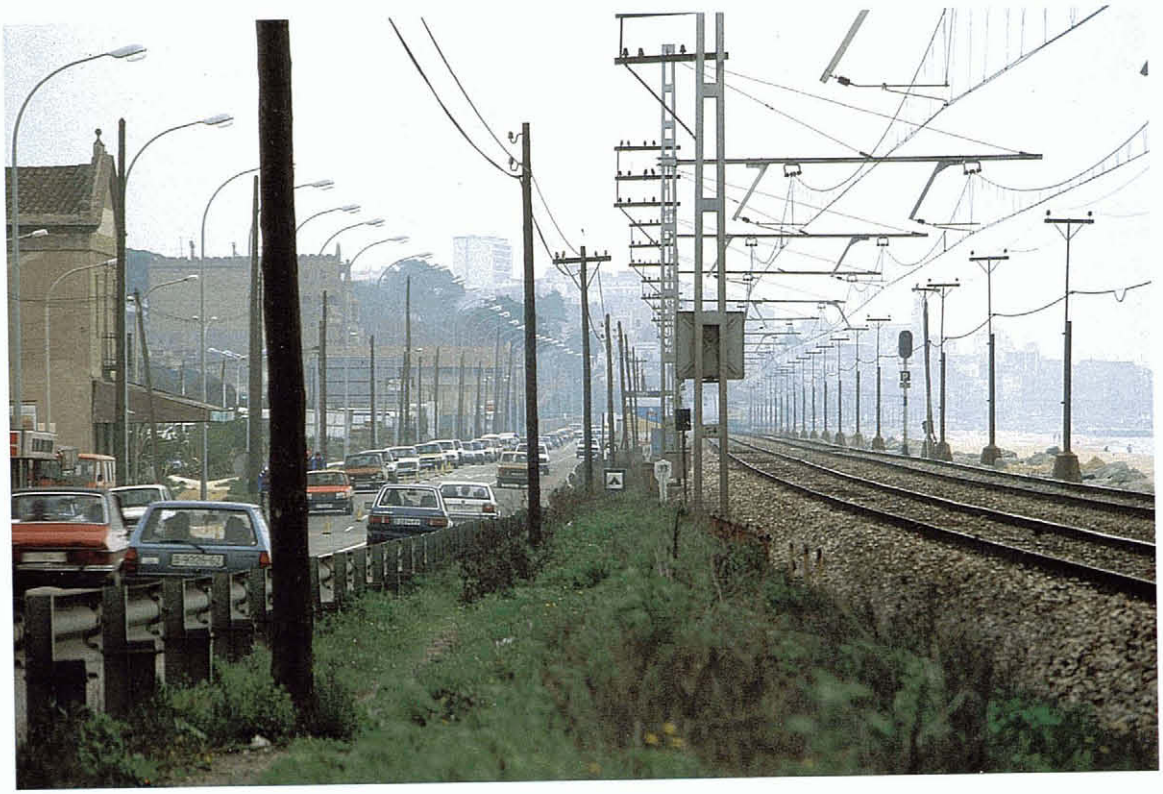
FERROCARRIL:

1. Solució DEPRESSIÓ → cost: 7.400 milions.
   - Suposa la depressió del traçat actual de la via.
   - Màxima depressió: 2-4 metres.
2. Solució AUTOPISTA → cost: 11.600 milions.
   - Desplaçament a prop de l'autopista, més cap a la muntanya, a cel obert.
   - El tram de Badalona-Montgat es connecta a la Sagrera o al metro de Santa Coloma fins a la plaça de Catalunya (igual que a la solució 3).
3. Solució POBLACIONS → cost: 15.400 milions.
   - Desplaçament per l'interior de les poblacions, travessant-les en túnel, seguint les vies urbanes paral·leles a la costa.
   - Distància a la platja entre 200 i 500 metres.
   - Els trams de Badalona, Sant Adrià de Besòs i Mataró coincideixen amb la solució 2 i també amb connexió a la Sagrera o al metro de Sta. Coloma.

CARRETERA:

1. Solució RECUPERACIÓ AUTOPISTA → cost: 12.000 milions.
   - Recuperació de la concessió, alliberant-la del peatge i reconversió de l'autopista ampliant-ne la capacitat i augmentant-ne les connexions amb el territori.
   - La recuperació de la concessió s'avalua en 4.800 milions; la complexitat jurídica i administrativa de l'operació fa, però, que es plantegi a molt llarg termini.
2. Solució LATERALS AUTOPISTA → cost: 10.600 milions.
   - Construcció de calçades de dos carrils laterals a l'autopista, lliures de peatge, com en el cas de la B-30.
3. Solució RONDA POBLACIONS → cost: 9.700 milions.
   - Carretera tocant a l'autopista, però pel cantó mar, amb quatre carrils, com una ronda de connexió entre les poblacions.





Perspectiva de l'ampli espai ocupat per la carretera N-II i les vies de ferrocarril entre un dels divuit nuclis urbans i la platja.
Aquesta és la barrera que es vol fer desaparèixer amb la idònia reestructuració territorial.

BENEFICIS

1. Beneficis socials nets, deduïdes les inversions necessàries:
   * els primers 10 anys → 25.600 milions
   * dels 10 als 20 anys → 84.000 milions
   * a partir del 20è any, cada any → 8.600 milions

2. Taxes de rendiment intern (TRI):
   * durant el període dels primers 12 anys → 21%
   * durant el període dels primers 20 anys → 25%

3. * Plusvàlues generades a particulars → 72.000 milions (no són incloses a beneficis socials).
   * Plusvàlua mitjana per habitatge → 1.080.000 pessetes (en els municipis costaners).

i les institucions de govern, es dugui a terme l'operació amb l'acord comú de tots els organismes implicats.

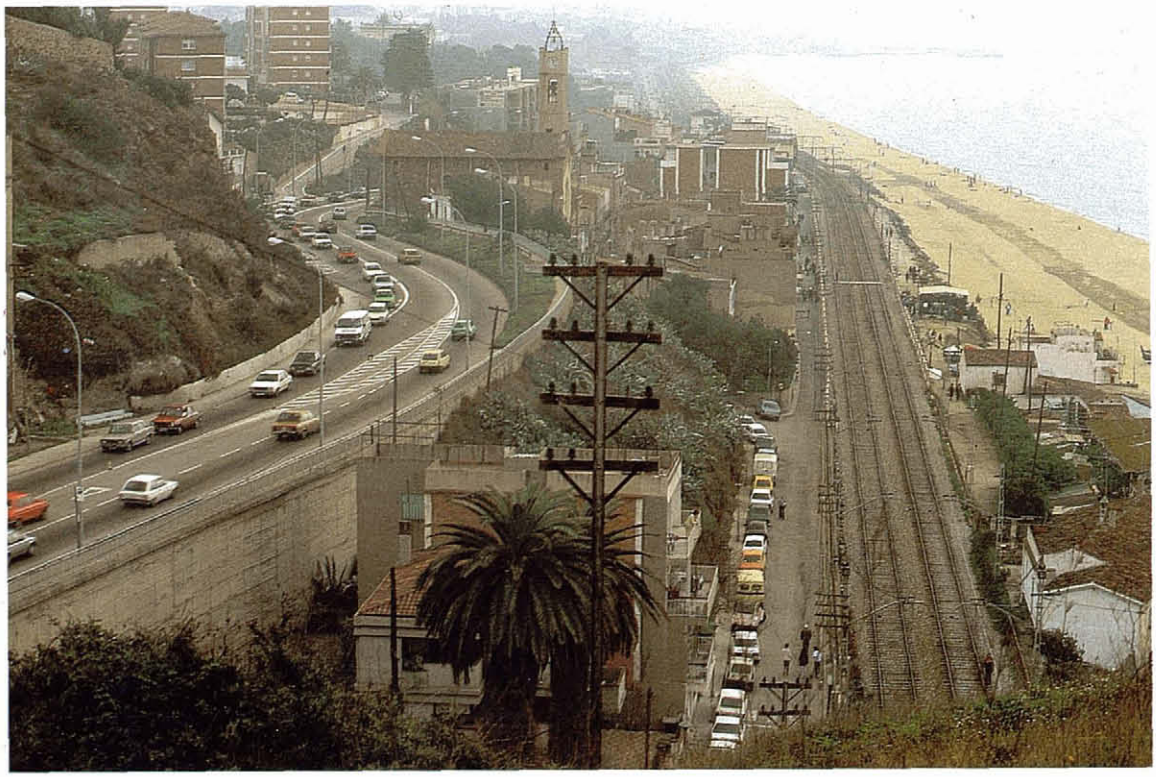
Ens hauríem pogut trobar que els beneficis fossin reduïts. Això hauria estat també una fita important per tal de replantejar aquesta operació i hauria servit com a element base per a futures decisions polítiques. No ha estat així. Els enormes beneficis, valorats amb una taxa interna de rendiment del 21% a 12 anys i del 25% a 20 anys, han demostrat que eren certes les expectatives dipositades en el potencial de desenvolupament d'aquesta comarca.

L'usuari n'és el destinatari

L'estudi s'aparta del contingut que tindria un de clàssic de viabilitat, per generar un nou model d'aquests tipus de treballs i el podem definir com «estudis dinamitzadors de viabilitat a les obres públiques», experiència que ja vam plantejar, en una ponència, al seminari CRINOP sobre criteris de selecció d'inversions, que tingué lloc el proppassat mes de novembre, (ESPAIS núm. 3 gener-febrer).

La diferència consisteix en el fet que el destinatari de l'estudi no és l'administració mateixa ni els tècnics que el realitzen, sinó que és l'usuari mateix de l'obra pública, en especial el ciutadà dels municipis afectats i les seves entitats locals.

Això permet una inversió dels papers clàssics: l'administració ha actuat, quasi sempre, com a element actiu per fer les seves realitzacions enfront de, quasi sempre, la passivitat dels seus usuaris. El model aplicat a l'estudi del Mares-



La carretera N-II i les vies del ferrocarril a l'alçada de Montgat.

me pretén una inversió d'aquells papers de manera que sigui l'usuari, com a coneixedor dels beneficis que li produeix l'operació, el més decidit promotor del projecte i n'esdevingui un element incentivador. És **una nova filosofia conceptual a l'hora de plantejar un estudi de viabilitat.**

En el nostre cas, tenim tres tipus d'usuaris: els veïns de la zona, que es beneficiaran de les plusvàlues generades, les quals definirem més endavant; els ajuntaments, que tindran uns beneficis concrets de recaptació i de terrenys alliberats; i, en darrer terme, l'Administració autonòmica i la central, que seran els gestors dels beneficis socials produïts.

Aquest plantejament exigeix una absoluta claredat i transparència i, a la vegada, simplicitat en la valoració dels beneficis generats, «inventant», en uns certs casos, noves metodologies de valoració que permetin el grau adient de comunicabilitat amb els usuaris. Exigeix també **una definició molt realista** de les dades de partida i una anàlisi de totes les solucions possibles, però també, sobretot, cal aconseguir la confiança de «l'usuari» vers l'equip redactor i vers els sistemes que han permès la quantificació dels beneficis valorats.

L'«oferta comparada» i l'objectivació dels beneficis

En el cas del Maresme, aquesta valoració intel·ligible de beneficis ha estat una preocupació constant al llarg de tot l'estudi. Sempre valia més no incloure-hi determinats ingressos socials o privats si no se'ls podia objectivar amb una claredat i una garantia totals.

Per això fou necessària, en el cas de la definició de les plusvàlues previsibles, la generació d'una nova metodologia que hem denominat l'«oferta comparada».

Al llarg de la costa, hi hem definit escenaris que coincideixin amb els que volem obtenir al Maresme, és a dir zones costaneres sense la Nacional II i sense la via del ferrocarril. Hi ha estat obtingut el preu de venda del metre quadrat edificat i, aplicant-hi factors correctors d'acord amb els escenaris buscats, n'hem obtingut el valor mitjà. Simultàniament, hem obtingut el preu de l'oferta de sostre edificat al Maresme sud, en les actuals condicions i també amb les correccions necessàries. La diferència entre aquestes dues «ofertes comparades» és de 15.000 ptes. el metre quadrat que, aplicat a la superfície edificable i d'acord amb les diferents línies de profunditat fins a la platja, permet de definir les futures plusvàlues generades en 72.000 milions. Aquest import repartit entre habitatges afectats, amb les proporcions degudes, suposa una plusvàlua per habitatge d' 1.080.000 ptes. Aquesta definició de les plusvàlues particulars permet globalitzar amb un sol indicador l'ampli i difícilment quantificable ventall de beneficis que

suposa la millora de qualitat de vida de l'indret objecte de l'operació, a la vegada que és un contrapunt i un element de comparació amb els beneficis socials generats.

Per una altra banda, com hem dit abans, aquests resultats, perquè actuïn com a element dinamitzador, necessiten que hi hagi un elevat grau de confiança de l'usuari vers l'equip redactor. Per això, l'estructuració d'aquest equip és també fins a cert punt nova: sota les orientacions del Director de l'estudi, un Equip Bàsic Redactor (E.B.R.) donava les directrius d'actuacions al Consultor adjudicatari del treball i en controlava els resultats. Aquest EBR estava format per un advocat, un arquitecte, un enginyer de camins i dos economistes dels quals un era expert en hisenda municipal.

També, a fi d'evitar la manca de coordinació i d'informació entre les diferents administracions que actuen sobre el territori i que són moltes, es va constituir un «Consell de coordinació» que es reunia mensualment amb representants de totes les Direccions Generals del Departament de Política Territorial i Obres Públiques implicades: Urbanisme, Transports, Carreteres, Política Territorial i Ports i Costes. Alhora, a les reunions d'aquest Consell, hi assistien quan ho creien adient membres del grup d'informació de l'estudi: RENFE, MOPU, CMB i Oficina Olímpica. Aquesta estructura permetia que totes les institucions implicades estiguessin assabentades de les actuacions proposades.

Els quadres adjunts defineixen les solucions estudiades sobre les quals, al moment oportú, **caldrà concretar l'avantprojecte definitiu,** determinant-ne els costos i el model de finançament, del qual no es fa una proposta concreta, sinó que s'hi exposa un ventall de possibilitats, dependents dels futurs pactes entre les administracions implicades.

Cal remarcar, com hem dit abans, els notables beneficis avaluats que indica el quadre adjunt i que, encara que eren intuïts per tothom, calia concretar-los i definir-los com a objectiu bàsic d'aquest estudi.

INVERSIÓ NECESSÀRIA

* **Carretera N-II** (màxima) ..... **12.600 milions.**
* **Ferrocarril** (màxima) ..... **15.400 milions.**

Execució per fases:

Tram el Masnou, Premià de Mar i Vilassar de Mar ..... 6.000 milions.
Tram Mataró ..... 4.000 milions.
Tram Sant Adrià de Besòs, Badalona i Montgat ..... 5.400 milions.

* **Passeig marítim:** execució pels ajuntaments sobre els terrenys alliberats ..... **1.000 milions.**
* **Costes:** estabilització i recuperació de platges a 20 anys **2.200 milions.**

PROPOSTA DE FINANÇAMENT

* **Carretera N-II:** MOPU.
* **Ferrocarril:** ajuntaments → 3.000 milions.

La resta de 12.700 milions entre la Generalitat de Catalunya, el Ministeri de Transports, Turisme i Comunicacions, la Diputació de Barcelona i la Corporació Metropolitana de Barcelona, en anualitats de 315 milions cada un segons la distribució següent:

* **Trams el Masnou, Premià de Mar, Vilassar de Mar** → 12 anualitats de ..... **134 milions**
* **Tram Mataró** → 12 anualitats de ..... **89 milions**
* **Tram Sant Adrià del Besòs, Badalona i Montgat** → 12 anualitats de ..... **92 milions**

TOTAL ..... **315 milions**

* **Passeig marítim: Ajuntaments mitjançant contribucions especials.**
* **Costes: Generalitat de Catalunya i MOPU.**

El gra de sorra de les platges del Maresme, és de mida perfecta

Tot i això, hi ha també un altre element no valorable ni quantificable però que és **un dels potencials més importants d'aquesta comarca del Maresme:** el gra de sorra de les seves platges. Es de la mida perfecta, millor que la que es troba més al nord de Malgrat de Mar i que la de més al sud de Barcelona. Però això ja no és un problema de valoració tècnica, sinó de perspectiva de futur.

M.B. □