

La planificació territorial davant la vigència plena de l'Acta Única Europea.

Un país que evoluciona políticament, econòmicament i socialment, amb grans transformacions de l'estructura del seu territori, necessita una planificació. S'hi ha de preveure les zones a preservar, els indrets a ocupar per l'activitat humana, i també cal fixar les traces per als eixos de comunicació i els àmbits d'emplaçament per a les grans infraestructures del transport; són necessàries les previsions per dimensionar les xarxes de serveis i els equipaments comunitaris.

Un país en construcció necessita saber on vol anar, quins són els possibles escenaris on s'ha de representar el procés de transformació emprès. Catalunya es troba en aquesta situació.

Demogràficament, malgrat la baixa espectacular de la taxa de natalitat, es produeix ara un procés de formació de nuclis familiars a causa de l'arribada al segment dels 20-30 anys de la gent nascuda en les èpoques de benestar dels anys 60. Tampoc no podem oblidar que l'entrada a la CEE pot implicar una major mobilitat intracomunitària i que les condicions climàtiques de la Mediterrània poden atraure població dels països de l'Europa central.

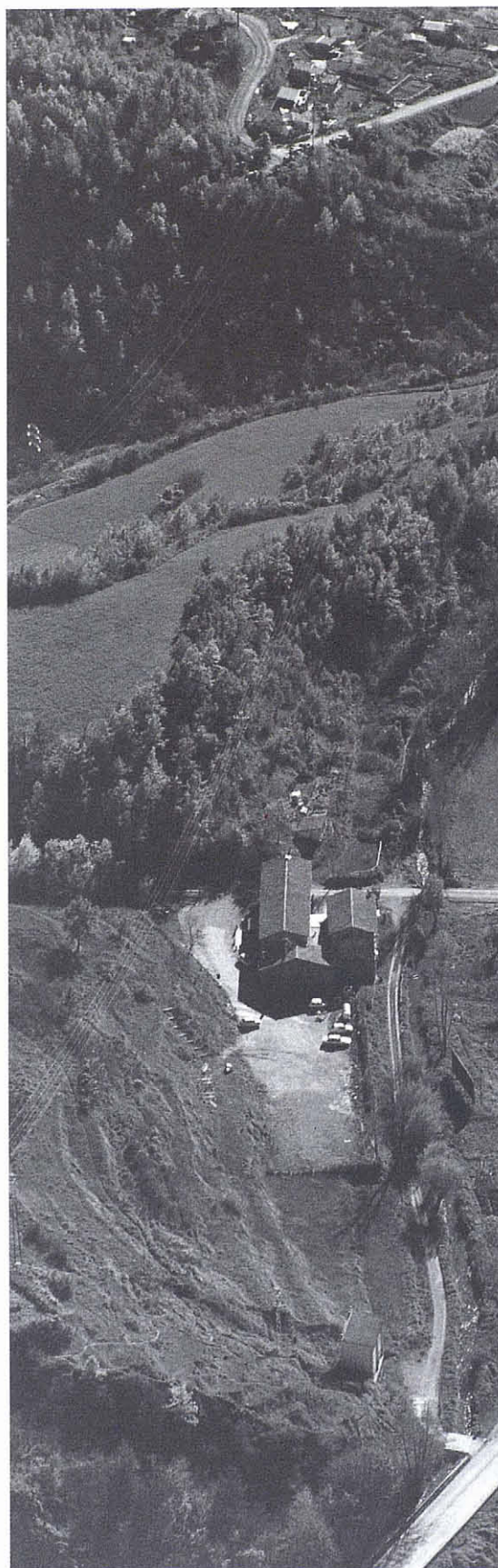
Eleva els estàndards de vida

Econòmicament, la represa iniciada l'any 85 ha arraconat els efectes de la crisi dels anys 70, una crisi que, no obstant això, va generar una forta desindustrialització, una certa descapitalització del país i el desarrelament d'algunes de les estructures productives tradicionals. El període d'activitat que ara experimentem pot tenir en un futur no

massa llunyà una inflexió i hem de començar a preparar-nos perquè les seves conseqüències puguin ser apaivagades amb una major preparació del conjunt de la societat.

El fenomen del turisme, que ja era present en la primera reactivació de la postguerra, s'ha consolidat com l'activitat de major rendiment econòmic i ha generat un transvassament ocupacional dels sectors primari i industrial al de la construcció i els serveis, que té correspondència directa amb les variacions en el model d'assentament humà, en la urbanització del nostre territori, i fins i tot en la modificació dels hàbits i costums de cada individu.

L'assumpció d'un nivell d'autonomia en la vida política, que ha permès plantejar-se una acció de govern, pensada i decidida des de Catalunya, propicia l'elaboració de programes d'inversions públiques, en una tasca de construcció de





país, que vol superar les mancances dels anys d'oblit per part de l'Administració central, i de la descoordinació i el desconeixement de les actuacions que realment reclamava la comunitat. També aquesta acció de govern vol sintonitzar en el temps, per una vegada, amb els requeriments de la societat civil, i intenta portar a terme oportunament plans d'infraestructures i serveis, i proposar iniciatives de nous sistemes de comunicació per aconseguir elevar els estàndars de qualitat de vida dels ciutadans.

Preparar el territori

Finalment, la perspectiva de la integració plena a la Comunitat dels dotze, implica la ineludible obligació de preparar el territori perquè es trobi en condicions d'igualtat amb la resta de regions i països que la formen. La creació d'un pol d'atracció en el triangle que té per vèrtexs Barcelona-Toulouse i Montpeller, que aplega una població de prop de 10 milions d'habitants i estén la seva àrea directa d'influència sobre tot el Golf de Lleó, el Massís Central, l'Aragó i el Llevant, ha de potenciar encara més les interrelacions entre els ciutadans d'aquesta comunitat de fet i, per raó d'escala, ha de fomentar la presència d'iniciatives d'altres indrets que valoren les potencialitats d'aquest àmbit.

En aquest context, es fa imprescindible l'existència d'instruments de planificació, territorial i urbanística, que ordenin els ritmes, en el temps i en l'espai, amb què es poden produir tot aquest seguit de moviments, causats tant per la iniciativa privada com pel sector públic.

La planificació és competència de l'Administració. Les directrius amb què s'ha de formular emanen d'un programa polític refrendat majoritàriament en un procés electoral. Moltes determinacions no tenen, però, cap càrrega ideològica, tan sols se sustenten en criteris de sentit comú, de racionalitat, d'oportunitat i de tècnica de planejament. Tampoc una única Administració no pot a Catalunya preveure-ho tot. La distribució competencial consagra-

da a la Constitució i a l'Estatut, i també els efectes dels tractats d'adhesió a les Comunitats Europees delimiten els àmbits de referència. En molts casos es necessita la coordinació institucional, en d'altres únicament el traspàs d'informació.

Correspon, per exemple, a l'Estat central, la planificació en matèria de recursos energètics o en matèria d'aprofitaments hidràulics, en aquest cas amb el degut respecte a l'autonomia que confereix a la Generalitat el traspàs de competències en matèria d'aigües. L'ampliació i millora de les xarxes estatals de carreteres o de ferrocarrils, dels aeroports, depèn també de l'Estat, encara que des de Catalunya podem exposar i proposar el que creiem que és prioritari executar. Les Directives de la Comunitat Econòmica fixen també les traces bàsiques del que han de ser els aspectes de planificació sobre els quals exerceix la seva competència, l'ordenació de les explotacions agràries, la qualitat mediambiental de l'entorn, l'obtenció de recursos naturals, el lliure tràfic de persones i mercaderies, o els canals per on s'ha de produir.

Acció competencial

És competència del Govern de Catalunya la planificació territorial des d'un ampli ventall d'aspectes, els que determinen l'article 9 de l'Estatut, la Llei 23/83 de Política Territorial, i les Lleis Sectorials sobre Sanejament, Carreteres, Transports, Espais Naturals, Urbanisme i Zones de Muntanya, i les que en el futur i en el desplegament del marc estatutari es puguin promulgar.

Com s'ha encarat aquest compromís? Què cal fer en un futur?

Fins avui s'ha treballat en un doble sentit. D'una banda, s'ha planificat sectorialment, per donar contingut i racionalitzar els programes d'inversió que s'havien de dur a terme per complir amb la voluntat política de treballar en la línia de la construcció de país, del reequilibri territorial i de la lluita contra els colls d'ampolla al creixement econòmic. D'una altra banda, s'ha ordenat urbanísticament el conjunt de pobles i ciutats, dotant de

pla urbanístic aquells municipis que no en disposaven i revisant i adequant a les previsions reals de futur els plans obsolets.

Carreteres

Sectorialment, s'han redactat plans d'infraestructures, com ara el Pla de Carreteres de Catalunya, que defineix, a partir d'un exhaustiu estudi de mobilitats i accessibilitats i d'una àmplia consulta institucional, quina ha de ser la xarxa bàsica de les carreteres de Catalunya amb un horitzó a l'any 2001, que la classifica en categories en funció de la velocitat de traçat o de la secció i de la intensitat d'ús prevista de cada via i que també preveu l'elaboració de Plans Zonals per a les Xarxes Comarcals i d'un Pla de Camins a incorporar en la Xarxa de Carreteres. Aquest Pla, redactat i aprovat d'acord amb la Llei de Carreteres de Catalunya, és el marc en el qual es decideixen les inversions en carreteres a fer pel Govern de la Generalitat.

L'important increment de la mobilitat interna causada en gran mesura per la represa econòmica i per expectatives generades per la incorporació al Mercat Comú ens ha d'obligar properament a revisar algunes de les seves determinacions, tant de previsions de trànsit com de necessitat d'execució de trams.

Ferrocarrils

Els Plans de Metro, el de Modernització dels Ferrocarrils de la Generalitat, el d'estacions d'autobusos, el d'heliports i helisuperfícies en zones de muntanya, els estudis d'actualització de l'aeroport de Barcelona, el de ports aeroportuats i els d'adequació dels ports dependents de la Comissió de Ports de Catalunya, són tots ells eines imprescindibles per a la correcta ordenació del transport a Catalunya. Permeten de fer previsions per a l'increment de la utilització del transport públic, per a la reducció dels temps de recorregut dels itineraris de viatgers, per a la millora de l'atenció als usuaris, per a una major seguretat en el transport, i per a una més alta qualitat del lleure. Juntament amb les previsions sobre transport per carre-



tera de mercaderies, estacionaments de vehicles pesats o que transporten substàncies perilloses, centrals integrades de mercaderies, complexos de relació intermodal que permetin la factura de càrrega i amb la coordinació en el trànsit portuari i ferroviari, es procura millorar l'oferta de transport de manera que es redueixin costos, s'escurcin els terminis d'emmagatzematge, o s'apropin els mercats de consum als centres de producció. L'estructuració del sector del transport és essencial per mantenir expectatives de competitivitat amb les altres regions econòmiques de l'Europa occidental. Ens trobem immersos en l'era de la comunicació, i no solament de la transferència d'informació. Els nostres productes i els ciutadans que habitin al nostre país han de poder desplaçar-se ràpidament a qualsevol punt del territori i han de poder connectar amb facilitat amb la resta del món. Es tracta d'un factor de modernització i de millora de les condicions de vida que en el futur ha de ser molt apreciat en qualsevol procés de decisió d'implantació d'una activitat.

Sanejament

El Pla de Sanejament i els Plans Zo-

nals són instruments que detecten els nivells de contaminació per emissions d'aigües residuals a les conques fluvials i al litoral, dissenyen les actuacions que cal emprendre per aturar aquests processos de degradació del medi, prevenen els agents públics que s'han de responsabilitzar de dur a terme aquests actuacions i formalitzen el sistema de finançament que ha de permetre d'obtenir els recursos pressupostaris necessaris per materialitzar el Pla. Retornar la xarxa hidrogràfica de Catalunya a un nivell de qualitat similar al que es pot exigir en qualsevol país del nostre grau de civilitat és l'objectiu perseguit per aquests Plans.

Altres Plans es troben en elaboració i encara no han estat objecte de tramitació, com pot ser el d'espais naturals.

Existeix un altre àmbit de Planificació Territorial, que té però una àmplia component socio-econòmica: es tracta dels plans de les Comarques d'Alta Muntanya. Documents que a partir d'enquestes i anàlisis de camp, i amb coordinació entre els diferents Departaments del Govern, donen prioritat al conjunt d'inversions que cal dur a terme per a la reactivació d'una comarca de muntanya en cicles de cinc anys.

vació d'una comarca de muntanya en cicles de cinc anys.

Urbanisme

I, finalment, existeix el planejament urbanístic. Cada vila, cada ciutat, ha de tenir un Pla d'Ordenació, i l'ocupació del sòl, els usos que s'hi poden encabir en el seu terme municipal, han de ser respectuosos amb l'ordenament aprovat. A Catalunya existeix un gran respecte per la figura del Pla Urbanístic, i únicament en períodes de manca de representativitat democràtica de les autoritats locals, que són els veritables impulsors i executors de l'urbanisme, va acompanyada d'una extraordinària activitat en el sector immobiliari, deguda a increments poblacionals o a fenòmens turístics i de segona residència i s'ha pogut vulnerar aquest principi de respecte.

Per aquesta raó, amb l'assumpció de la democràcia, la reinstauració de la Generalitat i la constitució dels consistoris elegits, es va encetar ràpidament un procés d'adequació de l'ordenament dels municipis a les determinacions de la Llei del Sòl. Més tard, quan el Parlament català ha legis-

lat en matèria d'urbanisme, també els plans han incorporat les prescripcions fixades en les lleis catalanes.

El procés de redacció i tramitació del planejament urbanístic es va poder realitzar sense excessius traumes i conflictes, perquè, d'una banda, el país vivia una situació de consolidació democràtica que imposava en la comunitat el principi de subjecció a l'interès públic, i, de l'altra, perquè els efectes de la crisi econòmica no deixaven veure un futur de reactivació que permetés d'albirar l'oportunitat de revaloritzar, per la via de la qualificació urbanística, el patrimoni immobiliari.

Els criteris generals que informaren l'elaboració dels Plans foren: el de reconducció cap a la legalitat dels processos de parcel·lació i construcció iniciats al marge del planejament anterior; el redimensionat, en termes de superfície i densitat, dels sectors aptes per a nous creixements; la previsió d'usos alternatius en els sòls urbans i aptes per urbanitzar, residencials, industrials i terciaris; la reserva d'espais d'ús i titularitat públics per a equipaments de tipus socials, assistencials, docents i esportius; i la manera en què la comunitat havia d'obtenir aquests espais, a través de la transferència dels aprofitaments urbanístics que l'execució del Pla podria generar, la preservació d'edificació de les zones d'especial interès per raó del seu valor agrícol o paisatgístic, la preservació dels conjunts d'interès històric, artístic i mediambiental i la reserva per a les traces dels sistemes d'infraestructures territorials o locals.

En valorar ara la situació en què es troba l'estat del planejament urbanístic a Catalunya, no es pot dubtar que el respecte per aquests criteris s'ha assolit, i ara l'entramat de poblacions de Catalunya pot rebre, amb confiança, els fluxos demogràfics i d'activitat que la represa econòmica i la relació amb Europa estan generant.

El futur

Per mandat legat, el Govern de la

Generalitat haurà de presentar properament el Pla Territorial General de Catalunya. El Pla Territorial apareix com a culminació d'un esforç de planificació sectorialitzada, que ara cal relligar en un sol document. Es fa necessari dibuixar un esquema d'ordenació que permeti de suportar sobre una base territorial predeterminada, molt consolidada, densament poblada, amb una complexitat de xarxes ja disposades damunt d'ell, amb la seva distribució de la propietat de la terra i dels usos que s'hi produeixen, les noves operacions que la incorporació a Europa reclama, que la modernització i la innovació tecnològica exigeixen, que el possible creixement demogràfic o que la millora de les condicions de vida dels ciutadans puguin demanar.

Els principis sobre els quals s'ha d'assentar aquesta planificació territorial i els objectius que ha de cercar giren entorn d'uns trets bàsics: hipòtesi de creixement, de creació de riquesa, de millora de les comunicacions, d'ampliació de l'espectre de mobilitats, de preservació del medi, d'aprofitament racional dels recursos naturals, de l'aigua i la terra, de reequilibri, de manteniment de la població a l'àrea barcelonina i de creació de noves àrees d'atracció, d'apropament de les zones interiors al litoral, de permeabilitat del Pirineu, i de reforçament de les connexions amb la resta de l'Estat.

Hipòtesis que s'han d'enquadrar en la situació actual i amb la planificació ja elaborada. Catalunya és un país antic i molt transformat per l'acció de l'home, i poca cosa es pot preveure de bell nou sense tenir en compte la càrrega de preexistències i condicionats que tenim.

L'estructura de ciutats i nuclis de poblament no accepta nous assentaments, i sí l'ampliació, l'organització i la sistematització dels ja existents. La xarxa de carreteres pot ser completada i actualitzada i es pot transformar un esquema radial en una trama ortogonal, però sempre a partir de les vies existents. El sistema portuari es pot especialitzar i connectar millor amb el rerepaís, però es fa difícil proposar grans noves.

On sí és necessari promoure actuacions de futur és en el camp de les instal·lacions de transport: l'Aeroport de Barcelona; el segon aeroport de Catalunya; les centrals de mercaderies; les estacions de viatgers; la interrelació transport privat-transport públic; la millora de les xarxes ferroviàries i la connexió amb la xarxa europea d'ample internacional i avançar en la recerca de nous sistemes de transport col·lectiu. S'hi pot avançar, perquè ha estat un sector en el qual no s'ha seguit el ritme que s'han imposat els altres països de l'Europa occidental.

També s'ha de planificar l'extensió i la distribució a tots els assentaments humans, d'acord amb els requeriments que formulin i amb previsions de creixement, de les xarxes de serveis bàsics, abastament d'aigua, electrificació, gaseoductes, telefonia i comunicacions.

El triangle que delimiten el Pirineu, la Mediterrània i l'eix occidental a les terres de Ponent, aquests 32.000 km², estructurats en 940 municipis i 41 comarques, a partir d'un Cap i Casal que engloba en la seva conurbació la meitat de la població de Catalunya, amb un sistema de ciutats mitjanes que es relacionen harmònicament amb la capital i entre elles, un litoral que es va convertint en extenses zones en un continu urbà, uns focus secundaris d'activitat a potenciar situats en un radi de 100 a 120 km de Barcelona, les reserves agràries de les zones rurals i un conjunt d'indrets a protegir i preservar pel seu interès natural boscós i zones de muntanya, actua ja de fet com un únic sistema urbà.

I aquest esquema és el que s'ha d'acabar, d'organitzar, de relligar i pulir, de manera que permeti un funcionament dinàmic, adaptable a les noves situacions de millora dels serveis i les infraestructures, de possible i necessari creixement, que pugui continuar integrant al seu si les aportacions demogràfiques, econòmiques i culturals que el procés de consolidació de l'Europa comunitària sens dubte provocarà. ■