

En, amb DNI núm., resident a del municipi de, havent rebut informació sobre els documents del **Pla director urbanístic per al desenvolupament d'infraestructures viàries, ferroviàries i logístiques al Penedès**, en la seva fase d'**Aprovació Inicial**, redactat per Cimalsa i dins dels terminis legals, fent ús dels drets que com a ciutadà em concedeixen les lleis, formulo i presento les següents

AL·LEGACIONS

PRIMER. El Logis Penedès, el Logis la Bisbal, i els que vindran, l'inici d'una futura comarca-contenedor

El pla de referència que beneirà el CIM del Penedès amb 408 Ha. Tot i que unes 114 ha són boscos i vinyes de la riera de Marmellar, s'incorpora de nou al pla la zona de campa prop de l'Arboç, per instal·lar-hi les vies d'espera per als trens de mercaderies. A tot això hi hem de sumar la zona logística del Corte Inglés a la Bisbal. El resultat és que els dos grans sectors formen un conjunt de més de 550 ha en el cor de la plana agrícola baix penedesenca que, juntament amb els 356 ha de l'IDIADA, generen una substitució de sòl agrícola, amb una afectació entorn de les 1.000 ha. Ja tenim aquí la comarca contenidor.

SEGON. El fals argument de la racionalització de la logística al territori. Combregar amb rodes de molí

La forta presència d'aquests sectors generarà un conjunt d'infraestructures viàries, ferroviàries i espais d'aparcament i naus de grans dimensions -moltes tindran 25 m. d'alçada equivalent a un edifici de 8 plantes- la dimensió de les quals produirà un enorme impacte ambiental. Si es construeix, per efecte inductiu, generarà una autèntica transmutació del model territorial, passant a ser definitivament el pati de darrera de la metròpoli. La logística ja des d'ara comença a escampar-se sense control per Penedès, tot i les mesures que es pretenen posar des dels plans territorials.

TERCER. Contaminació a canvi de vinyes, i encara ens ho creiem.

En la pàgina 26 de la memòria de l'estudi de Mobilitat del PDU, en el quadre 6.6, es preveu una mitjana de més de 25.000 viatges per dia, que entraran i sortiran del Logis, dels quals prop de 4.600 seran de camions pesats. En el mateix estudi, en la pàgina 39, diu textualment que la mobilitat del Logis generarà **86.607 tones a l'any de consum energètic, 163.238 tones a l'any de CO₂, 11,79 accidents a l'any**, això només pel que fa als camions, sense comptar la resta de vehicles.

La xifra però, és considerada molt baixa per la dimensió real del Logis, si es comparen amb altres establiments semblants en funcionament, són de 10.000 camions diaris. La qual cosa ens donaria unes xifres quatre vegades més elevada, o sigui que dels 160.000 tones l'any es podria passar a les **640.000 tones de CO₂ anuals**. Això sense comptar les zones logístiques de l'Idiada i de la Bisbal que ho dobrarien.

Quant arbres farien falta per absorbir aquestes emissions de CO₂, tenint en compte que cada arbre recicla, de mitjana, uns 15 kg./any. La resposta seria 11 milions d'arbres si les dades del PDU fossin creïbles Si es té en compte les previsions que ens dona l'experiència, **en necessitaríem 43 milions d'arbres que ocuparien una superfície de 43 kilòmetres quadrats equivalent al 60% de la superfície comarcal**. Això, mentre les xifres de camions i de trens no anés en augment, cosa del tot probable. L'espiral del creixement logístic està servida.

Evidentment el Pla ni es planteja absorbir la contaminació, el seu objectiu és instal·lar el Logis a la comarca peti qui peti, tot i que en l'informe de sostenibilitat ambiental, en la pàgina 258 parli de "**potenciar l'efecte embornal de contaminants atmosfèrics.. amb una apreciable extensió de zones verdes**". Més endavant reconeix "**l'abast discret**" de la mesura. 10,8 Ha. no donen per absorbir tanta contaminació. No cal dir que aquesta vegada, l'ISA es limita a fer de comparsa servil del PDU: només cal veure com es treu de sobre el problema de la contaminació atribuint la possible sostenibilitat al binomi tren-carretera.

QUART. L'intermodalitat, una bomba d'expansió logística. Res, que ens hi volen casar a la força

En la mateixa pàgina 38 de l'estudi de mobilitat afirmen que "amb el potencial màxim de la terminal del ferrocarril es podrà passar d'una capacitat de 108.000 TEUS/any a 240.000 TEUS/any (un TEU és un contenidor de 6x2,50x2,60 metres) que equivaldria a reduir la contaminació produïda per **210.678 camions/any**, un estalvi energètic de 17.112 tones/any i reduir en 53.826 tones a l'any de CO₂". El problema és que quan més capacitat adquireixin els trens, més camions es necessitaran per alimentar-los, el que ens trobem en una espiral que pot arribar a desbordar la comarca, en contaminació, trànsit, demogràfica i logísticament.

La intermodalitat no farà més que augmentar el nombre de camions. La presència del tren, tot i ser necessari a escala global, a escala local alterarà negativament el propi model econòmic territorial convertint una comarca agrícola en un gran contenidor.

CINQUÈ. Llocs de treball d'aquí a cinc anys? Gana per avui, pa per demà, molta més gana per passat demà.

També, en el cas de la logística, per la seva escala i la manera com s'implantarà, anirà acompanyada d'un fort creixement demogràfic extern. Per molt que el Pla ho justifiqui amb els habitatges existents buits i previstos en sòls urbanitzables, (uns 30.000, equivalents a 100.000 habitants). Tots coneixem el comportament de les grans implantacions industrials associades a noves avingudes demogràfiques. I més quan les previsions són de començar a construir les naus logístiques, si és que l'economia ho permet, a mitjans del 2015, o sigui, tot i anant bé, d'aquí a cinc anys. On estaran els aturats d'avui, o els que ja fa temps que ho són?

El creixement logístic va associat a un fort increment demogràfic, els problemes del qual ja coneixem: **augment de l'atur i desestructuració territorial**, molt lligada als fluxos de mercaderies, i directament relacionats amb les activitats econòmiques. **Una**

bomba de rellotgeria retardada amb dos efectes: la crisi no permetrà desenvolupar-la i quan ho faci a la propera crisi econòmica l'atur serà més elevat.

L'impacte de la logística es desbocarà i portarà: increment demogràfic i la consegüent demanda de serveis als municipis. Ens trobarem amb un territori transmutat en un gran polígon logístic, creuat per un cabdell de vies, autovies i ferrocarrils i immersos encara més en una crisi constant més punyent de la que volem sortir.

SISÈ. Sobre l'absència d'un programa de participació ciutadana. Fer les lleis per saltar-se-les. República bananera?

L'avinguda del CIM, contribuiria al creixement demogràfic i produirà desestructuració social facilitant encara més la destrucció d'un model territorial que encara és possible recuperar.

Podem afirmar doncs que l'imposició d'aquest pla per part de l'administració de la Generalitat **no compleix amb la lleis de participació ciutadana** i més quan imposen un canvi radical de la seva estructura territorial, econòmica, social i paisatgística.

L'administració no ha estat capaç de convèncer de les benaurances del pla, ans el contrari, cada vegada més, els propis arguments del pla demostren la falsedat dels seus propis arguments, per això s'ha tancat en banda i ha deixat que la demagògia dels seus portaveus anunciessin les benaurances de la destrucció definitiva d'un territori en defensa de l'especulació, ara, política.

El moviment ciutadà fa anys que ha pres una postura activa, des del 2004, quan es va començar a descobrir les maniobres de compra de terrenys per sota mà pel CIM, la gent del Penedès va respondre amb manifestacions, escrits i propostes alternatives que no van ser ni tant sols contestades per la pròpia administració responsable de promoure la participació.

SETÈ. Sobre les reivindicacions territorials per assolir un model d'ordenació territorial alternatiu.

No tan sols en el tema de la imposició logística, sinó en assumptes relacionats que són de vital importància per determinar el model d'organització territorial del futur Penedès, el govern, suposadament democràtic, ha pres amb el Penedès una actitud insolidària, irrespectuosa i indiferent. Des de les reivindicacions de la vegueria Penedès i l'àmbit funcional d'ordenació territorial associat fins a la imposició de models viaris com el cas de la futura autovia de la N-340.

La posició estratègica del Penedès entre dues metròpolis s'ha d'entendre, no només des de l'oportunitat d'utilitzar el territori per les necessitats metropolitanes, sinó en base a la realitat del què és el Penedès i de les propostes que des del mateix territori es generen. Seguint pel camí de l'expansió urbana, morirà dissolt en una extremitat suburbana metropolitana. La societat civil penedesenca conscient de la situació s'oposa a aquesta agressió legalitzada.

VUITÈ. El Logis, un model econòmic obsolet vestit de sostenible. La poteta del llop.

La crisi econòmica que s'està vivint actualment, ens ha portat a reflexions col·lectives que estan fent canviar els conceptes de creixement i desenvolupament que s'havia fet creure a la societat que eren els adequats per aconseguir una millor qualitat de vida. Entre aquests fenòmens hi ha la globalització i la facilitat de produir aliments en qualsevol lloc del món i fer-los arribar en poc temps a casa nostra. Aquest model es percep cada vegada més com a insostenible i, per tant, obsolet. El canvi ens porta a recuperar la visió de la importància de tenir una agricultura de proximitat que permeti tenir aliments prop de casa.

Per aquest motiu, el consum excessiu de sòl per a transformar-lo en activitats diferents a l'agrària està totalment desfasat. El PDU respon a aquest model i la seva informació pública ens ve a demostrar la poca capacitat de l'administració de llegir la realitat i reaccionar a temps per canviar els models.

En zones com la comarca del Baix Penedès, on l'agricultura juga un paper en l'equilibri territorial, cal posar ara de manifest el paper importantíssim que juga i jugarà en oferir productes de qualitat i pròxims que tota l'àrea urbanitzada que l'envolta. Cal que l'administració ho detecti i posi els mecanismes necessaris per potenciar-ho, enlloc d'apostar per models econòmic obsolets.

Els mateixos tècnics que critiquen els arguments de la societat civil com a localistes cauen en el parany de justificar la insostenibilitat d'una artefacte obsolet des del punt de vista del model econòmic.

Per tots aquests arguments

DEMANO

Que s'aturi el procés de redacció del **pla director urbanístic per al desenvolupament d'infraestructures viàries, ferroviàries i logístiques al Penedès** per altament insostenible, per alteració substancial de l'estructura territorial immanent, paer no respondre als criteris legals ni morals de participació ciutadana i abocar el Penedès a un model obsolet i incompatible.

Que s'iniciïn els tràmits per desenvolupar un planejament participatiu en l'àmbit funcional de planificació territorial del Penedès.

(Nom i cognom)

Signatura

Setembre 2010

DEPARTAMENT DE POLÍTICA TERRITORIAL I OBRES PÚBLIQUES

Avda. Josep Tarradellas 2-6, 08029 Barcelona