

INTERVENCIÓ ACTE "NOU URBANISME"

Badalona, dimecres 21 de març de 2007

Bona nit i moltes gràcies per assistir a aquest acte.

Tenim interès que coneguin la nostra visió sobre l'urbanisme a Badalona. Tenim interès en explicar-los com veiem un dels principals aspectes de la gestió política i tècnica que realitza un Ajuntament. Ens ha semblat necessari, en aquest moment en què els ciutadans han de decidir-se per un o altre projecte polític, per una o altra opció, explicar quina és la nostra aposta de futur en matèria urbanística.

També ho fem amb la voluntat que aquesta no sigui una proposta tancada. És una proposta oberta al debat, a l'enriquiment d'aquell qui cregui que hi pot aportar quelcom que sigui positiu. També per aquesta raó hem decidit fer aquest acte. Perquè no només volem explicar-nos.

L'urbanisme, la política urbanística i la seva gestió tècnica i administrativa, són matèries d'un relleu especial. Ho són perquè a partir d'una política urbanística es dissenya la ciutat del futur a curt, mig i llarg termini.

Per això són matèries de tanta importància.

I a Badalona, la trajectòria històrica i les circumstàncies d'avui ens han portat a creure que, en aquests moments, parlar de la planificació urbanística és parlar d'un dels aspectes que ha de centrar el debat polític, però sobretot social, dels propers anys.

A Badalona s'ha fet, especialment en els darrers anys, un urbanisme mancat de visió global. O dit d'una altra manera, si hi havia un projecte per a la ciutat, ens l'hem carregat per la lentitud a posar-lo en marxa, per la nefasta comunicació que se n'ha fet, per la limitada presència pública a l'hora de completar-lo. I també perquè s'ha apostat per la planificació puntual renunciant a la planificació global que permeti definir el terreny de joc on ens hem de moure en aquesta matèria avui, demà, i demà passat.

S'ha fet, es practica, un urbanisme oportunista, però no un urbanisme que hagi nascut de la reflexió global sobre la ciutat.

Per això ens trobem ara que no hi ha una definició clara de quin serà el futur desenvolupament de la ciutat. I Badalona no pot dissenyar-se permanentment a curt termini. No pot dibuixar-se a cop de modificació puntual del Pla General Metropolità. I no es pot fer, planificar o desenvolupar només als efectes dels legítims interessos privats, o dels més purament crematístics de la hisenda local. Ja ho van veure fa pocs dies, on diversos informes alertaven de l'excessiva, fonamental i discutible dependència dels municipis al respecte de les polítiques immobiliàries.

Nosaltres estem convençuts que cal superar aquesta dinàmica. Perquè ja no és efectiva. Perquè és insostenible. Perquè cal superar el paradigma del "més i més" pel del "millor i millor". Urbanitzar més, no. Urbanitzar millor, sí. No els estic dient doncs que s'hagi d'aturar el creixement. Els estic dient que volem pactar on i com creixerem en el futur.

Fer un urbanisme millor. Això és el que volem nosaltres.

Mirin, jo els seré molt clar en la crítica, i en la proposta. En la crítica, els diré que no pot ser, que no serà, si nosaltres fem el resultat que podem fer si ens vota tothom qui ho va fer fa pocs mesos, no pot ser, deia, que els propietaris de Can Fradera vinguin a PB+4 a uns promotors que podien saber que realment hi havia l'expectativa de comprar PB+6. I que aquest projecte, al qual em referiré més endavant....és un nyap. És la demostració de com es fan les coses en aquesta ciutat, i amb aquest govern. És que no saben, quan van deixar anar que la Illa Central es convertiria en una estació intermodal, que caldria pagar la Plaça ? No havien d'haver previst tot això fa una pila d'anys? No haurien d'haver mogut algun dit per aconseguir el trasllat de la via del tren de manera acompassada amb aquesta operació? Per què anunciem projectes que no sabem ni com farem, ni quan? No s'adonen que han perjudicat petits propietaris, amb aquesta manera de fer???

Aquest ajuntament, aquest govern d'esquerres, d'entesa, tripartit o com n'hi vulguin dir, ha estat un govern comunicativament

desastrós. L'àmbit de la comunicació, en l'urbanisme, és molt important. És fonamental. Potser alguns se sorprendran, però creguin-me, la comunicació, la bona comunicació, evita malentesos, genera igualtat, facilita la participació, i el consens.

Tornant a l'exemple de Can Fradera, els diré que, en matèria de comunicació, els propietaris es van assabentar de la seva afectació, suspensió de llicències i inclusió en un àmbit de modificació puntual, quan van llegir el diari, una carta nostra, o quan van rebre la visita d'un promotor.

Ningú de l'ajuntament els va dir res, què volien fer, per què ho volien fer....res. Un anunci al BOP per a ells ha estat suficient. Un anunci enrevessat, que si no estàs al cas no sabràs desxifrar...Nosaltres creiem que una política de comunicació eficaç hauria d'implementar, com fa per exemple DKV amb el seu programa de RSC, una "traducció dels textos urbanístics per fer-los entenedors."

Els qui s'omplen la boca de la participació, són uns negats quan l'han d'aplicar. Molts consells assessors de gent afí, o indiferent, i molt poca informació, clara i transparent, prèvia i generosa, als veïns afectats per un pla urbanístic.

L'altre dia, acompanyava, encara avui, un veí de Sant Crist a veure si realment estava o no afectat. Li havien dit que no....després que sí....i fa tants anys que ja no sabia ni si sí, o si no. El millor de tot

plegat, és que després de 4 o 5 anys, encara no s'ha aprovat definitivament el planejament en aquell àmbit, amb tot el que això genera.

Aquest és un dels altres factors que contribueixen a fonamentar la tesi que aquest urbanisme, no ens interessa. Per lent, per opac, per dòcil amb segons qui.

I és que, tanmateix, hi ha un altre aspecte a considerar quan fem la nostra anàlisi i proposta. La qüestió dels Plans Especials. És absolutament alarmant comprovar, any rere any, que estan desfasats, que no s'han tirat endavant, que han previst UA's irrealitzables. Que són peces inútils, o inadequades.

La darrera que he pogut viure, és la UA3 dels carrers Cervantes i Llefia, i d'altres.....No surten els números. I l'ajuntament ho sap. I els més grans de la Junta de compensació ho saben. I els més petits ho pateixen. Ho pateixen perquè els han afectat, han hagut de formar part d'una junta de compensació posant-hi els 65 metres del seu pis....i ara els toca gratar-se la butxaca amb advocats que els mirin de treure d'un embolic que no han buscat, i que l'ajuntament ha previst sense ni tant sols explicar-los, assessorar-los acompanyar-los en la negociació amb els més grans.

No els donen cap permuta, perquè no surten els números. Els ofereixen uns diners, però si comptem que hi ha gent amb

hipoteques vives i el cost de trobar un nou habitatge a Badalona....els estan condemnant a la ruïna.

Un urbanisme que tingui en compte la gent, també és l'urbanisme que jo vull practicar a Badalona.

Per tant, una planificació general modificada puntualment però de forma abusiva, uns plans especials anacrònics o impossibles de realitzar, una informació pública absolutament deficient. I a tot això, hi hem d'afegir un altre handicap. Uns serveis administratius, tecnològics o com n'hi vulguin dir que no funcionen adequadament.

Burocràcia, lentitud i aturada tecnològica són els tres trets principals d'aquest àmbit de l'administració municipal.

Quan un parla amb un emprenedor d'aquesta ciutat, o amb un veí que vol arreglar-se casa seva, la queixa més habitual és la del deficient servei que l'Ajuntament presta en matèria urbanística. La tramitació de llicències és lenta, burocràtica i incerta. I sovint s'esgoten els terminis legalment establerts, mentre l'emprenedor o el particular esperen.

Tot això passa perquè no hi ha hagut un compromís de servei. Fa unes setmanes vàrem presentar la nostra proposta de nou Ajuntament. I una de les premisses que vàrem plantejar és que l'administració ha de tractar als administrats com a clients. Que hi

ha de tractar amb voluntat de satisfer, complint i fent complir les normes i facilitant els projectes privats i empresarials.

No vull estendre especialment en aquesta qüestió, però tot això que plantejo passa per impulsar una revolució tecnològica als serveis administratius d'urbanisme. Nosaltres proposem que s'ha d'informatitzar el plànol de la ciutat. S'ha de posar en marxa un registre públic virtual de tots els projectes urbanístics en tramitació. S'ha d'impulsar un registre públic d'operacions urbanístiques. S'ha de facilitar la realització del màxim nombre possible de tràmits urbanístics per internet. S'ha de comprometre un termini per atorgar la llicència, i si no complim, tornar el diners. Si cal, cal estudiar l'externalització de la configuració dels expedients. Això darrer que dic no és broma. Només necessitem la signatura d'un funcionari que doni fe d'allò que l'administració disposa. La resta, ho podem fer, si a casa no ens en sortim, a fora.

No pot ser que per una promoció d'habitatges hi hagi 4 carpetes i responsables diferents. Que qui dona la llicència d'obra major no sàpiga res de la legalitat urbanística, i que aquest al seu temps no conegui de quin planejament es deriva aquella actuació.

Un apunt sobre la qüestió de la legalitat urbanística. A nosaltres ens sembla que una ciutat com la nostra no pot fer intervencions en matèria de compliment de la legalitat urbanística quan rep una trucada d'un veí que creu que algú no està fent les coses bé. Cal reforçar la inspecció preventiva i per iniciativa pròpia, i no actuar

només quan ens truquen. Està molt bé aquesta participació, i cal estimular-la, però no pot ser l'únic instrument per actuar en termes de control de la legalitat urbanística.

Tampoc pot passar que les deficiències d'un expedient a tramitació lliurat per un particular no es detectin a l'instant. Vull dir que no pot ser que, quan un particular o empresa lliura una sol·licitud, ningú no la revisi per detectar al moment si hi falta alguna documentació. Així, passa o passava que un expedient podia entrar per registre, i tornar als dos mesos amb un informe de deficiències que s'hagués pogut estalviar si en el lliurament algú li hagués dit al particular, per exemple, que "li falta la fotocòpia del seu DNI".

Hi ha un altre aspecte al qual em vull referir, només amb una frase que els qui saben de què va la qüestió entendran de seguida: al marge de la burocràcia, també cal resoldre que les decisions polítiques vagin acompanyades de la lleialtat dels funcionaris municipals en aplicar-les....No hi ha un equip, no hi ha complicitat, o no hi ha un bon lideratge. Triïn vostès mateixos el diagnòstic.

I cal un bon equip, professional i disposat a fer i no a desfer, per ajudar en l'objectiu de tenir una gestió urbanística més transparent.

En definitiva, la poca informació, la burocràcia excessiva i la política d'usar la modificació puntual del Pla General Metropolità com a instrument urbanístic bàsic fa que mai sapiguem on som, i que sigui més difícil saber si una actuació urbanística d'aquest tipus afecta

positivament o negativament els interessos del conjunt de la ciutat, d'un barri, o d'un grup de veïns.

Pot semblar que aquesta informació ja la dóna el Pla General Metropolità. Però no és així. Aquest Pla és vigent des de l'any 76, i planteja un desenvolupament territorial, una ordenació dels usos del sòl, que no responen a la realitat actual, que no poden respondre a les necessitats que la nova demografia, el propi desenvolupament territorial ja executat, i la dinàmica metropolitana actual plantegen. Aquest Pla tenia una vigència de 16 anys, i que per tant fa 15 anys que s'hauria de revisar. És, per tant, un document clarament superat.

A Badalona s'han fet 56 modificacions puntuals del Pla General Metropolità. Amb el Pla vigent, o sigui fins el 1992, se'n van fer 26. Després del 92, amb el Pla no vigent, 30. I en el darrer mandat, 11, sense comptar les encara pendents, com la de l'avinguda Navarra, o les tramitacions de Canyet, l'Illa Fradera. O sigui, fins a 14 en els darrers 4 anys.

CiU proposem dotar-nos d'un nou instrument de planificació territorial, perquè ningú ens pot negar el dret a dotar-nos d'una planificació territorial pròpia, d'un acord per al disseny del futur de la ciutat, d'un pla d'ordenació urbanística pròpia, que determini, des de Badalona, quin serà el desenvolupament urbanístic de la ciutat durant els propers 20 a 30 anys, per on es podrà créixer, amb quina densitat, quins usos es donaran al sòl,...

En definitiva, un Pla fet des de Badalona i pensat per Badalona. Consensuat i adaptat als nous temps i a les noves necessitats. Que faci possible que amb el temps prengui forma un model de ciutat conegut i acceptat per tothom, que realment respongui a les necessitats socials i econòmiques que tenim davant, i que el model no sigui, com passa ara, el resultat de necessitats puntuals i inconnexes, que fan créixer la ciutat sincopadament.

És important que ens dotem d'aquest pla propi per gestionar la situació que provoca dependre d'un PGM de l'any 1976, però també ho és perquè el Pla Metropolità que el substitueixi en el futur (esperem que no massa més tard) ens tingui en compte i respecti allò que s'hagi pactat a Badalona pel que fa a ordenació territorial futura.

No és avui el moment de plantejar amb excessiu detall quina és la nostra aposta en aquest disseny concret de l'ordenació territorial del futur. Entre altres coses perquè nosaltres pensem que en aquest cas s'ha de treballar amb el màxim consens possible, partint del diàleg, de la suma d'opinions i sensibilitats que permetin arribar a una posició àmpliament compartida pel conjunt de la ciutat. I també perquè creiem que s'ha d'encarregar a professionals de prestigi, i que ha de rebre l'aval dels principals col·legis professionals del país.

Però els **principis bàsics** hi són. I existeixen sobre diversos eixos: creixement; model urbà; equipaments; infraestructures bàsiques.

Aquests són els grans eixos sobre els quals bastim els nostres principis bàsics en política urbanística.

Pel que fa al **creixement**, nosaltres apostem per la moderació. Badalona no pot créixer massa més, ni en ocupació territorial ni en població. Per tant, el repte està en com aprofitar al màxim el territori ja urbanitzat. I nosaltres creiem que això passa per la remodelació de barris. La nova població que Badalona hagi de guanyar en les properes dècades, i que nosaltres pensem que en cap cas ens ha de fer superar els 250.000 habitants en aquest període de 20-30 anys, ha d'assentar-se en zones residencials obtingudes a partir de la remodelació de barris, o en la recuperació de zones ocupades avui per velles infraestructures i equipaments. Hi ha barris de Badalona que clarament necessiten operacions de remodelació que renovin el seu parc d'habitatges i el seu espai públic, per millorar també la seva cohesió social. I això s'ha de fer amb intervenció pública, però és imprescindible la implicació de la iniciativa privada. Una bona complicitat entre els dos sectors pot fer possible, n'estem convençuts, guanyar en habitatge públic i en qualitat urbanística de l'espai urbà i optimitzar millor el territori. El creixement de població que Badalona pugui assumir ha d'anar en paral·lel a una adequada dotació dels serveis i equipaments públics que la ciutat necessiti. Partim en aquest aspecte d'un dèficit històric d'equipaments públics, que cal reduir en els propers anys. Aquesta ha de ser una prioritat del govern municipal, que s'ha de veure reflectida i recolzada en el model d'ordenació territorial que s'acordi.

Al Gorg, per exemple, o a la Façana marítima, ens trobem models de desenvolupament que no van associats a la creació d'equipaments. El creixement de l'Avinguda de Navarra, d'altra banda, tampoc creiem que vagi associat a aquesta necessitat. L'exemple de les llars d'infants era prou eloqüent. Els hi correspon, malgrat hi hagin de fer 370 nous habitatges, la llar d'infants que anirà a Canyadó en el futur. Una autèntica lliçó de com no s'han de fer les coses, sobretot perquè, a Canyadó, s'hi desenvoluparà el Cristall, 450 vivendes, la torre de PB+8 a l'antiga Guàrdia Civil, i tot el que era el sector industrial de Jumberca, com a mínim.

No anem bé. No ho fan bé. En matèria d'equipaments, per exemple, Badalona ha de preveure quins equipaments li caldran en funció de la seva piràmide d'edats. I en aquest sentit, cal apostar, per exemple, pels habitatges tutelats per a la gent gran. Sabadell i Barcelona tenen aquesta oferta. Badalona no.

Un apunt més en relació al concepte del creixement. El debat sobre si la ciutat s'ha de desenvolupar urbanísticament per sobre de la B20 és un debat que ens ocuparà en els propers mesos, i que tindrà la zona de Canyet com a principal protagonista.

Si hem deixen fer un incís tornant a la qüestió dels planejaments inconnexes, una dada: sobre Canyet, precisament, hi planen 26 planejaments diferents. Està clar que no sabem què volem.

En aquest aspecte, nosaltres ens sentim satisfets d'haver participat d'un debat necessari, un debat sobre el futur urbanístic del barri que cal fer. Nosaltres pensem que cal preservar Canyet com el que és: un barri pont entre la muntanya i la trama urbana consolidada, on per tant la densitat constructiva i poblacional sigui moderada, sense negar taxativament la possibilitat d'un creixement ordenat i pactat, conegut i transparent, racional i socialment just.

Aquest debat és necessari per Canyet, però ho és també per al conjunt de la ciutat.

Entre altres coses, perquè aquesta discussió sobre Canyet, i per extensió sobre la Serralada de Marina, serà un banc de proves per al debat que, com he dit abans, s'ha d'afrontar sobre la planificació territorial del conjunt de la ciutat. Serà un bon banc de proves perquè, de fet, Canyet és i serà un dels elements centrals d'aquesta discussió global. Però també ho serà perquè el debat de Canyet i la Serralada de Marina reuneix tots els vectors sobre els quals ens haurem de pronunciar respecte la totalitat de Badalona: on créixer, amb quina densitat, amb quins equipaments, etc.

Voldria aprofitar que els parlo de Canyet per fer referència al nostre patrimoni. Aquell que el catàleg va protegir, però en cap cas, preservar. Hem pogut comprovar com protegir no comporta la preservació, necessàriament. Ho hem vist a Ca l'Alemanya, per ex. Cal treure del calaix el nou catàleg, i cal no posar tantes cotilles. Perquè el patrimoni es viu, i si ens limitem a congelar-lo, no donant-

li sortida als seus propietaris, paradoxalment ens trobem que el fem desaparèixer.

Així doncs, de la capacitat d'estar a l'alçada en el debat sobre Canyet podrem calibrar la capacitat que tindrem, polítics i sectors socials, d'assolir un acord també sobre el model de ciutat que volem construir durant les properes dècades.

Els he parlat de la importància de la remodelació de barris com a element essencial sobre el qual ha de descansar el creixement de població que pugui tenir Badalona en els propers anys.

Creiem que aquesta estratègia ha de contribuir a la sostenibilitat territorial, però sobretot al manteniment d'una cohesió social que en certs moments sembla en perill.

Mirin, a Artigas, per exemple, o s'hi intervé urbanísticament, i no fent quatre carrers nous i posant jocs infantils, sinó augmentant l'edificabilitat, esponjant i fent que els privats hi puguin actuar lliurement, o tindrem un barri sense remei. Sense remei, vull dir, sense cohesió social, ni barreja en positiu, ni hàbits culturals d'ús de l'espai públic propis de les societats occidentals.

Per això el **model urbà** és el segon pilar sobre el qual descansen els nostres principis bàsics en matèria urbanística. Em refereixo a la manera com creiem que cal actuar sobre la trama urbana: al tipus de paisatge urbà que volem aconseguir. En definitiva, a com hem de

posar les polítiques urbanístiques al servei de les persones. Massa sovint ens trobem que la gent és la que s'ha d'adaptar a projectes urbanístics pensats més en clau econòmica que en clau social. Massa sovint ens trobem que les necessitats de desenvolupar un projecte determinat passen per davant de les necessitats reals de les persones que es veuen afectades pel mateix. I llavors ens trobem amb creixements residencials que la ciutat no pot assumir per manca de serveis públics, o a l'aparició de nuclis habitats aïllats de la resta de la ciutat, que aprofundeixen la fractura social de Badalona i fan més gran la ciutat dormitori.

Nosaltres reivindiquem una política urbanística que treballi per un model urbà que fomenti el veïnatge, que faciliti la vida comunitària, que permeti generar dinàmiques socials i econòmiques actives. Defensem, doncs, un model urbà on l'espai públic tingui un paper protagonista. On el disseny dels nous creixements i de les remodelacions de barris tingui molt present que l'espai públic ha de formar part protagonista de les vides dels veïns. Que no potenciem el veïnatge si l'espai públic és accessori, un punt de transició entre el lloc on deixem el cotxe i el nostre pis. Això vol dir més zones verdes, places públiques més ben dotades, equipaments públics amb vocació i dimensió de barri.

També defensem una política urbanística que compleixi amb el Pacte per la Mobilitat aprovat recentment. Una política urbanística que permeti el desplegament efectiu de les disposicions que estableix aquest Pacte, perquè el model de ciutat que dissenyem ha

de millorar la mobilitat potenciant-hi el transport públic, donant protagonisme al vianant, etcètera.

Aquest és el tercer pilar que els esmentava: el dels **equipaments**. Badalona –ho he dit abans- pateix un dèficit històric d'equipaments públics. Entre les grans ciutats, om la ciutat de la demarcació de Barcelona amb menys biblioteques per habitant. Tenim 219.000 habitants i només 3 piscines públiques. La xarxa d'assistència primària s'ha quedat curta, perquè el creixement urbanístic dels darrers anys ha desbordat les previsions. El mateix passa amb la xarxa educativa, obsoleta sobretot pel que fa a les escoles bressol, i inexistent pel que fa als habitatges tutelats per a la gent gran.

En aquest aspecte, nosaltres creiem que un pla urbanístic propi i global ha de permetre superar aquest dèficit, planificant els equipaments que cal fer per cobrir les necessitats d'ara, però reservant alhora de forma clara el sòl necessari per als equipaments que caldrà a mig i llarg termini.

Hem d'establir també una clara relació entre el creixement residencial i la posada en marxa d'equipaments. No hi podrà haver nous desenvolupaments residencials sense que paral·lelament es desenvolupin nous projectes d'equipaments públics que donin serveis a les persones.

I s'ha d'acabar també, amb el que ha passat de nou fa ben poc temps. Que una empresa pública es vengui patrimoni que al seu dia

li va cedir l'ajuntament, en aquest cas sòl de l'antiga grua municipal, al millor postor. Sobretot s'ha d'acabar si el que volem és sòl per fer habitatge públic, i més enllà, i sobretot, s'ha d'acabar si amb diners de patrimoni de sòl ens dediquem a finançar obres a l'espai públic per urgències electorals. I és que a Llefià, ha passat inadvertida una operació com la que acabo d'explicar.

Sense que estigués present a cap pla d'inversions municipal. Sense que tant sols fos ni un desig d'aquells que ens venia l'alcaldeessa, ha aparegut de cop i volta l'obra més important del barri de Llefià als entorns del mercat de Floridablanca. L'obra quedarà molt bé, però la crítica és la següent: ni s'havia planificat, ni s'hagués hagut de pagar amb els diners d'una venda de sòl.

Creixement, model urbà, i equipaments. Són tres elements que configuren els eixos bàsics de la nostra proposta política en matèria urbanística. Tres elements als quals afegim les **infraestructures** bàsiques.

En aquest aspecte, nostres apostem clarament perquè un pla urbanístic propi defineixi el full de ruta perquè l'autopista desaparegui o se'n dissimuli l'impacte.

Creiem que l'autopista ha de ser la prioritat que ens permetrà avançar en aquests quatre elements. Fent realitat aquest projecte podem fer possible un creixement racional i assumible basat en la remodelació de barris i espais. Si ho fem bé, podem donar la volta al

model urbà dels darrers anys i començar a construir una nova ciutat, amb més i millors espais públics, amb nous equipaments socials, i sobretot sense una barrera física que avui separa la ciutat i en limita la capacitat de foment del veïnatge.

És important, doncs, que del debat i l'acord sobre la planificació territorial dels propers anys surti un full de ruta clar per al soterrament de l'autopista..... i del tren? Doncs segurament, també. No ho sé, no n'estic segur, m'han d'explicar com la faríem, i qui hi guanyaria. Si el trasllat es fa perquè el paga una nova barrera de ciment davant el mar....no. Però no volem descartar el trasllat amb l'argument del "tota la vida hi ha estat". No ho han fet a Sant Feliu, on se soterraran les vies de RENFE, ni fa anys ho van fer a Terrassa i Sabadell, on els ferrocarrils catalans es van soterrar.

M'he referit abans, en parlar d'infraestructures, a la via del tren. Al seu trasllat de forma soterrada. Aquest és un debat cíclic. Així com el tema de l'autopista és d'unanimitat evident, en el cas de la via del tren la disparitat de criteris és més gran.

Hi ha qui defensa el seu trasllat. Hi ha qui no ho veu clar. Hi ha qui ho interpreta com una oportunitat per acostar-nos encara més al mar i tenir un passeig marítim encara més singular. Però també hi ha qui ho veu com una nova amenaça al litoral, com un risc de comptar en el futur amb noves torres de pisos a primera línia de mar.

Nosaltres creiem que Badalona no pot renunciar al trasllat de la via del tren i al seu soterrament i pas pel centre de Badalona. No hi pot renunciar perquè, malgrat les polèmiques i les pors dels darrers temps, és evident que allò modern i propi d'aquesta època és que les grans infraestructures de transport –i aquesta via ho és- passin soterrades i deixin l'espai lliure per les persones. Això és el que és modern i propi d'aquesta època. Mantenir una línia de tren a primera línia de mar és mantenir-nos en el segle passat, i nosaltres pensem que cal superar la manera de fer dels temps passats.

Ara bé. Només s'ha de fer si l'operació és sostenible, és a dir, moderada. S'ha de garantir, doncs, que l'espai que deixin les vies no serà ocupat per nous blocs d'habitatges. L'aportació que hi puguin fer Sant Adrià i Montgat ha de ser definitiva a l'hora d'aconseguir donar-li viabilitat. De fet, a Mataró ja en parlen. Per tant, és un debat supra-local.

I això és possible si al darrere de tot hi ha l'autoritat, el compromís, la voluntat política, el treball i la pressió necessaris, i que el govern dels darrers anys ha renunciat a tenir.

Tornant a l'autopista. En això volem ser molt clars. És un mite que sigui impossible soterrar l'autopista totalment o parcialment. És fals que no es pugui fer ni tècnicament i econòmicament.

Es pot fer des dels dos punts de vista. Ara s'està estudiant quines serien les millors opcions tècniques per soterrar l'autopista. Si es pot

fer en la totalitat del seu pas per Badalona, o si només es pot fer en determinats trams. Però el que avui ningú dubta és que s'hi pot actuar, i nosaltres volem que s'hi actuï.

Com? Nosaltres pensem que aquest ha de ser un projecte necessàriament concertat entre l'administració pública i la iniciativa privada. Hem d'aconseguir que l'aprofitament residencial de l'espai alliberat per l'autopista financi una part important del cost del projecte de soterrament. No tot, però sí una part significativa, perquè si hi ha plusvàlues per la construcció d'habitatge a la zona, l'administració pública (Estat, Generalitat i Ajuntament) podrà assumir-ne una part del cost.

Quins criteris hauria de seguir aquesta operació, al nostre entendre? Nosaltres pensem que, malgrat que les plusvàlues han de ser importants, la implicació de les administracions públiques ha de ser tan significativa com sigui possible. Han d'aportar-hi el màxim de recursos que puguin assumir per tal d'aconseguir que el pes de les plusvàlues necessàries per finançar la resta sigui menor. Això ha de permetre que els desenvolupaments residencials que es facin en l'espai alliberat siguin esponjats, contemplin espais públics amplis, prevegin els equipaments públics necessaris i, en definitiva, contribueixin a la unificació harmònica de la trama urbana avui separada en dues grans parts. S'ha d'evitar, doncs, que un eventual projecte urbanístic a l'espai alliberat impliqui la substitució d'una barrera en forma d'autopista per una altra barrera, en forma d'habitatges.

És el gran projecte urbanístic que hem de veure en els propers 20 anys, i el primer pas per fer-lo realitat és incloure'l com a part essencial de l'acord que determini la planificació territorial de Badalona per les properes dècades.

Perquè, a més a més, aquest projecte té uns efectes importants en altres qüestions relatives a la definició de la ciutat dels propers anys.

Per exemple, en relació al centre de la ciutat. Des del nostre punt de vista, l'acord per un nou desenvolupament territorial que articulem en forma de pla urbanístic ha de contemplar mesures per potenciar el centre de la ciutat com a nucli comercial, administratiu i d'oci, tot ampliant-ne l'abast. En els propers anys, s'ha d'aconseguir eixamplar el centre, fent-lo real i visible des de Pep Ventura fins a Canyadó. I en això hi tindrà un paper essencial l'ampliació del metro, però també el trasllat de la via del tren fins a l'Illa Fradera, espai que ha d'esdevenir un veritable punt intermodal de transport públic que faciliti l'arribada al centre des de qualsevol punt de la ciutat i l'àrea metropolitana. Però també han de contribuir a l'engrandiment del centre de la ciutat la creació de zones de vianants i zones de velocitat reduïda a 30 quilòmetres per hora, la creació de circuits comercials en aquest quadrant, la construcció d'aparcaments, la modernització d'equipaments, o la remodelació integral del Dalt de la Vila.

Permetin-me que en aquest punt faci breu referència a diferents qüestions que en matèria urbanística tenim avui damunt la taula.

La primera és la de l'Illa Central, sobre la qual he fet referència en aquesta intervenció. Pel que fa a aquest projecte, nosaltres apostem perquè un concurs públic d'arquitectura doni qualitat a l'espai públic i a l'edificació. No és justificable donar més edificabilitat només per la necessitat de treure diners per pagar una plaça. Aquest no pot ser l'argument. Cal que aquesta zona sigui una zona singular, i per aconseguir-ho cal apostar per la qualitat arquitectònica. Si cal amb un edifici singular alt, que sigui una mena de torre de guaita que identifiqui el Centre de la ciutat. I pel que fa a l'equipament previst, nosaltres som de l'opinió que ha de tenir una dimensió de barri, que cobreixi dèficits d'equipaments que té la zona.

Un parell de paraules sobre Dalt de la Vila. Nosaltres no tenim cap problema a avalar els treballs tècnics que s'han pogut fer en els darrers temps, però creiem que cal anar més enllà. S'han de comprometre inversions per no frustrar altra vegada la gent a partir d'un bon plantejament que acaba en no res. Per fer la remodelació integral de què els parlava fa uns moments, cal una primera gran actuació, que seria la renovació del clavegueram i el soterrament de línies telefòniques i elèctriques. Nosaltres ens comprometem a fer-ho possible.

Pel que fa al projecte de l'Estrella, volem deixar clar que aquest ha de ser un projecte que generi habitatge protegit net. És a dir, que

no podem utilitzar-lo per ubicar-hi tots els reallotjaments del Sant Crist o d'altres operacions, que restin volum al parc d'habitatge públic que realment es posi en oferta.

Sobre el Sant Crist, dir-los que nosaltres ens oposarem al Pla si veiem que les condicions són injustes per als afectats, que haan de poder tenir el mateix tracte, com a mínim, que han tingut els veïns afectats per la façana marítima. Defensarem que sigui així. A la modificació del PGM el sistema de gestió encara no es determina, ja que cal determinar-lo al Pla Especial, que encara ha de passar pel Ple i pot ser expropiació o compensació. Aquesta és una decisió política. Cal estudiar a fons quin sistema és el millor i mes just per als veïns afectats. I és en aquest sentit que demanarem un estudi que determini el millor dels sistemes, partint de la base que ens sembla que no seria just perdre un habitatge lliure per anar a un de protegit i a més més haver de pagar diners.

Picarol i Principal. D'aquesta operació se n'ha parlat força. I nosaltres ens hem pronunciat en diverses ocasions. Ara per ara, nosaltres apostem perquè es faci una operació equilibrada i transparent. I això vol dir que el primer que cal fer és garantir que existeix aquest equilibri entre el que l'Ajuntament dona i el que rep, i explicar-ho clarament. Si aquest equilibri existeix, nosaltres considerem que cal que el Picarol es converteixi en un gran equipament cultural que funcioni com a auditori i sala d'exposicions, en el que hauria de ser el gran espai cultural polivalent de la ciutat.

Ho deia sobre l'Illa Fradera, i val per tots els projectes que he assenyalat. Hem d'apostar per un desenvolupament urbanístic basat en l'arquitectura de qualitat, que premii les bones idees, que aposti pels espais públics singulars, que reforci la nostra identitat col·lectiva amb projectes urbanístics de qualitat. En aquest sentit, és important que recuperem el capital humà de Badalona que pot aportar bones idees i una il·lusió afegida en aquesta tasca, com la de la gent implicada en el projecte "Rebel·lió urbana". Aquella filosofia s'ha de recuperar, perquè no ens podem permetre desapropiar el nostre propi capital humà. En aquest sentit, cal recuperar els premis a l'arquitectura local.

Sobretot, cal un moviment que ens menii cap a una ciutat més humana, més amable, més accessible, on les barreres arquitectòniques deixin de ser la característica comuna del nostre espai públic. Aquesta ha de ser una prioritat, perquè Badalona no serà una ciutat de primera mentre continuï tenint barreres arquitectòniques en edificis públics, voreres estretes que no compleixen la norma, i obstacles que dificulten el pas a persones amb dificultats de mobilitat.

Tot això són aspectes a incloure en un nou pla urbanístic, que no trobem en el Pla General de l'any 76. Per això i per moltes altres raons nosaltres apostem clarament perquè el proper mandat culmini amb l'aprovació d'aquest gran Pacte pel Desenvolupament Territorial de Badalona.

Deia Francesc Candel que "la perifèria és allà on la ciutat perd el seu nom". Nosaltres pensem que perdre el nom significa perdre la identitat, la complexitat, l'adequació dels serveis, la comunicació i la representativitat; és a dir: la pertinença. Un urbanisme millor ha de permetre, també, reforçar tot allò que afavoreix la pertinença a Badalona. Aquest és un pas essencial per a assolir aquest objectiu final que els deia: ser un referent metropolità en tots els sentits.

Moltes gràcies.