

## Al·legacions al Pla director urbanístic de la terminal logística intermodal del Port de Barcelona, als termes municipals de Barcelona i el Prat de Llobregat

Presentem les al·legacions de ZEROPORT, plataforma pel decreixement del port i l'aeroport, en el tràmit d'exposició pública corresponent a l'aprovació inicial del Pla director urbanístic de la terminal logística intermodal del Port de Barcelona, als termes municipals de Barcelona i el Prat de Llobregat, publicat al DOGC amb data 10 de febrer de 2023.

### Primera: Sobre l'increment de contaminació que provocarà a l'àrea metropolitana de Barcelona els desenvolupaments projectats pel PDU

En la memòria del projecte (2. Memòria d'informació, La rellevància ambiental) s'informa que:

La construcció dels accessos ferroviaris al Port, juntament amb el desplegament de les terminals de mercaderies que hi van associades, suposarà un increment substancial del transport de mercaderies amb ferrocarril que permetrà un estalvi d'emissions de gasos d'efecte hivernacle en evitar el transport d'aquestes per carretera i, per conseqüent, l'ús de combustibles fòssils.

En concret, en l'àmbit d'estudi del present PDU, la construcció de la terminal de ferroutage permetrà traslladar al tren una part important de camions que actualment fan el trajecte per carretera.

Per tant, aquests nous accessos i la nova terminal milloraran significativament les condicions de circulació i evitaran la saturació del trànsit del territori metropolità, principalment dels accessos a la ciutat de Barcelona, suposant grans estalvis de combustible, temps i sinistralitat

**Considerem falses i esbiaixades aquestes afirmacions**, ja que el mateix Estudi de la Mobilitat del PDU, que té en compte tots els projectes que es deriven de la totalitat dels àmbits, inclosa la ZAL, conclou que hi haurà un **augment important de la mobilitat del 27,1% de vehicles x km / dia i d'un 28,5% d'augment de vehicles pesants** com queda demostrat en la taula següent:

Taula 16: Veh x km/ dia de tots els vehicles amb origen i o destí l'àmbit del PDU. Comparativa d'escenaris

VEH X KM/ DIA DELS VEHICLES AMB ORIGEN I O DESTÍ PDU					
	ACTUAL	ACTUAL [%]	FUTUR	FUTUR [%]	INCREMENT FUTUR-ACTUAL
Lleugers	176.587	18,6%	212.984	17,7%	20,6%
Pesants	771.014	81,4%	991.070	82,3%	28,5%
<b>TOTAL</b>	<b>947.600</b>	<b>100,0%</b>	<b>1.204.055</b>	<b>100,0%</b>	<b>27,1%</b>

VEH X KM/ DIA DELS VEHICLES AMB ORIGEN I O DESTÍ PDU					
	ACTUAL	ACTUAL [%]	FUTUR	FUTUR [%]	INCREMENT FUTUR-ACTUAL
Furgonetes	25.963	2,7%	31.314	2,6%	20,6%
Motos	24.054	2,5%	29.012	2,4%	20,6%
Turismes	126.570	13,4%	152.658	12,7%	20,6%
Pesants	771.014	81,4%	991.070	82,3%	28,5%
<b>TOTAL</b>	<b>947.600</b>	<b>100,0%</b>	<b>1.204.055</b>	<b>100,0%</b>	<b>27,1%</b>

Font: Departament de Transport

Posteriorment, en el mateix Estudi de la Mobilitat, es fa un càlcul que, sorprenentment i sense aportar arguments científicament vàlids, conclou que **el 27,1% d'augment de vehicles només faran augmentar un 14,2% les emissions de CO<sub>2</sub>** i, de forma encara més inversemblant, **les emissions de NOx i PM10 disminuiran un 64,7% i un 2,5% respectivament**. Tot això a causa d'una "suposada millora tecnològica del parc de vehicles", sense que es concreti quina és aquesta millora i de quina tecnologia estem parlant. La manca de rigor científic en totes aquestes afirmacions fa que siguin insostenibles i, de fet, hi ha estudis científics que indiquen el contrari, especialment en el cas de les PM. La font dominant de les partícules contaminants (PM10 i PM2,5) dels vehicles és a partir del desgast de frens, dels pneumàtics i del ferm de rodament, i representa més del 90% de les emissions de PM10 i el 85% de les emissions de PM2.5 del trànsit. La relació positiva entre el pes dels vehicles i els factors d'emissió d'aquestes partícules fa que les úniques polítiques efectives per a reduir aquestes emissions passin per la reducció del nombre total de vehicles i dels quilòmetres que recorren, just el contrari del que es desprèn de les dades del projecte, on es preveuen augments de gairebé el 29% en vehicles pesants. Per tant, **resulta del tot inversemblant l'afirmació de la reducció de la contaminació per PM derivada de les noves infraestructures previstes**.

[https://read.oecd-ilibrary.org/environment/non-exhaust-particulate-emissions-from-road-transport\\_97d290a8-en#page1](https://read.oecd-ilibrary.org/environment/non-exhaust-particulate-emissions-from-road-transport_97d290a8-en#page1)

Així mateix, és evident que aquest augment del 27% dels vehicles en la zona el que farà és **saturar encara més el trànsit de l'àrea metropolitana i implicarà més densitat circulatoria i accidents**, és a dir, el contrari del que s'esmenta en la memòria.

Seguint amb les dades que es presenten en l'Estudi de Mobilitat i en l'Estudi Ambiental Estratègic, es conclou que els projectes de les terminals logístiques derivats del PDU tindran un estalvi d'emissions de 121.957 t CO<sub>2</sub>/anuals. Aquest estudi i les seves conclusions són deliberadament parcials, ja que només s'inclouen les emissions estalviades gràcies a les terminals de ferrocarril i intermodals, **i no incorporen les emissions del trànsit generat per les ampliacions de la ZAL i les generades pels nous vials de transport** (autovia amb dos carrils per banda). Considerem també una omisió greu i un nou engany flagrant el fet que el document d'estudi ambiental estratègic, en el seu punt 5.2, Estimació del balanç d'emissions de GEH, no tingui en compte en cap moment la previsió d'augment del 27,1% de vehicles, la qual cosa invalida el càlcul d'emissions generades pel desenvolupament del projecte.

Estalvi emissions (t CO <sub>2</sub> e/any)	
Ferrocarril	52.779
Intermodal	69.179
<b>Totals</b>	<b>121.957</b>

A més, per fer el càlcul d'aquestes emissions, s'han tingut en compte les emissions de la totalitat dels recorreguts que fan els camions, dins i fora de l'àrea metropolitana i fins i tot fora del país, és a dir, que és un estalvi d'emissions global i **no es fa el càlcul de l'augment d'emissions que es produirà estrictament a l'àrea metropolitana**. En efecte, aquest punt es deixa ben clar en el document d'Estudi Ambiental Estratègic (Avaluació ambiental de les alternatives) quan es diu que:

Aquesta reducció de vehicles implicaria un reducció d'emissions de GEH que no correspondrien ni a la ciutat de Barcelona ni a la infraestructura portuària però que podria tenir un impacte sobre el conjunt del sector del transport molt significatiu.

És evident que la construcció d'una terminal de ferrocarril nova (on només arriben i surten camions) i de tres noves estacions ferroviàries més (que en el millor dels casos absorbiran el 30% de la quota ferroviària de contenidors del Port, segons s'indica a la memòria), la construcció d'unes noves grans infraestructures viàries i l'ampliació de les zones logístiques (que provocaran més trànsit de vehicles pesants), comportaran **un augment important de la contaminació a l'àrea metropolitana**, que afectarà de forma directa les àrees més habitades, i més tenint en compte el règim de vents imperant a la plana de Barcelona.

[https://static-m.meteo.cat/content/climatologia/roses-vent/X4\\_rosa\\_clim\\_0.png](https://static-m.meteo.cat/content/climatologia/roses-vent/X4_rosa_clim_0.png)

En aquest punt, volem recordar que el **Tribunal de Justícia de la Unió Europea (TJUE) el desembre del 2022 ha condemnat Espanya** per haver incomplert la Directiva 2008/50/CE del Parlament Europeu i del Consell (de 21 de maig de 2008) per superar el màxim anual permès de diòxid de nitrogen (NO<sub>2</sub>) de manera continuada des del 2010 fins al 2018 a Barcelona, el Baix Llobregat i el Vallès; aquests nivells de superació s'han mantingut per sobre del topall anual de 40 micrograms de NO<sub>2</sub> per metre cúbic (µg/m<sup>3</sup>) de manera regular, a Barcelona entre un 30% i un 65% entre el 2010 i el 2018, i al Baix Llobregat entre un 8% i un 38%. Actualment, la Directiva s'està revisant, i durant aquest any, s'aprovarà una actualització que incorporarà mesures molt més estrictes, amb la qual cosa s'estarà molt més lluny de complir els requeriments de NO<sub>2</sub> i s'incomplirien els de PM10 i PM2,5.

<https://www.ecologistasenaccion.org/211441/la-comision-europea-propone-rebajar-los-limites-de-calidad-del-aire-para-acercarlos-a-las-guias-oms/>

Així mateix, el passat desembre del 2022, el **Tribunal de Justícia de Catalunya va condemnar la Generalitat a elaborar, aprovar i publicar, com més aviat millor, els Plans de Millora de Qualitat del Aire per reduir l'ozó troposfèric**, gran part del qual és originat per les emissions del port, que es transporten per la marjada cap a l'interior generant les concentracions d'ozó que superen els objectius legals.

Aquest PDU i els projectes que se'n derivaran clarament no ajudaran a reduir aquests nivells de contaminació i agreujaran els incompliments que ja hi ha ara de les Directives europees i la normativa ambiental espanyola i catalana. Si no s'atura el desenvolupament d'aquest PDU, **ens adreçarem a les institucions pertinents perquè estiguin realment informades de l'abast d'aquest projecte i les seves greus conseqüències potencials.**

A més a més, en la Normativa del projecte de PDU pel que fa a la contaminació se cita el Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire (PAMQA), horitzó 2020, aprovat el 2014 i que està clarament desfasat i en procés d'actualització. Per tant, és obvi que manca citar normativa que afecta les emissions de les activitats, com són:

- la Llei 34/2007 estatal de Qualitat de l'Aire i Protecció de l'Atmosfera,
- el Reial Decret 102/2011, de 28 de gener, relatiu a la millora de la qualitat de l'aire,
- la Llei 22/1983, de 21 de novembre, de Protecció de l'ambient Atmosfèric
- les Lleis del canvi climàtic estatal (7/2021) i autonòmica (16/2017) i les respectives declaracions d'emergència climàtica.

En aquest sentit, la Llei 16/2017, de l'1 d'agost, del canvi climàtic, en el seu article 21. Infraestructures indica que:

2. Els promotors de la planificació i dels projectes constructius de noves infraestructures de ports, aeroports, transport, energia, residus i aigua que es desenvolupin a Catalunya han d'incorporar, en el marc de l'avaluació ambiental de plans i projectes:
  - b) L'avaluació de llur contribució a les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle, inclòs llur impacte sobre la capacitat d'embornal del territori afectat, tant en la fase de construcció com en la d'explotació i desmantellament o finalització. Aquesta avaluació ha de recollir, per a cada una de les alternatives, una estimació de les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle.

L'Estudi Ambiental Estratègic presentat no inclou el càlcul real detallat de la contribució de les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle de la totalitat dels projectes que es deriven del PDU (incloent les noves terminals ferroviàries, nous vials i ampliació de les ZAL) i ni tan sols fa el càlcul de les alternatives presentades sobre els espais buits. Per tant i d'entrada, **ja incompleix la llei esmentada**.

Finalment, no volem deixar d'esmentar afirmacions increïbles i fora de tota lògica com les incloses en l'avaluació ambiental estratègica (IV Canvi climàtic), on es diu que:

El PDU de la terminal logística té com a objecte la infraestructura verda, que és una eina de resiliència front el canvi climàtic.

Definitivament, un PDU anomenat “de la terminal logística” no té com a objecte només la suposada “infraestructura verda”; i la banalització que fa del terme “canvi climàtic” li resta, a aquest document, gran serietat i rigor, característiques que se suposa que hauria de presentar permanentment, ateses l'envergadura i la importància de les destruccions ambientals que s'hi planifiquen.

Per totes aquestes qüestions, **demanem aturar el projecte del PDU fins que els estudis pertinents, la Memòria i la Normativa no incloguin, com a mínim, la contaminació real que suposarà aquest pla, les seves repercussions sobre el territori i el càlcul real de les emissions que afectaran directament l'àrea metropolitana**. Així doncs, cal que s'hi incorporin i avaluin:

- **les emissions contaminants per l'augment de l'activitat prevista a les ZAL i l'increment de vehicles pesants.**
- **el càlcul de l'augment d'emissions previst en l'entorn de l'àrea metropolitana** (vall del Llobregat, Delta del Llobregat i plana de Barcelona)
- **les tones de CO<sub>2</sub> que es deixaran de compensar per la destrucció de l'antiga llera** (que era un espai verd abans que el Port de Barcelona el destruís amb les successives precàrregues) i el marge esquerre de la nova llera.
- **la contaminació i les emissions que generaran les obres**, els moviments de terres i la creació de noves infraestructures de tot el desenvolupament del PDU, incloent les quatre noves terminals de ferrocarrils, les noves autovies i vials i els nusos viaris.

**Segona:**

## **Sobre l'adaptació del planejament impulsat pel PDU en relació amb els espais catalogats amb valors ambientals i la normativa sobre la Xarxa Natura 2000**

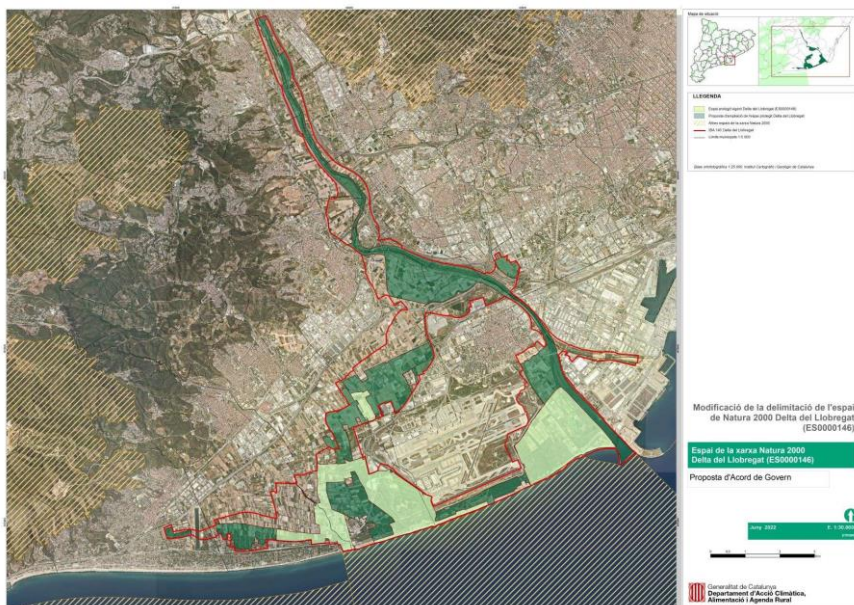
El passat 16 de juny de 2022, el Departament d'Acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural va fer pública la **proposta d'ampliació dels espais naturals protegits com ZEPA al delta del Llobregat (ES0000146)**. Aquest fet no està esmentat en la normativa del projecte i només ho està en la Memòria, sense que s'indiqui que aquesta proposta d'ampliació afecta directament el projecte del PDU i les modificacions urbanístiques que se'n deriven.

Aquesta proposta d'ampliació dels espais naturals que està en tràmit respon a la **Carta d'emplaçament que ha adreçat la Comissió Europea** a les autoritats espanyoles pel mal estat de la protecció del Delta i per, entre d'altres temes, no classificar en la ZEPA 146 els territoris de la IBA140. Aquesta carta posa de manifest l'incompliment flagrant de les obligacions de les Directives d'Aus i d'Hàbitats i exigeix que s'ha de:

modificar los límites de la zona de especial protección para las aves (en lo sucesivo ZEPA) ES0000146 Delta del Llobregat con referencia a la delimitación actualizada de la zona importante para la conservación de las aves (en lo sucesivo, IBA, por sus siglas en inglés) ES140

En aquesta nova proposta de zona ZEPA, insuficient segons les directrius de la Comissió Europea, segons veurem més endavant, la Generalitat preveu que la Zona d'Especial Protecció per a les Aus del Delta del Llobregat s'ampliï també per tota la nova llera del riu, una obligació jurídica que ja venia recollida a la Declaració d'Impacte Ambiental del projecte de desviació del Riu Llobregat (Resolución de 4 de agosto de 1998, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula la declaración de impacto ambiental del proyecto de encauzamiento del río Llobregat desde el puente de Mercabarna al mar – solución desvío intermedio – con inclusión del canal de pluviales en la margen izquierda. [BOE núm. 210, de 2 de septiembre de 1998]):

“La titularidad de los terrenos de la llanura de inundación y del nuevo cauce será pública, quedando éstos integrados dentro de la Reserva Natural Parcial de La Ricarda-Ca l'Arana y de la Zona de Especial Protección para las Aves del Delta del Llobregat. La gestión unificada de estos de estos espacios se realizará de acuerdo con las competencias legalmente establecidas.”



Imatge 3. Proposta d'ampliació de la ZEPA 146 Font. Dep. d'Acció climàtica, Alimentació i Agenda rural

Per tant, l'execució de les **obres previstes en el PDU afecten, directament i indirecta, l'espai que ha de quedar protegit amb l'ampliació de la ZEPA**, ja que el projecte, amb la construcció de terminals ferroviàries, vies i vials circulatoris, menyscaba de manera significativa la reproducció i supervivència de les aus incloses en la Directiva aus en tota la nova llera del riu Llobregat (STJU de 2 d'agost de 1993, C-355/90, Comissió/Espanya, Marismas de Santoña [EDJ 1993/14565]), zona que actualment constitueix una de les més valuoses per a les aus de tot el Delta.

En tot cas, tot i que la llera del riu encara no s'hagi declarat ZEPA, **la Generalitat, la Comissió Europea i la catalogació com a Important Bird Area (IBA 140) l'han considerat essencial per a la conservació de les aus** o com a àrea d'alt valor per a les mateixes. Correspon aplicar-hi, doncs, l'article 4.4 de la Directiva 2009/147/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 30 de novembre de 2009, relativa a la conservació de les aus silvestres (Directiva aus):

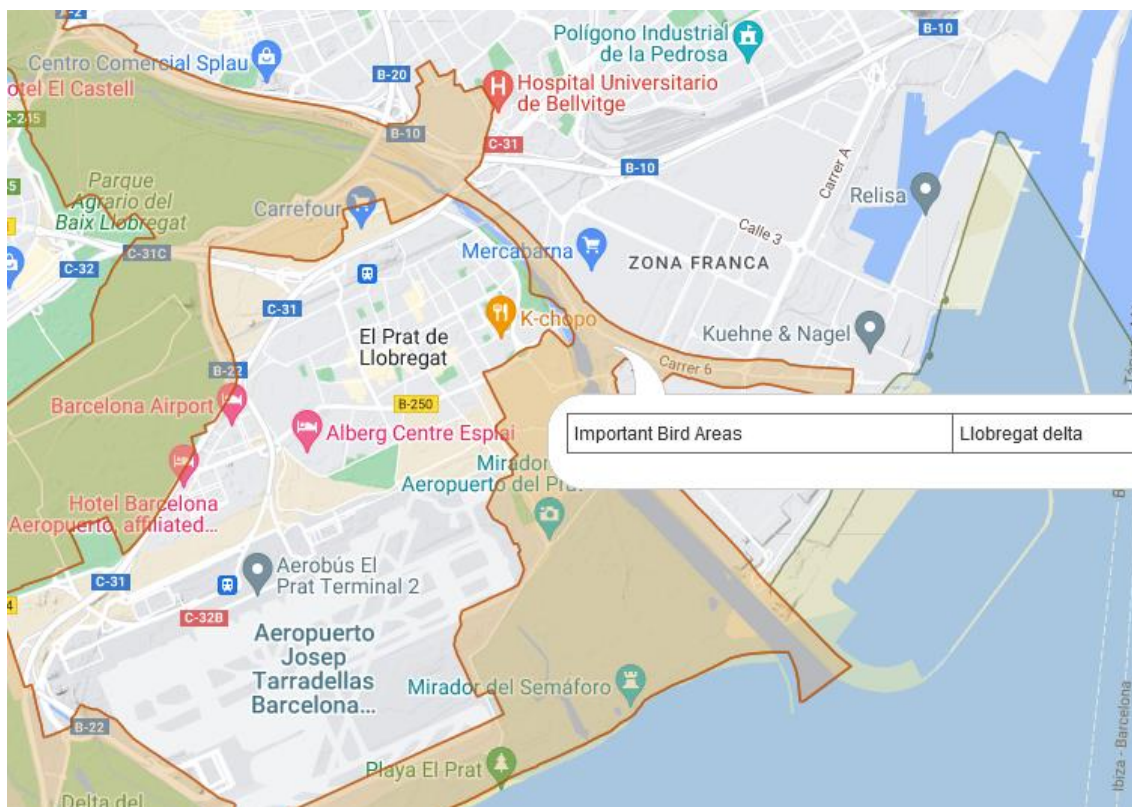
4. Los Estados miembros tomarán las medidas adecuadas para evitar, dentro de las zonas de protección mencionadas en los apartados 1 y 2, la contaminación o el deterioro de los hábitats así como las perturbaciones que afectan a las aves, en la medida que tengan un efecto significativo respecto a los objetivos del presente artículo. Fuera de dichas zonas de protección los Estados miembros se esforzarán también en evitar la contaminación o el deterioro de los hábitats.

Així ho ha reiterat el Tribunal de Justícia de la Unió Europea en la seva jurisprudència, de tal manera que els Estats membres han de complir amb les obligacions de l'article 4 apartat 4 de la Directiva Aus **fins i tot en els casos en els quals la zona afectada no hagués estat classificada com a ZEPA quan ho hauria hagut de ser**. Així, en aplicació d'aquest règim preventiu de protecció i obligació de no deteriorament de la IBA (en procés de declarar-se ZEPA), i sent clar que el PDU sí que comporta tal perjudici, aquest no pot executar-se sense una adequada avaluació de les seves repercussions en el lloc, d'acord amb l'article 6.3 de la Directiva 92/43/CEE del Consell, de 21 de maig de 1992, relativa a la conservació dels hàbitats naturals i de la fauna i flora silvestres (Directiva Hàbitats).

3. Cualquier plan o proyecto que, sin tener relación directa con la gestión del lugar o sin ser necesario para la misma, pueda afectar de forma apreciable a los citados lugares, ya sea individualmente o en combinación con otros planes y proyectos, se someterá a una adecuada evaluación de sus repercusiones en el lugar, teniendo en cuenta los objetivos de conservación de dicho lugar. A la vista de las conclusiones de la evaluación de las repercusiones en el lugar y supeditado a lo dispuesto en el apartado 4, las autoridades nacionales competentes sólo se declararán de acuerdo con dicho plan o proyecto tras haberse asegurado de que no causará perjuicio a la integridad del lugar en cuestión y, si procede, tras haberlo sometido a información pública.»

Per tot plegat, és directament **aplicable aquest règim preventiu de protecció i obligació de no deteriorament de la IBA 140**, que, segons el mapa que s'adjunta a sota, afecta directament les zones següents:

- Part dels terrenys de l'entorn portuari del Port de Barcelona dins la Zona d'activitat logística-ZAL
- Els terrenys de l'antiga llera del riu Llobregat
- El marge esquerre de l'actual llera fins Molins de Rei
- Els terrenys al marge dret del riu Llobregat per sobre del pont de Nelson Mandela
- Els terrenys del Parc agrari del Baix Llobregat, part de terrenys de l'Aeroport de Barcelona - El Prat i l'entorn del cementiri i tanatori del Prat de Llobregat, des de la carretera B-250 fins als espais naturals.



<http://datazone.birdlife.org/site/factsheet/llobregat-delta-iba-spain/map>

Font: SEO BirdLife

Per tant, **els desenvolupaments urbanístics que permet el projecte del PDU no es poden executar segons les esmentades Directives europees**, ja que suposen, sens dubte, un deteriorament dels hàbitats i pertorbaran els espais naturals de l'entorn, **en un espai on ja hi ha hagut un deteriorament molt significatiu de les seves condicions derivades de forma directa per projectes d'infraestructures com les que es pretenen dur a terme amb el PDU**, tal com indica la fitxa de la IBA140:

Las amenazas principales que se cernían sobre la IBA se han materializado al ejecutarse el plan de desarrollo del Delta del Llobregat, que incluye la ampliación del aeropuerto (que está afectando gravísimamente a las dos reservas), la ampliación del puerto (que ha provocado la desaparición de la Podrida -donde criaba un tercio de la población de chorlito negro- y está afectando a la dinámica de las dunas litorales y playas), autopistas, líneas férreas, y la alteración del curso del río (para ampliar posteriormente el puerto). [...] El agua está muy contaminada por los productos químicos usados en la agricultura y el acuífero está parcialmente salinizado por la intrusión marina provocada básicamente por la construcción del puerto de Barcelona.

En relació amb l'antiga llera del riu, volem també **esmentar l'Article 3.1 de la directiva aus, en la qual es basa la sentència del 2 d'agost de 1993, cas 355/90 "Marismas de Santoña", Comisión Europea contra Reino de España:**

1. Teniendo en cuenta las exigencias mencionadas en el artículo 2, los Estados miembros tomarán todas las medidas necesarias para preservar, mantener o restablecer una diversidad y una superficie suficiente de hábitats para todas las especies de aves contempladas en el artículo 1.
2. La preservación, el mantenimiento y el restablecimiento de los biotopos y de los hábitats impondrán en primer lugar las medidas siguientes:
  - a) creación de zonas de protección
  - b) mantenimiento y ordenación de acuerdo con los imperativos ecológicos de los hábitats que se encuentren en el interior y en el exterior de la zona de protección;
  - c) restablecimiento de los biotopos destruidos;
  - d) desarrollo de nuevos biotopos.

Per tant, queda clar que el fet d'haver destruït hàbitats declarats IBA i amb hàbitats reconeguts pel Port de Barcelona a l'antiga llera, això no suposa la desaparició dels seus valors, sinó tot el contrari: **aquests valors s'haurien d'haver mantingut i, si no s'ha fet, s'han de restaurar i desenvolupar-los de nou. Tot el contrari del que es pretén fer amb aquest projecte del PDU, que va en contra la normativa comunitària i la nombrosa jurisprudència al respecte. Només per aquest punt, s'haurien d'aturar les requalificacions que porta implícit el PDU, davant la possibilitat certa que sigui un projecte recurrent a aquestes instàncies.**

Arribat a aquest punt, analitzem el que incorpora la normativa del PDU presentat al respecte: únicament inclou, en el seu Títol III dos articles (article 63, Criteris de restauració de les zones verdes alterades i article 64, Criteris per fomentar la biodiversitat) on es descriuen els tipus d'arbres que es plantaran en les zones destruïdes i com s'urbanitzaran els nous espais designats com a lliures per afavorir la biodiversitat, però tenint en compte que:

“Caldrà evitar generar grans làmines d'aigua lliure que tinguin profunditat que afavoreixi la presència d'aus aquàtiques que puguin afectar a la trajectòria de les aeronaus”.

Així doncs, no només no es prenen en consideració les normatives i les Directives Europees ni les zones protegides o de valor ambiental, sinó que manifestament s'atempta contra elles amb una clara intencionalitat de reduir la biodiversitat de la zona - quan legalment hi ha l'obligació del contrari-, a fi de no afectar la trajectòria de les aeronaus de l'aeroport. **Només aquest punt, que demostra clar i net la intencionalitat final del projecte, ja invalida tota la normativa del PDU presentada i fa que sigui recurrent davant d'instàncies europees i estatals.**

Pel que fa específicament a l'antiga llera del riu Llobregat, des del 2004 fins a l'any 2016, incloïa una llacuna amb bosquets de tamarius i eucaliptus, densos herbassars i alguns matolls, i era un lloc important per a l'alimentació i descans d'una gran varietat d'ocells migradors i hivernants, i presentava una important fauna aquàtica. En aquest espai, cal destacar que s'hi va formar el dormidor més gran de corbs marins gros (*Phalacrocorax carbo*) del Delta del Llobregat (372 exemplars al gener de 2012). Un cop eliminada la llacuna pel Port de Barcelona, hi van quedar zones inundables i trams de bosc de ribera, i tot i les intervencions recents de diverses capes de precàrregues, encara és un espai que utilitzen les aus durant la migració i la hivernada. La seva potencialitat és enorme, i tot la degradació de l'indret, s'hi han identificat gairebé un centenar d'espècies d'ocells (88), 20 de les quals nidifiquen dins l'antiga llera.

**El mateix PDU atorga valors ambientals a l'antiga llera tant en la Memòria com en l'Estudi Ambiental Estratègic**, valors que s'han detectat també l'any 2018 i que conserven els valors ambientals que la van fer considerar Important Bird Area (IBA 140 Seo BirdLife), com es cita en l'apartat d'Hàbitats d'interès comunitari de la Memòria (1) i, en l'Estudi ambiental estratègic, en l'apartat Espais naturals protegits (2) i en l'apartat Hàbitats i flora autòctona i exòtica d'interès a l'antiga llera del riu Llobregat (3; Estudi i cartografia dels hàbitats -CORINE i HIC- i la flora autòctona i exòtica d'interès a l'antiga llera del riu Llobregat”):

(1) A l'àmbit de l'antiga llera, que està fora de la Xarxa Natura 2000, la revisió de la cartografia, corresponent al 2018, detecta tres hàbitats superposats en el mateix polígon: els “Rius de terra baixa i de la muntanya mitjana amb vegetació submersa o parcialment flotant” (Ranunculion fluitantis i Callitriche-Batrachion) (codi 3260), acompanyat de “Rius amb vores llotoses colonitzades per herbassars nitròfils del *Chenopodium rubri* (p.p.) i del *Bidention* (p.p.)” (Codi 3270) i un tercer amb menys recobriment: “Rius mediterranis permanents, amb gespes nitròfiles del *Paspalo-Agrostidion* orlades d'àlbers i salzes” (codi 3280).

(2) L'antiga llera està inclosa dins la delimitació de la IBA 140 (SEO/BirdLife) des de l'any 1998. La IBA és una guia científica internacional que conté una relació actualitzada de les zones importants per a la conservació de les aus que, a falta de proves científiques contràries, constitueix un element de referència



que permet apreciar si un Estat membre ha classificat com a ZEPA territoris suficients, en número i superfície, per oferir protecció a totes les espècies d'aus de l'Annex I de la Directiva 2009/147/CE, relativa a la conservació de les aus silvestres (Directiva aus), així com a les espècies migratòries; només es podria contradir el seu contingut amb estudis científics igualment solvents.

(3) L'estudi correspon a l'aixecament cartogràfic a escala 1:1.000 dels hàbitats CORINE i dels Hàbitats d'Interès Comunitari (HIC) de l'antiga llera del riu Llobregat, que engloba un total d'unes 100 ha. El treball de camp s'ha realitzat entre mitjans de gener i la primera quinzena d'abril de l'any 2021, això pot fer que alguns dels hàbitats lligats al medi aquàtic que tenen un òptim de desenvolupament més tardà (estiu-principis de tardor) no s'hagin pogut caracteritzar del tot. Així doncs, s'han delimitat 426 polígons i 67 punts, que corresponen a 39 hàbitats CORINE, 26 són presents a la cobertura de polígons, 25 a la de punts, i 12 a totes dues. D'aquests, 6 correspondrien a hàbitats d'interès comunitari (2 apareixen a la cobertura de polígons, 6 a la cobertura de punts i 2 a les dues cobertures), un d'ells és prioritari.

Es tracta, per tant, d'un entorn important de trànsit d'ocells, tant en el ritme diari entre els llocs de cria/repòs i els d'alimentació, com pel fet de trobar-se en plena ruta migratòria. La gavina corsa (*Larus audouinii*) és una de les espècies amb un grau de protecció més elevat que es troba a l'espai i freqüenta la zona en els seus desplaçaments i fins i tot com a zona de descans diürn a l'extrem oriental. El corb marí gros, com hem dit, també és present en aquest àmbit.

El nivell freàtic de l'antiga llera és molt superficial, d'aquí els enormes treballs que es fan de precàrrega; malgrat això, segueixen sortint comunitats de bardissa, canyar i tamarind de manera espontània, i això fa que la fauna hi trobi refugi i d'alimentació. En aquest espai, s'hi han trobat recentment 207 taxons de flora (18% de la flora del Delta), i algunes espècies són relativament rares al delta del Llobregat, o bé són d'ambients particulars (higròfils, halòfils...). Hi sobresurt també la troballa d'*Scirpus* cf. triquetter, espècie nova per a la flora dels Països Catalans).

Volem assenyalar que la proposta d'ampliació dels espais naturals protegits com ZEPA al delta del Llobregat (ES0000146) que ha presentat la Generalitat de Catalunya i que està en procés de resolució de les al·legacions, paradoxalment, no inclou l'antiga llera dins d'aquesta ampliació, malgrat formar part de l'IBA140. El que és més greu és que l'antiga llera sí que es va incloure en el Projecte de Decret sobre l'ampliació de les Reserves Naturals del Delta del Llobregat de l'any 1993, realitzat pel Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca de la mateixa Generalitat, i en la proposta posterior de l'any 2004 sobre els Àmbits Naturals i de les seves àrees de connexió al Delta del Llobregat, feta també per la Generalitat.

Per tant, **en una clara connivència entre la Generalitat, el Port de Barcelona i els ajuntament implicats, s'ha eliminat l'antiga llera en la proposta d'ampliació de la ZEPA, per tal de permetre'n la destrucció definitiva i el pas d'enormes infraestructures noves; d'aquesta manera, obvien irresponsablement i deliberada, les implicacions legals i jurídiques de la pertinença d'aquest espai en l'IBA140.** En aquest sentit, recordem que aquest punt és susceptible de ser recorregut davant les instàncies europees, ja que el **Tribunal de Justícia de la Unió Europea (TJUE) s'ha pronunciat en diverses denúncies** contra Països Baixos, França, Irlanda, Itàlia i Espanya donant per vàlides les IBA per a classificar un territori com a ZEPA. Aquesta jurisprudència ha estat empleada, també, pels tribunals del nostre país per a resoldre assumptes en els quals l'àmbit de la ZEPA no coincidia amb el de la IBA.

Tribunal Supremo. Sala de lo Contencioso Madrid, Recurso: 3575/2012  
<https://seo.org/wp-content/uploads/2014/12/Sentencia-ZEPA-Valencia.pdf>

Però anant més enllà, el mateix el Port de Barcelona, principal entitat que desenvoluparà els projectes més importants que es deriven d'aquest PDU, ha admès per escrit la impossibilitat de posar en marxa el contracte d'obres del nou accés ferroviari (vies d'accés i expedició/recepció) del Nou Llobregat fins que no es coneguin les mesures definitives de conservació que s'hauran d'establir en aquesta àrea:



			nº espècies	valor	%1/valor total	index
1 I	Castelldefels	L'Olla del Rei	41	18,6	37,63	97,23
2 I	Gavà	Els Joncs i El Matar	27	10,9	18,35	56,25
3 I	El Prat de Llobregat	Ribera d'El Prat	35	13,4	29,85	78,25
4 I	El Prat de Llobregat	Riu Vell	55	27,5	47,27	129,77
5 I	Viladecans	Bassa de Sant Llorenç	37	13,1	30,53	80,63
6 II	Vall Baixa	Vall baixa Est	31	11,8	8,47	51,27
7 II	Vall Baixa	Vall baixa Oest	29	10,6	9,43	49,03
8 II	Sant Boi	El Pla d'en Mas	36	14,9	26,85	77,75
9 II	El Prat - SBoi	Ribera d'El Prat i Sant Boi	41	20	40,00	101,00
10 II	Sant Boi	Marina de Sant Boi	42	19,9	25,13	87,03
11 II	El Prat - SBoi	Casa Grogà i ca l'Inglada	50	28,9	55,36	134,26
12 II	Viladecans	Can Sabadell	40	20,9	33,49	94,39
13 II	Viladecans	L'Àfrica	46	21,1	37,91	105,01
14 II	Viladecans	Sorres i Llanassos	51	25,4	23,62	100,02
15 II	Viladecans	El Pí Tort	42	17,5	28,57	88,07
16 II	Gavà	Zona agrícola S	41	15,5	25,81	82,31
17 II	Gavà	Zona agrícola N	41	15,5	25,81	82,31
18 II	El Prat	Camps S poble	58	26,5	41,51	126,01
19 I	El Prat	L'Illa	20	7,8	12,82	40,62
20 I	El Prat	Bassa de desguàs (sobre l'Illa)	19	8,8	34,09	61,89
21 III	El Prat	Can Camins	13	4,2	23,81	41,01
22 III	El Prat	Zona central del Parc litoral del Prat – Antic Golf	15	4,6	21,74	41,34
23 I	El Prat	La Roberta	42	18,8	53,19	113,99
24 III	El Prat	Colònia Militar	12	4	25,00	41,00
25 III	Viladecans	Pineda Filipines	10	2,4	0,00	12,40
26 III	Viladecans	Pineda Ballena Alegre	11	2,6	0,00	13,60
27 III	Gavà	Pineda de Gavà	15	4,6	0,00	19,60
28 I	El Prat	Riu. Desembocadura-Mercabarna	62	39,7	70,53	172,23
29 I	El Prat-S.Boi-LH	Riu. Mercabarna-Sant Boi	47	21	42,86	110,86
30 I	Vall Baixa	Riu. Sant Boi-Molins	40	21	52,38	113,38
31 II	L'Hospitalet de Ll	Marines de L'Hospitalet	32	14,4	55,56	101,96
	mitjana		34,87	15,67	30,24	80,79
	sd		14,57	8,80	17,40	37,96

**Taula 34**

Resum de la valoració de les diferents zones. I violeta: zones essencialment naturals, II taronja: zones essencialment agrícoles, III verd: arbredes i pinedes litorals.

Així doncs, i com a conclusió, la redacció del PDU s'ha fet sense tenir en compte la delimitació final de la ZEPA 146 (actualment, en procés d'ampliació) ni la delimitació vigent de la IBA140. No s'ha tingut en compte tampoc l'afectació de les modificacions urbanístiques proposades en els territoris confrontants i que formen part de la Xarxa Natura 2000. Tampoc no s'han pres en consideració de manera rigorosa les normatives i les Directives Europees, les anteriors planificacions per a aquests espais ni l'àmplia jurisprudència prèvia que avala la conservació i restauració d'aquests espais. En canvi, el PDU pretén, falsament, mantenir els valors ecològics de la zona plantejant una sèrie d'àrees verdes sense connexió i que acaben essent vials encimentats amb arbres, petites



basses i carrils bici, una visió molt allunyada de les exigències ambientals europees per la preservació dels valors ambientals del Delta de Llobregat.

No és la primera vegada al Delta que es fan plans urbanístics sense tenir en compte la normativa i jurisprudència ambiental europea, amb tot el que implica de possibles recursos, i, per tant, exigim aturar l'aprovació del pla i la seva execució fins que no estiguin clars els territoris a preservar, les afectacions als territoris protegits i les accions que s'han de derivar de les diferents directrius europees en matèria de protecció.

## Tercera

### Sobre les Declaracions d'impacte ambiental prèvies i les mancances de l'Estudi ambiental estratègic

Els antecedents del projecte que es presenta en aquest PDU són tan confosos, hi ha hagut tantes modificacions, voltes cap endarrere, retallades i nous afegits, que avui en dia no hi ha manera de saber com s'ha d'avaluar ambientalment el projecte.

En efecte, al juliol del 2018, es va desestimar l'opció d'accessos viaris i ferroviaris segregats i es va tornar a la base de la proposta del 2007; s'anul·lava, així, la licitació dels accessos viaris del 2016. La DIA del 2007 es basava en un projecte que preveia l'execució conjunta dels accessos viaris i ferroviaris, i va ser prorrogada el 2013, sobre la base d'un nou projecte executiu de les infraestructures que semblava disminuir els impactes previstos en la DIA inicial, per la qual cosa, considerant la minoració dels impactes i aplicant alguna nova mesura correctora i/o compensatòria es considerava resolta la qüestió. En aquesta DIA es van passar per alt impactes significatius com el dels dipòsits de cromites a l'entorn de la llera del Llobregat afectat per les obres, així com els valors naturals que havia adquirit la nova llera del Llobregat i que havien fet que aquest espai s'incloués en la delimitació de la IBA 140 del 2011.

Si l'actuació de les administracions competents fos rigorosa, la recuperació del projecte conjunt d'accessos viaris i ferroviaris derivada del Protocol signat l'any 2020, hauria d'anul·lar la pròrroga del 2013 i, en conseqüència la DIA del 2007, ja que en el 2013 estava fora de termini. El Protocol, a més de la recuperació del projecte conjunt d'accessos, comporta la divisió d'execució d'actuacions i, de facto, suposa la segregació de les obres de les estacions ferroviàries de la resta del projecte, obres que executarà el Port de Barcelona, malgrat l'evident interdependència dels diferents projectes.

Ara arribem a l'actual projecte del PDU, que inclou un Estudi Ambiental Estratègic que no incorpora les veritables afectacions ambientals dels diferents projectes segregats, (és a dir, les afectacions de les infraestructures viàries i ferroviàries previstes), no té en compte les implicacions legals i ambientals de l'assumpció del protocol del 2020 i tampoc determina com han de ser els estudis d'impacte ambiental dels diferents projectes i si s'han de fer.

En efecte, amb una absoluta manca de rigor, **ni la Memòria ni la Normativa del PDU no expliciten la necessitat de fer estudis d'impacte ambiental de cada projecte.** Per tant, es pot entendre que es dona per bona la DIA prorrogada del 2007, clarament caducada, i es pretén que l'estudi ambiental estratègic sigui una eina suficient per avaluar l'impacte ambiental d'un projecte d'aquesta envergadura.

Arribat a aquest punt, **exigim que s'aturi el projecte del PDU fins que no s'incorpori de forma clara com s'ha de fer l'avaluació ambiental global i particular de cadascun dels projectes que se'n deriven. Aquest és un aspecte prou important com per esmentar-lo i aclarir-lo tant en la Memòria com en la Normativa, ja que estan en joc el compliment de Directives Europees i normatives estatals i catalanes en matèria ambiental i de Canvi Climàtic.**

D'altra banda, volem fer esment, també, a l'Estudi d'Impacte Ambiental, ja que considerem que **té greus mancances i incongruències**, i no respon al que s'espera del seu títol, que és un estudi que ha de formar part de l'Avaluació d'impacte estratègic del PDU de la terminal logística.

En efecte, les incongruències apareixen en moltes parts del text. En relació amb l'antiga llera, en l'apartat de Diagnosi Ambiental es diu:

L'antiga llera, espai per on passaran les infraestructures viàries i ferroviàries, serà el lloc més afectat pels projectes que s'emmarquen dins d'aquest PDU. Però des del desviament del riu, s'ha ocupat per horts i usos irregulars, s'ha reblert de materials i de precàrregues i no té els mateixos valors ambientals que tenia abans del 2004. Com es veurà a la diagnosi, els valors ambientals en l'espai portuari són realment molt escassos i la majoria se situen fora de l'àmbit de la ZAL, a l'altre marge del riu.

I en canvi, en la descripció del medi biòtic s'esmenta l'estudi encarregat per Barcelona Regional, "Estudi i cartografia dels hàbitats (CORINE i HIC) i la flora autòctona i exòtica d'interès a l'antiga llera del riu Llobregat" (Guardiola i Petit 2021), en el qual es detecten, d'entrada i sense ser un estudi complet de l'espai en tots els seus vessants, 6 hàbitats d'interès comunitari, un dels quals és prioritari:

L'estudi correspon a l'aixecament cartogràfic a escala 1:1.000 dels hàbitats CORINE i dels Hàbitats d'Interès Comunitari (HIC) de l'antiga llera del riu Llobregat, que engloba un total d'unes 100 ha. El treball de camp s'ha realitzat entre mitjans de gener i la primera quinzena d'abril de l'any 2021, això pot fer que alguns dels hàbitats lligats al medi aquàtic que tenen un òptim de desenvolupament més tardà (estiu-principis de tardor) no s'hagin pogut caracteritzar del tot. Així doncs, s'han delimitat 426 polígons i 67 punts, que corresponen a 39 hàbitats CORINE, 26 són presents a la cobertura de polígons, 25 a la de punts, i 12 a totes dues. D'aquests, 6 correspondrien a hàbitats d'interès comunitari (2 apareixen a la cobertura de polígons, 6 a la cobertura de punts i 2 a les dues cobertures), un d'ells és prioritari.

Així mateix, considerem una omisió molt greu i rellevant el fet que en la Diagnosi ambiental no es faci cap tipus de comentari sobre les dades de l'Informe final de l'inventari faunístic a l'antiga llera del riu Llobregat (2020) que es podia consultar en la fase anterior de tramitació del PDU, la de "participació" ciutadana. En aquest estudi es conclou que, malgrat les recents destruccions deliberades d'aquest espai natural per part del Port, a l'antiga llera encara hi habiten com a mínim 88 espècies d'ocells (entre les quals, la gavina corsa).

És a dir, que **per un costat, segons l'equip redactor, hi ha valors ambientals escassos, però, alhora, reconeix que hi ha 6 hàbitats d'interès comunitari** i omet la presència destacable de gairebé un centenar d'espècies d'ocells (entre moltes altres espècies vegetals i animals). Sembla que la Diagnosi no ha tingut en compte o ha omès deliberadament els estudis més recents respecte a l'antiga llera.

Però les mancances de l'Estudi no s'acaben aquí. Per citar-ne una altra, en l'apartat de conclusions de la Diagnosi s'arriben a fer afirmacions com:

Les 68 ha de l'antiga llera són l'únic espai amb una superfície rellevant permeable i amb sòl orgànic que es veurà parcialment impermeabilitzat. Per altra banda, no es coneix la qualitat dels sòls.

Pel que veiem, en un l'Estudi d'impacte estratègic es conclou que no es coneix la qualitat dels sòls de l'antiga llera, indret on el mateix Port de Barcelona porta anys fent recàrregues i on s'ubicaran tres terminals de ferrocarrils. Aquest tipus d'afirmacions ja invaliden l'Estudi i el fan poc creïble i amb una greu manca de rigor.

**Demanem rectificar aquestes incongruències, aclarir aquestes afirmacions i fer un Estudi Ambiental Estratègic fidedigne i basat en tots els estudis objectius presents i passats i no en afirmacions subjectives i sense fonament.**

Però la principal mancança de l'Estudi Ambiental Estratègic és el fet que incorpora una visió parcial de les infraestructures a desenvolupar amb la planificació del PDU, ja que només es donen alternatives sobre els espais lliures. Els objectius ambientals estan centrats bàsicament en els espais buits, la llista d'impactes ambientals potencials previstos no inclou mesures concretes, i moltes de les alternatives i propostes són totalment subjectives. Un exemple de la subjectivitat de les afirmacions és la següent, on s'afirma que el PDU de la terminal logística té com a objecte "la infraestructura verda":

El canvi climàtic és un dels reptes d'aquest segle. L'activitat portuària és un dels actors claus en la mitigació d'emissions a escala local. D'altra banda, l'entorn natural on s'ubica, amb zones humides i litorals, és un dels previsiblement més afectats. El PDU de la terminal logística té com a objecte la infraestructura verda, que és una eina de resiliència front el canvi climàtic.

És una fal·làcia dir que aquest és l'objectiu general principal del PDU, tal com mostra de forma evident el mateix títol del projecte urbanístic, l'objectiu central del qual és promoure una terminal logística intermodal que incorpora terminals ferroviàries, nusos viaris i noves autopistes.

En el mateix sentit, i continuant amb l'enumeració de les mancances/omissions del document, l'article 21 de la LLEI 16/2017, de l'1 d'agost, del canvi climàtic indica que:

2. Els promotors de la planificació dels àmbits sectorials següents: [...] i els promotors dels projectes constructius de noves infraestructures de ports, aeroports, transport terrestre i ferroviari, energia, residus i aigua que es desenvolupin a Catalunya han d'incorporar, en el marc de l'avaluació ambiental estratègica de plans i en el marc de l'avaluació d'impacte ambiental de projectes:

a) L'anàlisi de la seva vulnerabilitat davant els impactes del canvi climàtic d'acord amb el coneixement científic actual. Els estudis ambientals estratègics dels plans i els estudis d'impacte ambiental dels projectes han de preveure, quan així ho determini l'anàlisi de vulnerabilitat efectuat, mesures d'adaptació als impactes del canvi climàtic així com el seu seguiment i monitoratge.

En el cas dels projectes constructius de noves infraestructures, aquesta anàlisi ha d'avaluar, almenys, l'impacte sobre la nova infraestructura de l'increment de la frequència de fenòmens meteorològics extrems i, en cas que sigui pertinent -segons la tipologia d'infraestructura-, de la manca de subministraments.

b) L'avaluació de la seva contribució a les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle, inclòs el seu impacte sobre l'estoc de carboni i la capacitat d'embornal del territori afectat. Aquesta avaluació ha d'incloure, per a cada una de les alternatives considerades, una estimació de les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle.

En el cas dels projectes constructius de noves infraestructures, aquesta avaluació ha de tenir en compte tant la fase de construcció com la d'explotació.

c) En el cas dels plans l'abast dels quals sigui el conjunt de Catalunya, aquests han d'incloure també un objectiu de reducció d'emissions de gasos amb efecte d'hivernacle respecte a un any base de referència. Aquesta obligació també és d'aplicació per a aquells plans amb un abast territorial més reduït però en els quals la participació de les seves emissions respecte del total de l'àmbit a Catalunya sigui significativa.

Doncs bé, **l'esmentat Estudi no inclou:**

- el **seguiment i monitoratge de les mesures d'adaptació al canvi climàtic**, tan sols inclou unes mesures preventives de correcció ambiental i de seguiment, però de temes ambientals diversos.

- una llista dels impactes sobre les noves infraestructures de la **frequència de fenòmens meteorològics extrems**.

- els impactes de la **manca de subministraments**, clau en un projecte d'aquesta envergadura.

- el càlcul de la contribució del projecte a les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle en el territori afectat per a cada una de les alternatives no es fa com a tal. Quan s'analitzen les alternatives per als espais buits, només es fa esment al fet que una alternativa genera menys emissions que una altra, afirmació basada en apreciacions subjectives, sense explicacions clares i sobretot, sense haver fet un estudi mínim per donar una xifra per a cadascuna de les alternatives.

- no s'avalua la **contribució del projecte a les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle dins el territori afectat**, entenent com a tal l'àrea metropolitana de Barcelona. De fet, en el mateix estudi ja es diu que el projecte suposaria:

una reducció d'emissions de GEH que no correspondrien ni a la ciutat de Barcelona ni a la infraestructura portuària però que podria tenir un impacte sobre el conjunt del sector del transport molt significatiu.

- el càlcul **d'emissions i contaminació que es deriven de la fase de construcció**, que per la grandària dels projectes que es deriven del PDU, suposaran anys de construcció i de generació d'emissions a la zona.
- un **objectiu de reducció d'emissions de gasos amb efecte d'hivernacle respecte a un any base de referència**.

Per tant, **demanem que s'incloguin aquestes mancances en l'Estudi Ambiental i que s'incloguin els estudis, càlculs i avaluacions pertinents.**

A més, la Llei 21/2013 d'Avaluació Ambiental disposa el procediment i continguts que s'han de presentar per a la tramitació d'un procés d'avaluació ambiental estratègica de plans i programes, com és el cas, i l'annex IV indica el contingut de l'Estudi Ambiental Estratègic que s'ha de tramitar en paral·lel a la proposta urbanística:

#### ANEXO IV

Contenido del estudio ambiental estratégico

La información que deberá contener el estudio ambiental estratégico previsto en el artículo 20 será, como mínimo, la siguiente:

1. Un esbozo del contenido, objetivos principales del plan o programa y relaciones con otros planes y programas pertinentes
2. Los aspectos relevantes de la situación actual del medio ambiente y su probable evolución en caso de no aplicación del plan o programa;
3. Las características medioambientales de las zonas que puedan verse afectadas de manera significativa y su evolución teniendo en cuenta el cambio climático esperado en el plazo de vigencia del plan o programa;
4. Cualquier problema medioambiental existente que sea relevante para el plan o programa, incluyendo en particular los problemas relacionados con cualquier zona de especial importancia medioambiental, como las zonas designadas de conformidad con la legislación aplicable sobre espacios naturales y especies protegidas y los espacios protegidos de la Red Natura 2000;
5. Los objetivos de protección medioambiental fijados en los ámbitos internacional, comunitario o nacional que guarden relación con el plan o programa y la manera en que tales objetivos y cualquier aspecto medioambiental se han tenido en cuenta durante su elaboración;
6. Los probables efectos significativos en el medio ambiente, incluidos aspectos como la biodiversidad, la población, la salud humana, la fauna, la flora, la tierra, el agua, el aire, los factores climáticos, su incidencia en el cambio climático, en particular una evaluación adecuada de la huella de carbono asociada al plan o programa, los bienes materiales, el patrimonio cultural, el paisaje y la interrelación entre estos factores. Estos efectos deben comprender los efectos secundarios, acumulativos, sinérgicos, a corto, medio y largo plazo, permanentes y temporales, positivos y negativos;
7. Las medidas previstas para prevenir, reducir y, en la medida de lo posible, compensar cualquier efecto negativo importante en el medio ambiente de la aplicación del plan o programa, incluyendo aquellas para mitigar su incidencia sobre el cambio climático y permitir su adaptación al mismo;
8. Un resumen de los motivos de la selección de las alternativas contempladas y una descripción de la manera en que se realizó la evaluación, incluidas las dificultades, como deficiencias técnicas o falta de conocimientos y experiencias que pudieran haberse encontrado a la hora de recabar la información requerida;
9. Un programa de vigilancia ambiental en el que se describan las medidas previstas para el seguimiento;
10. Un resumen de carácter no técnico de la información facilitada en virtud de los epígrafes precedentes.



D'acord amb la legislació d'avaluació ambiental, Llei 21/2013, doncs, sol·licitem que a l'estudi s'hi inclogui específicament i detalladament un estudi concret sobre la interrelació dels impactes ambientals previstos de la totalitat del projecte, no només dels espais lliures. Així mateix, ha d'incloure un estudi sobre els possibles efectes acumulatius derivats del desenvolupament d'aquest planejament urbanístic amb tota la resta de plans i projectes urbanístics de la plana del Llobregat, del port, de l'Hospitalet de Llobregat i la Zona Franca, estiguin en execució, aprovats pendents d'executar, en tramitació o en redacció. Recordem que el que demana la Llei no és una descripció, sinó programes, objectius i efectes concrets.

Per tant, **concloem que l'Estudi ambiental estratègic presentat és incomplet i poc rigorós, ja que no inclou els veritables efectes de les modificacions urbanístiques proposades, i aquestes mancances semblen obeir a no voler reflectir els efectes reals que tindrà el projecte amb tot el seu desenvolupament.** A més, manquen estudis i aclariments sobre molts temes, i **incompleix requeriments de la legislació sobre canvi climàtic i la legislació d'impacte ambiental.** D'aquesta manera, no pot considerar-se, en cap cas, un estudi vàlid que pugui formar part de l'avaluació ambiental estratègica del PDU de la terminal logística en els termes com està redactat. **Per tant, exigim l'aturada de la tramitació del PDU ateses les greus mancances de l'Estudi ambiental estratègic que l'acompanya i que caldria refer de nou de dalt a baix.**

## Quarta:

### **Sobre la justificació de la ubicació dels espais verds-lliures, la seva funcionalitat i el seu disseny supeditat a les noves infraestructures i a permetre el creixement de la ZAL**

La distribució dels espais verds-lliures presentats en la proposta del PDU i que corresponen a l'Alternativa 3" queda molt lluny d'una suposada coherència amb la resta d'espais i d'una veritable xarxa connectada d'espais verds.

De fet, des del moment en què **no es considera l'antiga llera un espai lliure a preservar malgrat ser IBA i, per tant, ser espai lliure i protegit**, qualsevol planificació que es faci desnaturalitza totalment l'entorn, prioritza les infraestructures i converteix els espais verds en simples voreres amb arbres. I això es el que planteja aquest PDU.

La proposta que es presenta és una oportunitat perduda per intentar esponjar els espais que són objecte del PDU, especialment les zones logístiques entre la nova i l'antiga llera, on s'ubiquen el mínim d'espais verds. Tal com estan dissenyats, no poden actuar com a zona tampó, ni ajudar a reduir l'illa de calor, ni, tampoc, mitigar la contaminació provocada per l'enorme trànsit de vehicles pesants de les ZAL.

**El que s'ha fet amb el projecte presentat en el PDU és ampliar al màxim la superfície de la ZAL i, com no hi havia possibilitat d'encabir els espais lliures amb totes les infraestructures viàries, ferroviàries i nous terrenys logístics planificats, s'ha fet la pirueta, amb el beneplàcit de l'Ajuntament del Prat, de completar la xarxa d'espais verds a la llera dreta del riu, en uns espais totalment desconnectats de l'espai central que és objecte del PDU. A sobre, les zones buides del marge dret del riu JA són actualment espais verds.**

Recordem primer un parell d'articles de la Llei d'urbanisme:

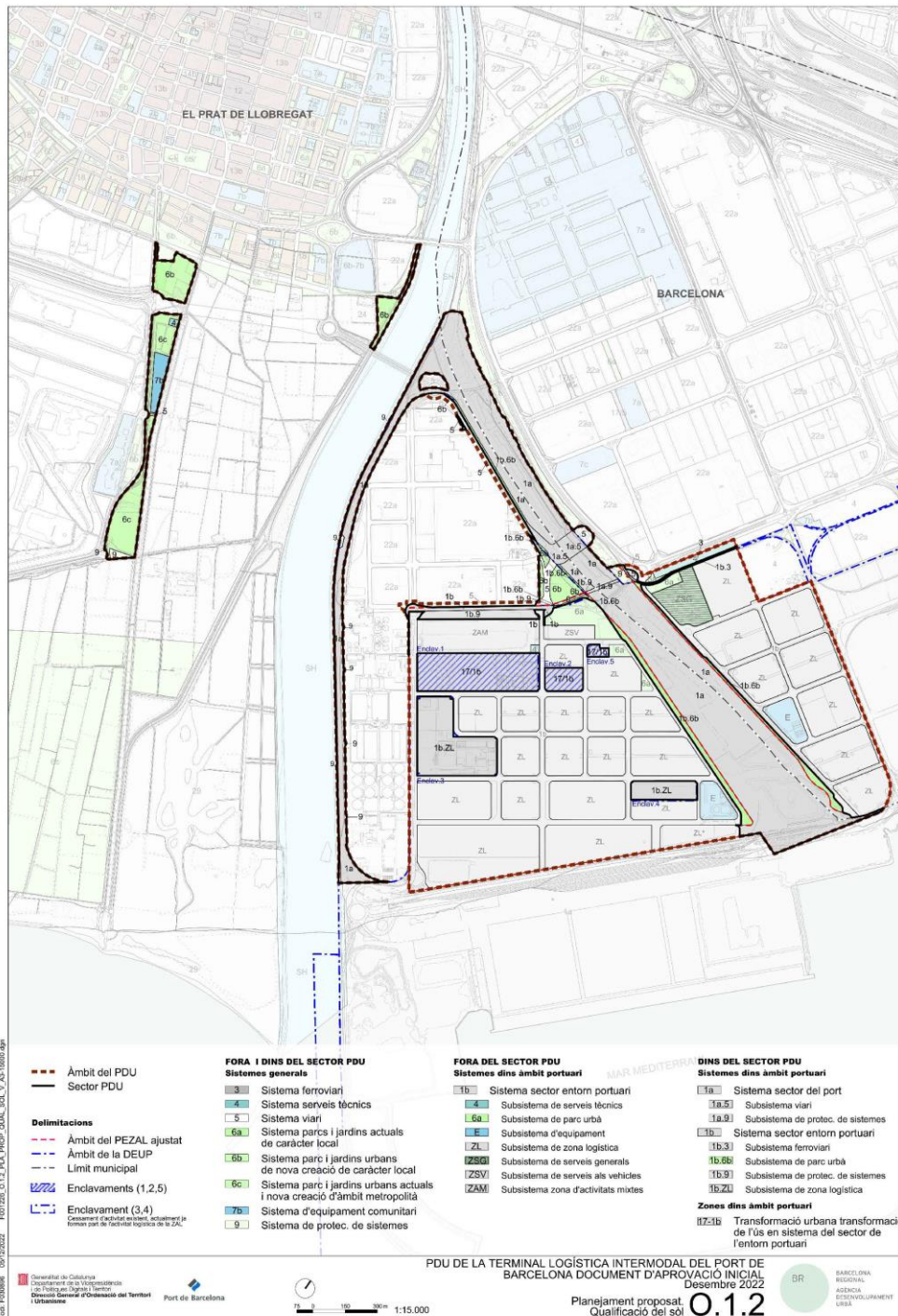
ARTICLE 9 Directrius per al planejament urbanístic

7. Les administracions urbanístiques han de vetllar perquè la distribució en el territori dels àmbits destinats a espais lliures i a equipaments s'ajusti a criteris que en garanteixin la funcionalitat en benefici de la col·lectivitat

ARTICLE 98 Modificació dels sistemes urbanístics d'espais lliures, zones verdes o d'equipaments esportius

1. La modificació de figures del planejament urbanístic que tingui per objecte alterar la zonificació o l'ús urbanístic dels espais lliures, les zones verdes o els equipaments esportius considerats pel planejament urbanístic com a sistemes urbanístics generals o locals ha de garantir el manteniment de la superfície i de la funcionalitat dels sistemes objecte de la modificació.

Com veiem en el plànol de sota, la funcionalitat que poden tenir aquests espais proposats que acaben estant totalment inconnexos i separats entre ells, és gairebé nul·la, ja que acaben essent peces aïllades per terminals ferroviàries, naus industrials i autovies, i el benefici per a la col·lectivitat d'aquests espais separats entre ells i en un territori que quedarà inhòspit es fa difícil de trobar.



Però entrant a les característiques de cada espai i analitzant la seva funcionalitat, tenim que:

1. *L'espai 01- Passeig perimetral infraestructures-ZAL Barcelona* connecta l'entrada de la ZAL amb un suposat pàrquing de camions que hi haurà al final del mateix, és a dir un "cul de sac", que no condueix enlloc ni connecta espais. Així mateix, *l'espai 02- Passeig perimetral infraestructures-ZAL Prat de Llobregat* només dona accés a les naus del parc logístic, amb la qual cosa la seva funcionalitat és molt limitada. A més, en la Normativa del PDU ja s'anticipa que **aquests espais poden ser d'accés limitat per ser terreny del Port del Barcelona**, tal i com ho són en aquests moments. Per tant, **ni són funcionals i probablement no siguin de lliure accés. Demanem aclarir si aquests espais lliures seran d'accés públic o no, ja que si no ho són, no es poden considerar com a tals, atès que no podran garantir "la funcionalitat en benefici de la col·lectivitat"**.

Article 12. Sistema general portuari

2. Els sòls d'espais lliures del sistema portuari tenen consideració d'ús públic i d'accés lliure amb les restriccions de seguretat que siguin necessàries d'acord amb la funcionalitat del sistema portuari.

2. En el cas de l'espai 03 Parc ZAL-Pratenc ja a la mateixa Memòria del PDU es **reconeix que el travessen tot tipus d'infraestructures viàries, ferroviàries, i la passarel·la** per a vianants i bicicletes, tot i que s'hi conclou, sorprenentment, que "no afecten l'espai". Creiem que és evident que aquestes construccions sí que afectaran la seva funcionalitat.

A més, sobre aquest espai, a la Normativa es diu que:

Aquest es preveu que sigui el punt d'arribada de la passera per a vianants que l'ha de connectar amb el carrer A, garantint així la continuïtat de l'estructura dels espais lliures entre les zones humides del Delta del Llobregat i Montjuïc.

En aquest punt, clarament, s'observa una greu **confusió dels redactors/ores del PDU entre la connectivitat de persones (passera) i la connectivitat ecològica (zones humides)**, i, en un salt que difícilment es pot entendre, connecten aquest espai amb Montjuïc. No entenem com pretenen que l'espai Parc ZAL- Pratenc sigui un connector ambiental entre Montjuïc i el Delta, ja que està encerclat per naus industrials i el veritable connector és l'antiga llera del riu, que el Port s'ha dedicat a destruir il·legalment en els darrers anys. **Demaneu aclarir aquest punt i en quins estudis i planificacions es basen, perquè en cap moment s'adjunta un estudi de la connectivitat ecològica dels espais lliures proposats.**

3. En el cas de l'espai 04 Passeig perimetral infraestructures Pratenc, les seccions que es presenten ja orienten com seran aquests espais lliures. La Memòria no n'indica l'amplada i només els descriu dient que seran una "franja suficientment ample per poder circular-hi a peu i en bicicleta", és a dir, el que entenem per una vorera amb algun tipus de vegetació. **Recordem que les voreres no són susceptibles de ser espais lliures segons la Llei d'Urbanisme** (vegeu més avall, article 34).



4. En el cas dels espais 05- *Espai fluvial i punt de confluència* i l'espai 06- *Espai transició Ciutat-Parc agrari*, la situació és completament diferent, ja **que aquests espais ja són actualment espais lliures i verds i, en una part important, són espais agrícoles.**

La Memòria del PDU justifica el canvi de qualificació i l'eliminació definitiva de sòl agrari en el primer cas, l'espai 05, per "relligar diversos recorreguts caminables dels espais", i en el segon cas, l'espai 06, per "preservar el Parc Agrari de certa pressió social" i, a més, perquè "no s'hi estan desenvolupant activitats agrícoles". **Justificar la possibilitat de canviar la qualificació de sòl agrari a parc urbà sobre la base que no s'està creant actualment no és cap motiu de pes i invalida el canvi de qualificació.** Si aquesta justificació fos vàlida, es podria canviar la qualificació de l'antiga llera per restaurar-ne el valors naturals, ja que en ella no s'hi estan desenvolupant, ni mai s'hi han desenvolupat, infraestructures ferroviàries. Tampoc s'entén com es vol "preservar el Parc Agrari" quan el que s'està plantejant és destruir-ne una part per ampliar els "espais caminables". En definitiva, les justificacions són totalment subjectives i mancades del rigor necessari que se suposa que ha de presentar una proposta de PDU.

A més l'article 10 de la llei 3/2019 d'espais agraris indica, sense perjudici de si l'espai està conreat o no, que:

Anàlisi d'afectacions agràries

1. Les figures de planejament territorial i urbanístic que afecten els espais agraris i els projectes d'obres que s'hi hagin de desplegar han d'incorporar en les memòries corresponents, d'una manera total o parcial, una anàlisi d'afectacions agràries que avalui les afectacions sobre els espais agraris que poden derivar del pla o el projecte que es vol dur a terme.

**Per tant, la documentació està incompleta perquè manca incorporar una anàlisi detallat de les afectacions agràries, tal com estableix la llei.**

La Memòria apunta que la substitució dels terrenys agrícoles del Parc Agrari per horts lúdics, donaran continuïtat a l'activitat agrícola:

la qualificació d'aquests sòls com a espais lliures i equipament comunitari els dota d'ús i funció social ahora que permet la continuïtat de l'ús agrícola que s'està desenvolupant,

Doncs bé, els horts lúdics són un espai d'esbarjo, però no són agrícoles com a tals, i menys si estan dins el nou sistema d'espais lliures. Recordem que segons la llei d'urbanisme els espais lliures poden contenir parcs, jardins, zones verdes, espais per a l'esbarjo, lleure i esport, i no espais agrícoles. El que es **pretén amb aquest redactat confús és fer creure que la destrucció dels espais agrícoles queda atenuat pels horts urbans, i això és una fal·làcia, són noves qualificacions d'espais de lleure.**

Article 34. Sistemes urbanístics generals i locals

El sistema urbanístic d'espais lliures públics comprèn els parcs, els jardins, les zones verdes i els espais per a l'esbarjo, el lleure i l'esport.

Però és que segons la mateixa **lleï d'urbanisme (article 9)**, el planejament urbanístic ha de **preservar el sòl d'alt valor agrícola**. És conegut que el sòl del Delta del Llobregat és un dels més fèrtils de la Mediterrània i representa un alt valor estratègic en estar situat a tocar de la conurbació urbana metropolitana, de manera que no hi ha dubte del seu alt valor. El sòl segueix tenint valor agrícola estigui o no conreat, i només el perd quan s'encimenta el terreny, ja sigui amb camins, parcs o altres instal·lacions.

3. El planejament urbanístic ha de preservar els valors paisatgístics d'interès especial, el sòl d'alt valor agrícola, el patrimoni cultural i la identitat dels municipis, i ha d'incorporar les prescripcions adequades perquè les construccions i les instal·lacions s'adaptin a l'ambient on estiguin situades o bé on s'hagin de construir i no comportin un demèrit per als edificis o les restes de caràcter històric, artístic, tradicional o arqueològic existents a l'entorn

En definitiva, el projecte del PDU inclou una nova delimitació dels espais verds-lliures en què:

- Perd totalment la seva possible funcionalitat ecològica i d'ús col·lectiu en no preveure l'antiga llera com un espai lliure, en eliminar espais lliures de la zona entre les dues lleres i completar-los amb espais de la llera dreta del riu que ja són espais lliures i verds, de manera que tots ells acaben desconnectats i sense cap tipus de continuïtat.
- Els espais lliures dins de la ZAL són susceptibles de no ser d'accés públic i, a més, no tenen cap funció connectora, ja que no tenen sortida per la banda mar.
- L'espai Passeig perimetral infraestructures Pratenc no és un espai lliure, és un disseny d'una vorera envoltada de vials de dos i tres carrils i, per tant, perd la seva funcionalitat com a espai lliure.
- En el cas dels espais lliures situats a la llera dreta, en gran part requalifiquen terreny agrari en parc urbà, sense fer els estudis pertinents i sense justificar adequadament el perquè s'elimina terreny agrari.

- Trobem a faltar en els documents les gestions i estudis fets al Consorci del Parc Agrari del Baix Llobregat per justificar i permetre que part del seu territori passi a tenir altres qualificacions no agrícoles.
- No s'inclou l'àrea del Morrot, tot i que quedarà afectada pel PDU en traslladar-hi els usos ferroviaris. Caldria, com a mínim, esmentar la zona i indicar si també serà espai lliure.
- S'incompleix la llei d'urbanisme en no preservar sòls d'alt valor agrícola.

**Per tot això exigim aturar la tramitació del PDU, replantejar la ubicació dels espais lliures i que el projecte deixi de supeditar aquests espais als interessos de creixement de la ZAL, als interessos del Port de Barcelona de destruir sistemàticament l'antiga llera i als interessos de l'Ajuntament del Prat de dotar-se amb noves zones de parcs i esbarjo a tocar d'un nou barri que s'està creant a sobre del que fa poc eren terrenys conreats (ARE Sud).**

## Cinquena: Sobre l'afectació al paisatge de les noves infraestructures que permetrà desenvolupar el PDU

Analitzant els diferents documents i estudis presentats, veiem que l'Estudi d'impacte i integració paisatgística conclou de forma molt clara que **els projectes derivats del PDU suposaran una important transformació del paisatge i que incorporaran elements d'envergadura significativa**:

Les infraestructures viàries i ferroviàries causaran una transformació del paisatge important, tot i ser dins de l'entorn més antropitzat, les vies de tren i els serveis que necessitaran, així com els nous accessos viaris i de connexió que han de superar el riu i en alguns casos les infraestructures ferroviàries comporten canvis en la percepció dels horitzons visuals en aparèixer en els primers plans **elements d'envergadura significativa**, que ara no existeixen.

Malgrat això, la Normativa del PDU només tracta la mitigació dels impactes del paisatge en el Capítol IX. d'Espais lliures (Article 65. Directrius de disseny dels espais i de paisatge) on es diu que els espais lliures han de:

c. Mitigar l'impacte visual i acústic de les noves infraestructures a través de la modulació de la topografia i el disseny dels espais.

I en el document de la Memòria del PDU en el seu punt 3. Memòria d'ordenació, dins els criteris de la proposta només estableix que s'han de:

- Establir mesures de sostenibilitat i criteris d'integració paisatgística dels espais respecte el pas de les infraestructures.
- Garantir la mínima afectació dels terrenys i vegetació naturals.

Per tant, quedant clar que les infraestructures viàries i ferroviàries que podran desenvolupar-se amb el PDU (i els projectes associats) causaran una "transformació del paisatge important" i "canvis en la percepció dels horitzons visuals" amb "elements d'envergadura significativa", veiem que **aquests efectes no queden recollits ni en la Normativa ni en la Memòria**. Posem nom a aquests "elements d'envergadura":

- una nova autopista a l'antiga llera, tres terminals de ferrocarril (ferroviari i dues terminals intermodals) i diversos vials elevats amb una rotonda i nus viari elevat.
- una nova via de tren i una estació ferroviària (terminal ferroviària A) a la nova llera.
- noves infraestructures viàries al marge esquerre de la desembocadura del riu Llobregat.
- noves vies ferroviàries i viàries al marge esquerre del riu Llobregat per sobre dels límits del PDU fins a Cornellà de Llobregat.

Així doncs, queda clar que **són totalment insuficients les mesures i els impactes que s'han inclòs a la Memòria i a la Normativa sobre el paisatge, unes informacions que no garanteixen en absolut un tractament del paisatge específic i rigorós en el desenvolupament del projecte**.

A més, en el Catàleg del paisatge de la regió metropolitana Barcelona (Unitat 11 Delta del Llobregat), que és el catàleg de paisatge referent de la zona, dins les propostes de criteris i accions dirigits prioritàriament a la protecció i a l'ordenació de la unitat es fan les propostes de:

11.2. Buscar la manera d'assegurar la connectivitat de les zones humides protegides així com la conservació dels valors (natural i estètic) de totes les zones humides, per la qual cosa caldria limitar els usos, ajustar les necessitats, reduir les ocupacions i preveure franges de transició suficients entre àrees.

11.17. Mantenir en el possible la façana fluvial del Llobregat i els marges de les rieres i els canals principals lliures d'ocupació per polígons industrials, naus agrícoles i hivernacles. Respectar, en qualsevol cas, els camins de vora existents o potencials.

Com es veu en el plànol de sota, **el projecte no assegura la conservació ni natural ni estètica dels valors de l'antiga llera** (que queda definitivament ocupada i destruïda) i de la nova llera (que n'ocupa tot el marge esquerre en aquest tram), i no preveu cap tipus de franja de transició, especialment en la nova llera.

El projecte **no manté la façana fluvial lliure**, omple el marge esquerre amb una terminal ferroviària i una nova autopista de quatre carrils fins a Cornellà de Llobregat, i **elimina la possibilitat d'establir-hi camins en una zona que actualment es troba totalment naturalitzada.**



Dins de les mateixes propostes del Catàleg del paisatge de la regió metropolitana Barcelona (Unitat 11 Delta del Llobregat) es diu que s'ha de:

11.22. Preservar les fites paisatgístiques com la torre Barona i evitar les construccions, infraestructures i, en general, barreres visuals que impedeixin o dificultin considerablement la percepció de les vistes més interessants.

La nova terminal ferroviària situada al marge esquerre de la nova llera **afecta directament la percepció del riu en el seu tram final**, especialment les vistes i el paisatge que es veu des del marge dret, on s'albira Montjuïc en l'horitzó. A banda de les afectacions de soroll i contaminació que provocarà la terminal, aquesta afectarà directament tot el paisatge de la desembocadura del riu.





Vista del marge esquerre del riu Llobregat des dels espais naturals, just al lloc on anirà la nova terminal ferroviària.

Així mateix, la llera del riu Llobregat per sobre del pont de Nelson Mandela perdrà tota la seva qualitat paisatgística, amb vistes a Collserola i la vall del Llobregat, en permetre la present proposta del PDU i els projectes associats previstos establir al marge esquerre del riu les vies ferroviàries i una gran nova infraestructura viària.



Vista del marge esquerre del riu Llobregat des de pont de Nelson Mandela, al punt on es prolongarà el via ferroviari i s'iniciarà l'autopista.

De forma general, el catàleg del paisatge de la regió metropolitana de Barcelona té com objectius de qualitat paisatgística els següents criteris:

Criteri 3.1. Considerar els cursos fluvials i la seva àrea d'influència immediata com a àmbits de conservació prioritària pel seu interès connector ecològic i paisatgístic (des del entorns de muntanya als nuclis urbans, passant per les planes agrícoles, etc.).

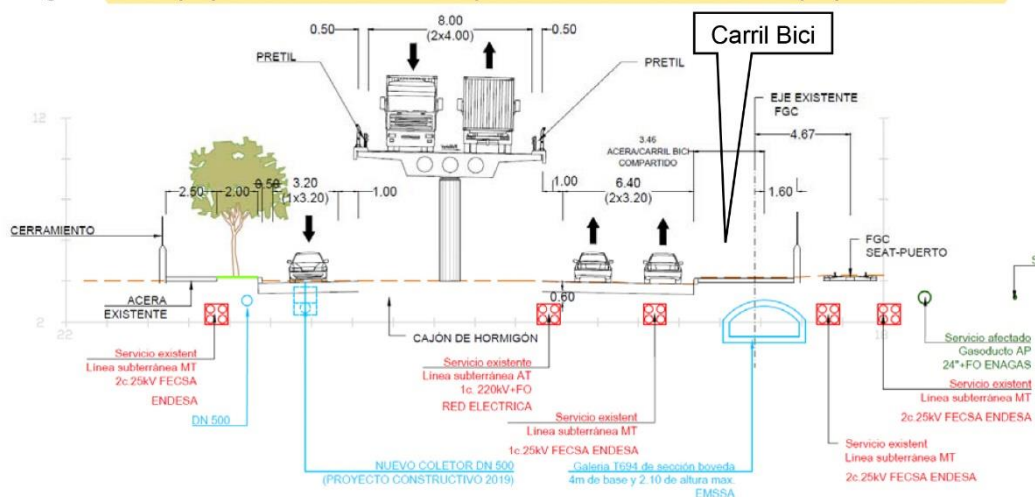
Criteri 3.4. Considerar els paisatges fluvials també com a sistemes de relació entre assentaments i potenciar camins i vies verdes al llarg del seu curs. Afavorir també activitats de regeneració i protecció dels entorns fluvials i de difusió dels seus valors.

Com es pot veure en els plànols anterior i en el de sota **amb la nova xarxa rodada prevista, la proposta de noves infraestructures del PDU (i els projectes associats) destrueix assentaments verds al llarg del riu i també la seva àrea d'influència, i malmet els entorns actuals que permeten la continuïtat paisatgística** i, alhora, albirar la plana deltaica, des de Montjuïc fins a Collserola, i tota la de Barcelona. El projecte del PDU topa directament amb els criteris del catàleg, el qual, recordem, és emparat i fet a partir de les directrius del paisatge de la Llei de protecció i ordenació del paisatge, Llei 8/2005, de 8 de juny (articles 10, 11, 12).



Finalment, l'Estudi d'impacte i integració paisatgística presentat no reflecteix la totalitat del projecte ni els efectes reals del mateix en el paisatge, ja que en cap moment s'inclouen plànols en 3 dimensions que aportin una idea real de l'impacte dels nous vials i terminals, com sí fa l'estudi en les zones lliures "verdes". Les úniques imatges del veritable impacte que poden mostrar una mínima visió de la realitat del projecte són les incloses dins la Memòria i l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada, com les que adjuntem a sota. Aquestes il·lustracions poc tenen a veure amb les imatges incloses en l'estudi d'impacte i integració paisatgística, el qual en cap moment valora l'impacte d'aquests passos elevats ni de les noves infraestructures viàries i ferroviàries.

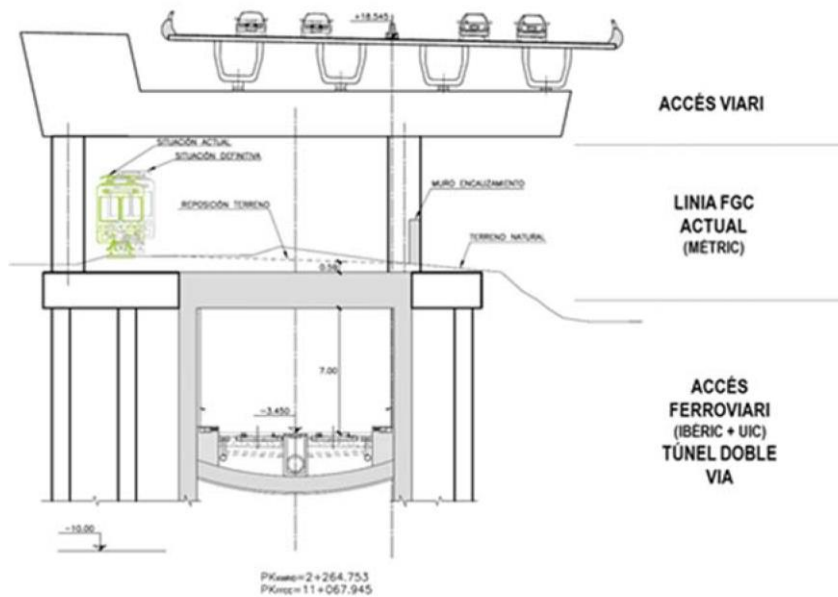
Imatge 92: Secció proposada en el tram de la rampa del carrer 6 en l'estudi de GPO pel port de Barcelona.



Font: © Projecte de GPO.

## Nous accessos viaris i ferroviaris del Port de Barcelona

### Detall accessos ministeri



En conclusió, **considerem que l'estudi d'impacte i integració paisatgística, la memòria i la normativa no tenen en compte les directius del catàleg del paisatge de la regió metropolitana en les unitats 21, Pla de Barcelona i 11, Delta del Llobregat i en les seves consideracions generals.** I que en cap moment no especifiquen ni detallen, i per tant no han estudiat ni valorat de forma seriosa i real, els impactes en el paisatge que provocarà el desenvolupament del PDU.

**Demaneu, per aquests motius, aturar la tramitació del PDU, fins que no quedin reflectides de forma fidedigna, com a mínim, les afectacions reals en el paisatge que provocarà el desenvolupament d'aquest projecte i, també, les especificacions de si aquests efectes entren en contradicció amb les directius i normatives al respecte.**

## Sisena: Sobre les condicions, les conclusions i les omissions del procés participatiu del projecte del PDU.

Per començar, ens sobta aquest punt de la redacció de la memòria:

Durant la fase preparatòria es va fer un esforç per assolir el repte de màxima participació, fins i tot implicant a les entitats que, manifestant el seu dissens sobre el projecte, van tenir un espai per desenvolupar el seu argumentari i punts de vista.

Entenem un procés participatiu com un lloc de debat on es poden fer aportacions i on és benvingut el dissens i no entenem com és que ha suposat “un esforç” convidar a les entitats que no estem d’acord en el projecte del PDU ni en el desenvolupament que suposarà. A més, recordem l’article 41.4 de la Llei de consultes populars no referendàries i d’altres formes de participació ciutadana (Llei 10/2014):

4. En el cas dels processos de participació adreçats a col·lectius específics, s’ha de vetllar especialment per l’aplicació dels principis d’igualtat i no-discriminació, tant en la selecció dels col·lectius cridats en funció de l’objecte del procés com dins els col·lectius mateixos.

Demanem, per tant, una **esmena a aquesta frase tant desafortunada**.

Dit això i entrant pròpiament dit en el procés participatiu, convé assenyalar que a la memòria només es fa una descripció del procés, les reunions, participants i temes tractats, sense cap explicació de quines aportacions s’han incorporat. En l’informe de participació sí que apareixen **les aportacions incorporades, i totes són sobre aspectes funcionals dels espais verds, sense incorporar cap esmena més de fons del projecte, com n’hi van haver durant el procés i que no s’han tingut en compte**.

Si bé l’objecte del PDU és “possibilitar la implementació de la terminal logística intermodal a través de l’encaix i l’ordenació urbanística”, no entenem com **en el procés participatiu pràcticament només s’han debatut i incorporat aspectes sobre els espais lliures, la seva reordenació i les característiques, i no pas la totalitat dels canvis de qualificacions presentats**. L’excusa de no ampliar el debat als temes amb més impacte ambiental i territorial, les futures terminals ferroviàries i les noves estructures viàries, ha estat que el PDU no correspon a la fase d’execució i que, per tant, el nivell de concreció era poc evident. Doncs bé, durant el procés participatiu es va donar àmplia informació dels espais lliures i les possibilitats d’intervenció, i no es va entrar en profunditat en els altres temes, cosa que sí s’ha fet en el redactat actual del projecte, on s’arriba a un grau de concreció molt alt (numero de carrils de les vies, restriccions de pas, solucions pels nusos viaris, viaductes de pas del metro, etc.).

Per tant, durant el procés participatiu es van ometre i no es va discutir la realitat total del projecte que el PDU ha de desenvolupar, cosa incomprensible tenint en compte la magnitud d’infraestructures noves que suposa. Dir que “això no toca” entra en total contradicció amb l’article 78. 4 de la Llei de transparència, accés a la informació pública i bon govern (Llei 19/2014, de 29 de desembre):

4. Són infraccions greus en matèria de govern obert:

a) Subministrar informació parcial o incompleta sobre les propostes sotmeses a la consideració dels ciutadans, de manera que això pugui alterar el sentit o el resultat del procés participatiu.

No només el sentit del procés participatiu va ser alterat en no poder-se incorporar al procés la totalitat d’afectacions del PDU més enllà dels espais verds, sinó que **els marges de la dinàmica del procés van ser clarament esbiaixats i molt limitats**.

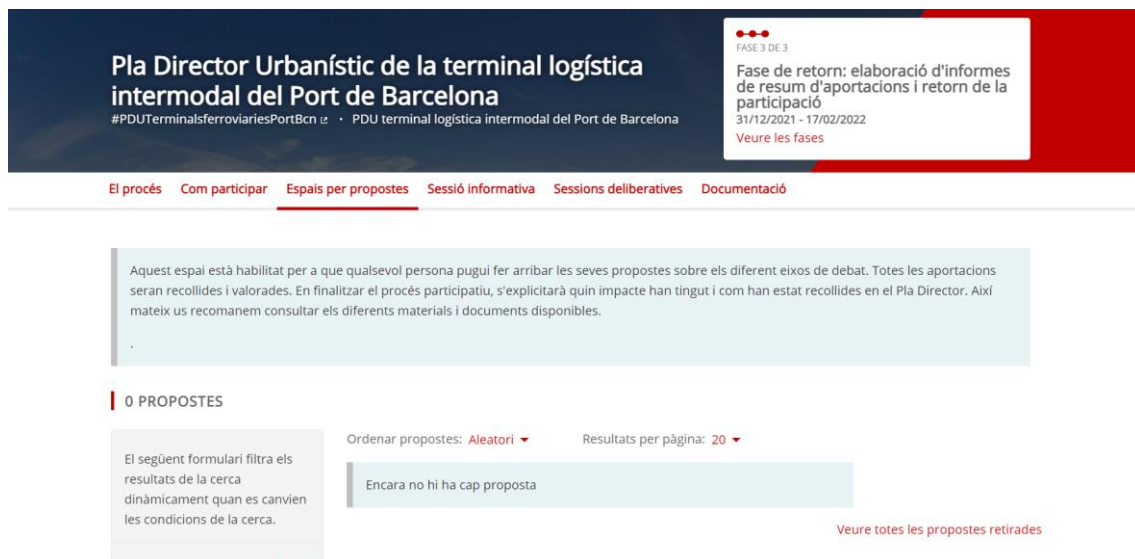
Així, la participació es va centrar només sobre una proposta ja definida de la infraestructura, i no es podien fer gaires aportacions de calat, com el mateix informe de participació reconeix que es va indicar:

Els marges del debat són molt limitats i centrats exclusivament en la definició de com haurien de ser els espais lliures, sobre una proposta ja definida de com serà la infraestructura, que no es discuteix. No es pot replantejar el model o donar opcions reals d'optar pel que seria l'alternativa zero dels plans urbanístics.

Finalment, la baixa participació en el procés de participació i, molt especialment, la nul·la participació en el portal Participa, fan pensar que hi ha hagut una greu falla en la comunicació o en la definició del procés participatiu, la qual cosa ens **fa dubtar de si realment es volia una participació de la ciutadania i dels col·lectius o passar un tràmit i ratificar una proposta concreta i prèviament cuinada.**

<https://participa.gencat.cat/processes/PDUterminallogisticaportbcn/f/3255/>

No s'han rebut propostes durant el període que ha estat actiu el procés (darrer trimestre del 2021)



**Pla Director Urbanístic de la terminal logística intermodal del Port de Barcelona**  
#PDUterminalsferroviariesPortBcn · PDU terminal logística intermodal del Port de Barcelona

FASE 3 DE 3  
Fase de retorn: elaboració d'informes de resum d'aportacions i retorn de la participació  
31/12/2021 - 17/02/2022  
[Veure les fases](#)

[El procés](#) [Com participar](#) [Espais per propostes](#) [Sessió informativa](#) [Sessions deliberatives](#) [Documentació](#)

Aquest espai està habilitat per a que qualsevol persona pugui fer arribar les seves propostes sobre els diferent eixos de debat. Totes les aportacions seran recollides i valorades. En finalitzar el procés participatiu, s'explicitarà quin impacte han tingut i com han estat recollides en el Pla Director. Així mateix us recomanem consultar els diferents materials i documents disponibles.

**0 PROPOSTES**

El següent formulari filtra els resultats de la cerca dinàmicament quan es canvien les condicions de la cerca.

Ordenar propostes: **Aleatori** ▼    Resultats per pàgina: **20** ▼

Encara no hi ha cap proposta

[Veure totes les propostes retirades](#)

Per tant, per tots aquests motius, queda clar que el procés no ha acabat sent l'eina necessària per poder incidir des de fora de l'administració en aquest projecte i ha resultat ser un procediment fallit. Tant és així, **que demanem la definició d'un nou procés participatiu on s'incloguin totes les variables derivades de les noves qualificacions del PDU, que es faci sense apriorismes i amb la totalitat de la informació disponible i que s'aturi la tramitació del PDU fins que aquest nou procés no s'hagi fet i les seves conclusions s'hagin incorporat.**

## Setena:

### Sobre la resolució del planejament de la mobilitat en els projectes que ha de desenvolupar el PDU i l'encaix del carril bici i els camins de vianants.

El Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona 2024 en el seu apartat sobre bicicletes diu el següent:

- Promoure l'ús de la bicicleta a tot l'àmbit metropolità. L'actuació proposa ampliar i millorar la xarxa d'itineraris per aconseguir una xarxa contínua, segura i còmoda, que connecti els diferents barris amb els punts d'interès per a la ciutadania i que faciliti, a més, la connexió amb l'àrea metropolitana.
- Millorar la convivència amb la resta de mitjans, i especialment amb els vianants.

Els carrils bici, doncs, han de ser continus, segurs i han de millorar al convivència amb els vianants, la qual cosa no sembla que es pugui produir en més d'un dels vials ciclistes previstos en l'estudi de Mobilitat i en la Memòria del projecte del PDU. Veient les imatges dels diferents projectes dels espais lliures previstos, queda clar que **l'encaix dels carrils bicis i els vianants està lluny de ser òptim i ajudi a millorar la convivència vianants-ciclistes**, com s'observa en les imatges de sota:



Parc ZAL-Pratenc



Passeig perimetral infraestructures-ZAL Barcelona

Així mateix, el Manual per al disseny de vies ciclistes de Catalunya de la Generalitat diferencia entre els camins verds, que es troben en plena natura, i les pistes bici, destinades a absorbir una mobilitat quotidiana en bicicleta a prop de les aglomeracions urbanes. Doncs bé, creiem que en fer el disseny dels carrils bici previstos, s'ha optat per la modalitat de vies verdes, quan el que cal en aquest entorn son pistes bici, tal i com diu el manual:

Sobre el camí verd:

Les característiques agradables del seu traçat el faran adient a les passejades en bicicleta amb cohabitació amb la resta de persones usuàries.

Aquesta cohabitació entre els vianants i les bicicletes pot generar conflictes en cas de trànsit intens i forta demanda de la mateixa via ciclista.

És el cas, especialment, dels indrets propers a les aglomeracions urbanes.

En aquestes situacions és recomanable fer servir seccions transversals amb separació física dels diferents tipus d'usuari, sempre en funció de la seva velocitat

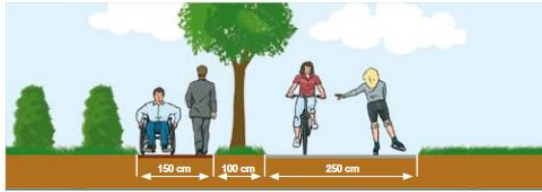


Figura 2.- Camí verd a prop d'aglomeracions urbanes amb intensitats elevades

### Sobre la pista bici

Atès que no es trobaran necessàriament en plena natura, les pistes bici estan destinades més aviat a absorbir una mobilitat quotidiana en bicicleta a prop de les aglomeracions urbanes.

La velocitat de circulació de les bicicletes a les pistes bici serà superior a la dels camins verds, ja que no han de compartir l'espai amb altres usuaris sensiblement més lents.

En el seu disseny serà prioritari l'aspecte de la minimització de les distàncies de recorregut i la consideració de les característiques geomètriques i constructives adients a un ús intensiu de la via ciclista.

Cal recordar que l'establiment d'una pista bici sovint farà necessària la previsió d'un itinerari equivalent per als vianants. Si no es preveu aquesta circumstància, serà inevitable la invasió de la pista bici per la resta de persones usuàries no motoritzades.



Figura 3.- Pista bici

Segons el Manual, queda clar que si el que es volen fer són eixos ciclistes a tocar de les aglomeracions urbanes i polígons industrials, els carrils bici adients són el de tipus pista bici, i no els tipus vies verdes sense segregar que s'estan preveient. I si realment es volen fer carrils bici que siguin usats pels treballadors i treballadores, més enllà del seu ús lúdic, cal fer carrils amables i que convidin a ser utilitzats diàriament, no passarel·les elevades compartides.

A més, hi ha un punt que, inexplicablement, no es menciona ni a la Memòria ni a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada, i és que el carrer A, el carrer 6 i el pont de Nelson Mandela són les **rutes habituals de sortida de Barcelona per a molts ciclistes de carretera**. No hi ha cap ruta més possible, ja que l'autovia C31 està prohibida per a bicicletes. I per a aquest tipus de vehicles, parlem de ciclistes en grups grans, no és viable en cap cas un carril bici estret, amb rampes i compartit en part amb els vianants, perquè és molt probable que s'acabi utilitzant el carril de vehicles, compartint el vial amb camions pesants, amb el perill que comporta.

**Demanem, per tant, una redefinició del projecte del PDU, en la qual es faci realment un bon encaix dels carrils bicis i per a vianants, i es projectin de nou, amb segregació total dels carrils de vianants, amb amplada suficient i on els vianants tinguin un itinerari diferenciat. Aquesta mobilitat, doncs, no ha de quedar supeditada a l'ocupació de l'espai que es destina a les grans infraestructures de mobilitat de vehicles motoritzats.**

D'altra banda, un dels objectius de la proposta dels espais lliures de la Memòria del PDU presentada es "potenciar els recorreguts per a vianants i en bicicleta". Doncs bé, vista la diagnosi de la xarxa viària, no sembla clar com es garantiran aquests recorreguts i com es dissenyaran perquè siguin "segurs i amb bona visibilitat", perquè **es desprèn de la Memòria que l'encaix és un problema, especialment perquè està supeditat al pas de camions:**

Cal esmentar també que les obres associades a la proposta del PDU hauran de tenir en compte el projecte del carril bicicleta del carrer 6, si es pot veure afectat per la rampa que connecta a la rotonda del carrer A amb l'hipòdrom, tenint present l'important canvi de secció que es produirà en aquest tram que obligarà a redistribuir els espais (via de FGC, 2 voreres de vianants, carril bici bidireccional, 3 carrils i 2 carrils en rampa).

Per tal d'intentar trobar una solució, es proposa que aquest tram de carril bici passi pel costat del polígon de la Zona Franca, acompanyant la vorera existent fins al carrer D i allà creuar a l'altra costat del carrer 6. D'aquesta manera es redueixen una mica les afectacions, però caldrà veure amb detall si es segueix afectant la via d'FGC. En el disseny final d'aquesta rampa del carrer 6 caldrà trobar la solució més adequada pel carril bici i el pas dels vianants d'aquest tram de carrer 6.

Per tant, la gran quantitat d'infraestructures dissenyades a cota elevada impossibiliten el disseny d'una xarxa ciclista i per a vianants contínua, segura i còmoda, ja que el projecte del PDU prioritza les infraestructures per a camions i ferroviàries per davant de les que possibiliten una mobilitat activa i sostenible. Això va en contra del que diu el Pacte Nacional per a la Mobilitat Segura i Sostenible 2021-2030. Per aquests motius, també, exigim aturar la tramitació del PDU i **redissenyar-lo completament de nou, atès que, des del punt de vista de la mobilitat, tampoc no es resolen els objectius pels qual s'ha redactat.**



**Vuitena:**

## **Sobre la prevalença de l'interès públic del projecte entès com una utilitat pública i social, en un context d'emergència ambiental i crisi energètica globals**

La Normativa del PDU deixa ben clar que la seva aprovació i desenvolupament comporta la declaració d'utilitat pública de les obres que proposa. Per tant, ha de prevaldre un interès públic en les actuacions derivades del mateix i, alhora, per posar en marxa els canvis de qualificació i l'ocupació dels terrenys i edificis afectats. Doncs bé, analitzant el projecte i les seves conseqüències, **creiem que és dubtós del tot que el PDU persegueixi un interès públic**, ja que:

- El projecte del PDU incorpora l'ampliació de les zones logístiques, tant pel trasllat d'espais verds-lliures com per requalificacions. Les ZAL Prat i Port són unes zones logístiques gestionades per l'empresa Cilsa, que té un 49% de capital privat en mans de la SOCIMI Merlin Propietats, la qual és, de facto, la gestora d'aquestes ZAL. Per tant, **és una empresa privada la que obtindrà més beneficis i més oportunitats de negoci amb els canvis de requalificació i l'ampliació de la ZAL.**
- El Port de Barcelona és una entitat pública, i caldria veure si realment **és d'interès públic que hagi de seguir creixent en la conjuntura de crisi ambiental, energètica i climàtica** a la qual ens enfrontem i que segueixi tenint més beneficis a costa de destruir el territori.

A més, el Port de Barcelona, en el seu IV Pla Estratègic 2021-2025, deixa clar que:

“El comercio exterior marítimo europeo de carga general parece que ha tocado techo y que no vivirá un crecimiento como el que ha disfrutado desde los años ochenta. Existen segmentos todavía con un alto potencial de crecimiento [...], pero en volumen difícilmente compensarán las caídas o estancamiento de otros sectores”

i, alhora, aclareix que el seu objectiu en el pla estratègic és:

“No concentrar sus esfuerzos en una única actividad, sino que quiere profundizar en su diversificación y acoger nuevas actividades logísticas y náuticas que vayan más allá de la actividad tradicional de carga y descarga”.

Queda clar, doncs, que amb aquest PDU el que es fa és ajudar el Port a “diversificar i acollir noves activitats logístiques”. L'interès públic sembla quedar allunyat, i **preval l'interès econòmic d'enriquiment amb una nova diversificació de la seva activitat** i els serveis que s'hi afegeixen (terminals ferroviàries i vials terrestres nous).

- De nou, volem recordar que la Comissió Europea ha fet una Carta d'emplaçament a les autoritats espanyoles **pel mal estat de la protecció del Delta i, entre altres coses, no classificar en la ZEPA 146 els territoris de la IBA140**, es a dir, l'antiga llera del riu Llobregat i tota la superfície de la nova, incomplint, així, les obligacions de la Directiva d'Aus. Reivindiquem el gran interès públic de mantenir aquests espais naturals, quan ja tenim el 60% del Delta del Llobregat sota el ciment i amb un fràgil equilibri ecològic, com bé ha dit la Comissió Europea.
- En plena emergència ambiental i crisi climàtica i energètica, **posem completament en dubte la utilitat pública** i la necessitat d'un projecte que,

quan es posi en marxa en la seva totalitat, ja no servirà pel que estava pensat, ateses les previsions del mateix Port i les evidents crisis esmentades. A part d'això, la seva finalització farà que augmenti el trànsit de vehicles pesants a l'àrea metropolitana, provocarà més contaminació, ocuparà tot el marge esquerre del riu Llobregat fins a Cornellà de Llobregat i destruirà una de les poques zones potencials de ser declarada espai natural protegit del Delta del Llobregat.

Finalment, aquest projecte, tal com està dissenyat, vulnera directament l'article 3 de la Llei d'Urbanisme, ja que l'ordenació proposada **no compleix en cap cas el desenvolupament urbanístic sostenible** definit com:

1. El desenvolupament urbanístic sostenible es defineix com la utilització racional del territori i el medi ambient i comporta conjuminar les necessitats de creixement amb la preservació dels recursos naturals i dels valors paisatgístics, arqueològics, històrics i culturals, a fi de garantir la qualitat de vida de les generacions presents i futures.

**Per tant, considerem que el projecte de requalificació que proposa el PDU en plena emergència ambiental, climàtica i crisi energètica és absolutament contrari a l'interès públic, la seva utilitat pública o el possible interès social, entesa la societat en el sentit més global. I més quan el Port de Barcelona ha declarat que la seva activitat comercial decreixerà en els pròxims anys, i quan es planifiquen requalificacions en el marc de l'ampliació de la ZAL que topen amb interessos d'empreses privades i que no compleixen uns mínims criteris de desenvolupament sostenible que preservin els valors naturals i paisatgístics, els quals, clarament, no es poden atribuir als nous espais lliures que es plantegen.**

**Per aquests motius i tots els exposats al llarg d'aquest document, reiterem l'aturada de la tramitació del PDU.**