



Cambra de Comerç
de Barcelona

PROPOSTA D'AMPLIACIÓ DE LA XARXA NATURA 2000 A CATALUNYA

INFORME D'AL·LEGACIONS

Maig de 2006

INTRODUCCIÓ

Marc legal i definició

La Xarxa Natura 2000 té el seu origen normatiu en la Directiva 92/43/CEE (modificada posteriorment per la Directiva 97/62/CE) "habitats", i la Directiva 79/409/CEE "de les aus" (recollida per la Directiva Hàbitats). La transposició de la Directiva Hàbitats a la legislació espanyola es va materialitzar en el Reial decret 1997/1995.

Ampliació de la Xarxa Natura 2000 a Catalunya

El Departament de Medi Ambient i Habitatge de la Generalitat ha posat a informació pública una segona versió de l'ampliació de la Xarxa Natura 2000 a Catalunya, que es compon de :

- Proposta d'espais naturals de la regió alpina catalana.
- Proposta d'espais naturals de la regió mediterrània catalana.
- Llista d'espais naturals per a la seva designació com a Zona Especial de Protecció per a les Aus.

Aquesta ampliació té com a finalitat respondre a diversos informes i procediments d'infracció que la Comissió Europea ha tramés a la Generalitat de Catalunya i a l'Estat Espanyol, en relació a la proposta de xarxa fins ara existent.

El Departament de Medi Ambient proposa, en aquesta segona versió de la proposta d'ampliació, un destacat increment en el nombre d'espais i la superfície a protegir, que representaria més del 30 % de la superfície de Catalunya (32.106,5 km²).

	Nombre d'espais	Superfície terrestre (ha)	% Superfície Catalunya	Superfície marítima (ha)
Xarxa Natura 2000 actual	69	619.984	19,3 %	—
Proposta d'ampliació febrer 2005	106	856.567	26,7 %	77.099
Proposta d'ampliació abril 2006	114	969.423	30,2 %	76.518

Dels 92 espais que figuren en el llistat de la proposta d'ampliació i es proposen per a la seva consideració com a Llocs d'Interès Comunitari, 52 es proposen també com a Zones d'Especial Protecció per a les Aus (ZEPA).

AL·LEGACIONS DE LA CAMBRA DE COMERÇ DE BARCELONA A LA PROPOSTA D'AMPLIACIÓ DE LA XARXA NATURA 2000

Impugnació general de la proposta d'ampliació

La Cambra considera que la definició de la proposta de la Xarxa Natura 2000, que s'ha d'entendre a nivell no només autonòmic o estatal, sinó també europeu, **ha de ser global i integrada en altres planificacions. Aquestes dues condicions no es compleixen en la proposta del Departament de Medi Ambient ara sotmesa a informació pública.**

1. Pel que fa a la **globalitat de la proposta**, s'ha de tenir present que la Directiva Habitats pretén definir una representació de tots els hàbitats o espècies d'interès comunitari d'Europa, amb suficients mostres de cada regió biogeogràfica per tal de garantir el seu manteniment (o restabliment), en un estat de conservació favorable.

Aquest esperit global de la Xarxa Natura 2000 ha de permetre que els espais a protegir es distribueixin uniformement per Europa, i que un país com el nostre, amb una gran varietat biogeogràfica i una orografia complicada, amb importants extensions de terreny muntanyós, no tingui perquè convertir-se gairebé en una reserva natural, ni per tant comprometre el seu desenvolupament demogràfic i econòmic.

Tanmateix, Espanya és actualment el país europeu amb major nombre d'hectàrees incloses en la Xarxa Natura 2000 (11,4 milions d'hectàrees), i, si bé el seu territori representa el 12 % del sòl de la UE-25, els espais inclosos en l'Estat espanyol dins de la Xarxa Natura 2000 representen el 25 % de tota aquesta xarxa a Europa. La Xarxa Natura 2000 representa, a més, a Espanya el 23 % del sòl de tot l'Estat.

Amb la proposta d'ampliació, la Xarxa Natura 2000 a Catalunya representarà més d'un 30 % del sòl total del nostre territori. S'ha de recordar que la superfície destinada a sòl urbà ocupa el 3,5 % de Catalunya i la dedicada a sòl urbanitzable i infraestructures un 3,2 % més.

2. Quant a la **integració en altres planificacions**, l'ampliació de la Xarxa Natura 2000 a Catalunya haurà de ser compatible amb els objectius d'equilibri territorial i de desenvolupament que estableixi la revisió del Pla Territorial General de Catalunya (PTG) que s'està portant a terme actualment. Aquest Pla determinarà el model territorial global per a Catalunya.

El PTG incorporarà **l'evolució demogràfica i econòmica futura del nostre país**. Les previsions fins ara vigents han quedat superades pels canvis recents: el Pla Territorial General de Catalunya preveia una població per Catalunya l'any 2026 de 7,6 milions d'habitants, xifra ja pràcticament assolida en l'actualitat; les últimes previsions indiquen que l'any 2015 s'arribarà als 8,5 milions d'habitants. Aquest increment demogràfic implicarà un increment paral·lel del sòl urbà, de l'activitat econòmica i dels fluxos de mobilitat de persones, mercaderies i energia, que s'han de tenir molt en compte en la proposta de la Xarxa Natura 2000 a Catalunya.

La concreció de les propostes del Pla Territorial General es materialitzarà en els corresponents plans territorials parcials i sectorials. A banda del Pla de l'Energia, pla sectorial ja aprovat, el **Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya (PITC)** es troba actualment pendent d'aprovació després del període d'informació pública.

El PITC, que incorpora les xarxes viària i ferroviària, **s'ha de convertir en l'instrument que ens permeti superar la manca de visió estratègica que ha existit tradicionalment en l'àmbit de les infraestructures.** El pla proposa directrius d'actuació i projectes de millora i nova construcció, amb horitzó temporal a l'any 2026. Comporta la construcció de 1.500 km i la millora de 1.300 km de carreteres, i la construcció de 1.100 km i la millora de 576 km de ferrocarrils, amb una inversió total de més de 37.000 milions d'euros.

Altres documents en procés d'elaboració, que fan referència a elements fonamentals per al desenvolupament del sistema productiu català, són la revisió del Pla d'aeroports i la del Pla del sector logístic, que previsiblement s'incorporaran al PITC.

Aquesta manca de globalitat i d'integració de la Xarxa Natura 2000 en un model territorial general invalida la proposta d'ampliació. Solament a partir d'un model territorial general, i no pas amb un enfocament purament sectorialitzat, es poden definir actuacions com la Xarxa Natura 2000, conjugant sostenibilitat i competitivitat, harmonitzant els interessos econòmics, socials i ambientals de Catalunya.

Conseqüentment, la Cambra de Comerç de Barcelona considera imprescindible la reconsideració d'aquesta proposta d'ampliació de la Xarxa Natura 2000, atenent als criteris i objectius que es defineixin tant en el nou PTG com en els plans territorials parcials i sectorials que se'n derivin, especialment els d'infraestructures (PITC, Pla d'aeroports, Pla del sector logístic, etc.).

Impugnació específica de la proposta d'ampliació dins l'àmbit del Delta del Llobregat i del Garraf

La Cambra de Comerç de Barcelona, seguint els criteris exposats anteriorment, i amb l'objectiu de garantir el desenvolupament futur del sistema productiu català, contempla amb especial preocupació la proposta d'ampliació de la Xarxa Natura 2000 al Delta del Llobregat i les costes del Garraf. La proposta del Departament de Medi Ambient en aquest àmbit territorial afecta molt directament a l'aeroport de Barcelona, una infraestructura d'interès públic de primer ordre, així com també al port de Vilanova i la Geltrú, amb una importància significativa en l'economia de la comarca del Garraf.

1. Aquesta proposta **no té en compte les necessitats operatives de l'aeroport**, en especial les que es deriven dels plans d'ampliació actualment en execució. L'establiment d'una Zona d'Especial Protecció per a les Aus al voltant de la configuració final de pistes de l'aeroport ampliat implica un **increment significatiu del risc d'accidents durant les operacions aèries, amb possibles conseqüències fatals**.
2. A llarg termini, l'única possibilitat d'ampliació de l'aeroport del Prat serà en direcció al mar, ja que la construcció d'un nou aeroport intercontinental a l'interior de Catalunya no sembla una alternativa factible. Per tant, **s'ha d'assegurar que no quedin limitades les possibilitats d'ampliació de l'aeroport de Barcelona**, que aspira a gestionar 40 milions de passatgers anuals amb l'actual ampliació i contempla posteriors increments de capacitat, ja que això significaria limitar l'accessibilitat aèria de tot Catalunya.

Altres països ja han optat per aeroports al mar, com Kansai (Osaka), Centrair (Nagoya), o Chep Lak Kok (Hong Kong), per tal de poder operar durant les 24 hores (requisit important de les connexions intercontinentals) lluny de les zones habitades. En aquests casos, l'objectiu bàsic de l'actuació ha estat no afectar les poblacions urbanes.

3. La proposta d'una franja marítima protegida (alguers de posidònia) immediata al port de Vilanova i la Geltrú també **pot suposar una limitació a l'operativitat del port** (per la influència del tràfic marítim en l'estat de conservació de la posidònia), **així com al seu possible creixement futur**, més enllà de l'ampliació que està programada en l'actualitat.
4. La proposta de la franja marítima protegida, de prop de 26.500 ha i situada entre Gavà i Segur de Calafell, **resulta incongruent amb l'exclusió deliberada de les zones de platges de Gavà, Castelldefels i Garraf i amb la contaminació generada pels sistemes de sanejament dels municipis**.

La superfície marítima proposada al front de les costes del Garraf i del Delta del Llobregat resulta, doncs, excessiva i no justificada. **Tindria més sentit una proposta de franja marítima a protegir just davant de l'espai reservat pel Pla d'Espais d'Interès Natural (PEIN) en el Garraf**. Això no exclou la possibilitat d'incloure alguna àrea addicional cap al sud, donada la suposada existència de certes poblacions de posidònia entre Sitges i Tarragona.

5. D'altra banda, s'ha de tenir molt present que la Directiva Hàbitats, que constitueix la base legal de la Xarxa, **estableix en l'Article 6 que l'estat**

membre podrà autoritzar un pla o projecte que afecti la integritat de l'espai, i els hàbitats o espècies que siguin objectiu de conservació d'aquests, quan no hi hagi solucions alternatives, i/o quan es tracti d'un pla o projecte que s'ha de realitzar **per raons imperioses d'interès públic de primer ordre**, incloses les de tipus social i econòmic.

De fet, en **la proposta del Departament de Medi Ambient ja s'inclou la desqualificació de part d'un espai afectat per l'ampliació de l'aeroport de Barcelona**, que constitueix una actuació d'interès públic de primer ordre.

La importància social i econòmica de les infraestructures logístiques i de transport del Delta del Llobregat implica, ja a priori, que la proposta d'ampliació de la Xarxa Natura 2000 podrà comportar aplicacions futures de l'Article 6 de la Directiva. Aquest fet planteja molts dubtes sobre la compatibilitat de la proposta amb l'esperit de la Directiva, que el que pretén és establir una xarxa que garanteixi el manteniment, en un estat de conservació favorable, dels espais que la configuren.

No es tracta, per tant, de limitar els espais a protegir sinó de trobar les localitzacions més adients per a ells. No solament s'han de valorar aquests espais des del punt de vista de la seva importància biogeogràfica sinó també des del punt de vista de la seva compatibilitat o incompatibilitat amb el desenvolupament econòmic i urbanístic de l'àrea on s'hi troba.

S'ha d'assegurar que no quedi limitat el creixement de l'aeroport, la qual cosa significaria una limitació de l'accessibilitat aèria de tot Catalunya i, per tant, una pèrdua de competitivitat com a territori. Pel que fa al port de Vilanova, s'ha d'evitar limitar les seves possibilitats d'ampliació futures, tenint en compte el seu paper en l'economia de la comarca.

També s'ha d'assegurar que la proposta de noves ZEPA al Delta del Llobregat no suposa una limitació de l'operativa de l'aeroport i un increment del risc d'accidents durant les operacions aèries, amb possibles conseqüències fatals.

Impugnació específica de la proposta d'ampliació dins l'àmbit de la serra de Collserola

Un altre àmbit que preocupa especialment a la Cambra de Comerç de Barcelona és el de la serra de Collserola, que no formava part de la proposta inicial d'ampliació de la Xarxa Natura 2000, de febrer de 2005, però que s'inclou en la proposta final actualment en informació pública. Aquest espai natural, que ja disposa d'una protecció específica, ja que el 100 % de la seva superfície pertany al Pla d'Espais d'Interès Natural (PEIN) de la Generalitat de Catalunya, se situa entre la conurbació barcelonina i la comarca del Vallès Occidental, àmbits geogràfics entre els que s'estableix una de les relacions de mobilitat més importants de tot Catalunya.

1. El corredor Barcelonès-Vallès representa més de dos terços de la població i dels llocs de treball de la Regió Metropolitana de Barcelona (que al seu torn concentra prop del 70 % del total català), i uns fluxos de mobilitat que han posat les infraestructures viàries i ferroviàries actuals al límit de la seva capacitat.

La proposta d'ampliació de la Xarxa Natura 2000 no té en compte que el Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya preveu els projectes del **nou túnel ferroviari de penetració a Barcelona des del Vallès i del nou túnel viari d'Horta**, fonamentals per a la millora de la mobilitat entre el Barcelonès i el Vallès, que travessaran necessàriament la serra de Collserola.

La Cambra de Comerç de Barcelona considera que la protecció ambiental de la serra de Collserola ja està assegurada mitjançant la seva inclusió al PEIN i, per tant, no és necessari que sigui incorporada a la Xarxa Natura 2000. A més, aquesta incorporació entraria en conflicte amb el Pla d'infraestructures de transport de Catalunya (PITC), que inclou els projectes del nou túnel ferroviari de penetració a Barcelona des del Vallès i del nou túnel viari d'Horta, fonamentals per a la millora de la mobilitat entre el Barcelonès i el Vallès.