

FEM QUE PASSI

'Smart city' Barcelona, ¿y sostenible?

Barbara Jäger

Berlín



Hace casi tres años que vivo en Berlín, pero aún recuerdo que tuve la tentación de cargar mi moto en el camión de la mudanza para llevármela cuando nos trasladamos con toda la familia. Moverme por una ciudad sin moto me parecía poco más que imposible.

Aquí en Berlín me muevo en bicicleta, igual que hacen a diario medio millón de berlineses –entre ellos, un buen número de diputados del Bundestag– haga el tiempo que haga. Y cuando tengo que ir a la otra

punta de la ciudad me alquilo un scooter eléctrico que localizo y reservo desde donde me encuentro a través de una app.

Sólo una tercera parte de los 3,5 millones de habitantes de Berlín tiene coche propio. Hace tiempo que la ciudad se ha convertido en el *hotspot* del *carsharing*, un sistema compartido e inteligente de uso del coche que es el concepto de movilidad del futuro para las grandes ciudades. Además, en los últimos años se han ido incorporando cada vez más coches eléctricos a las flotas de coches compartidos que se ven aparcados o conectados en las estaciones de carga repartidas por toda la ciudad. En estos

momentos Berlín está mostrando el futuro a otras ciudades y es el escaparate internacional de la electromovilidad.

Cada vez que vuelvo a Barcelona me doy cuenta de que en

Vale la pena seguir trabajando para que la ciudad sea un referente de la electromovilidad

el espacio urbano siguen predominando los coches y las motos. A pesar de tener bastantes más habitantes, Berlín tiene menos tráfico, es menos ruidoso

sa y agobiante –y, por lo tanto, más habitable–, gracias al uso masivo de la bicicleta, del transporte público y de los vehículos compartidos.

En Barcelona, con la introducción del Bicing en el 2007, se popularizó el uso de este medio de transporte. Complementarlo, en el 2014, con el Bicing eléctrico tuvo todo el sentido del mundo en una ciudad que no es plana. Poco a poco se han creado más carriles bici, aunque sigue faltando un plan global de infraestructura de una red de carriles bici para toda la ciudad y su área metropolitana. Además, debemos incrementar las clases de formación vial a los niños en las escuelas para generar hábitos seguros y comportamientos cívicos.

Barcelona es, junto con Roma, una de las ciudades con más motos en circulación (unas 300.000). Imaginemos por un momento el efecto posi-

tivo que supondría cambiarlas por motos eléctricas. Vale la pena seguir trabajando para que Barcelona realmente se convierta en una ciudad de referencia en electromovilidad, consiguiendo así una ciudad más sostenible y habitable.

La *smart city* Barcelona debe seguir trabajando en su concepto de movilidad urbana para ser una ciudad donde dé gusto vivir y que no agobie por exceso de ruido y tráfico, a la altura de ciudades como Amsterdam, Copenhague o Berlín: ciudades *smart* y sostenibles donde los niños pueden ir en bicicleta a la escuela con toda normalidad y seguridad.

www.barcelonaglobal.com


Malestar en la Cerdanya por la ampliación del aeródromo

La Generalitat quiere aprobar de forma definitiva mañana el plan director de esta infraestructura, pese al rechazo que provoca

SILVIA ANGULO
BARBARA JULBE
Barcelona / Girona

La Generalitat tiene intención de aprobar mañana de forma definitiva el plan de ampliación del aeródromo deportivo de la Cerdanya pese al rechazo de los ayuntamientos de Das y Fontanals –donde está parte de la infraestructura– y también de vecinos que han iniciado una recogida de firmas contra el proyecto. El plan director prevé que esta instalación pase de acoger actividades deportivas a estar abierto para la aviación en general y poder recibir aviones de hasta 24 metros de longitud. Los municipios afectados consideran que esta situación abre la puerta a empezar a recibir aviones de pasajeros, un hecho que preocupa en la comarca por el impacto ambiental que puede tener esta actividad. Además el plan director también prevé incrementar la superficie destinada a acoger actividades terciarias. Lo que apunta la intención de los vecinos de que “se pretenda convertir esta infraestructura en una puerta de entrada de nuevos visitantes para la industria turística de Andorra”.

Con todo, el plan no cuenta con el rechazo en otras poblaciones como Alp o Puigcerdà que consideran que sólo se pretenden regular la actividad deportiva y que el incremento no supone destinar el aeródromo a usos comerciales. El



Vista general del aeródromo de la Cerdanya destinado ahora a actividades recreativas

proyecto se aprobó de manera inicial a finales de julio del año pasado y estuvo en exposición pública durante el mes de agosto, por lo que pasó desapercibido en esas fechas. Este plan afecta a los municipios de Prats-Sampor, Alp, Das, Fontanals, Isòvol, Ger, Urús y Bolvir.

Xavier Junquera, abogado que representa a la asociación de propietarios de Soriguerola, en Fontanals, señala que el plan que se quiere aprobar con tanta urgencia carece de un estudio de impacto ambiental, no incluye ningún plan de movilidad ni tampoco económico y social. Unas cuestiones que en su opinión debería invalidar

cualquier tramitación que se pueda hacer de él.

En las alegaciones presentadas por estos vecinos se pone en cuestión la necesidad de incrementar la superficie del aeródromo, cuando la Cerdanya ya dispone de un aeropuerto de referencia que es el de la Seu d'Urgell. Actualmente la instalación ubicada en Das y Fontanals está destinada a actividades deportivas de vuelos acrobáticos o sin motor, con globos aerostáticos que no tienen ningún impacto en el territorio. “El plan director –señala Junquera– minimiza el impacto que puede tener este incremento de superficie en los terrenos que

tienen valor natural y la intrusión visual negativa que tendrá en el paisaje”.

Otra de las cuestiones que preocupan es el incremento que se hace de la actividad terciaria –comercios, hoteles, aparcamientos, oficinas–, que pasa de 4,75 hectáreas a 10,5, según las alegaciones. Además se prevén casi otras tres hectáreas dedicadas a actividades complementarias. La intención del Govern es construir hangares que puedan acoger a aeronaves de hasta 24 metros de longitud. El abogado señala que en la Cerdanya la normativa urbanística es inflexible respecto a la tipología de las edifi-

caciones que deben tener fachada de piedra y se pregunta cómo quedarán estos grandes almacenes de aviones en medio de un valle. El plan director aconseja a este respecto pintarlos de verde para disimularlos en el paisaje que está protegido por la red de Natura 2.000.

El plan también prevé un incremento de 60 metros de la pista para que pueda acoger a otro tipo de aviones con el que se pretende “triplicar el número de vuelos”, lamenta Junquera. También se prevé la expropiación de terrenos colindantes para ampliar las carreteras del entorno del aeródromo.

Otra de las críticas que señalan los vecinos y ayuntamientos es que en el estudio ambiental estratégico que incorpora el documento no se abordan cuestiones de gran calado.

El proyecto aumenta la superficie de actividad terciaria y abriría el uso de la instalación a la “aviación general”

Nada se dice sobre la contaminación acústica y el ruido que causará el incremento de vuelos, o cómo afectará a la fauna la ampliación del aeródromo. Depana ha presentado alegaciones al proyecto sobre esta cuestión y también ha mostrado su rechazo a la ampliación.

Junquera ha presentado una queja ante el Síndic de Greuges, Rafel Ribó, denunciando el proyecto y las trabas que ha puesto la Generalitat para poder tener acceso a la documentación del plan director. El Síndic también tiene constancia de la preocupación de los ayuntamientos de Das y Fontanals y tiene previsto hoy dirigirse al conseller Josep Rull para abordar esta cuestión.

Por su parte, el alcalde de Alp y presidente del consell comarcal de la Cerdanya, Ramon Moliner, explicó que no hay ninguna intención de cambiar los usos del aeródromo, ni alargar la pista. La intención, según dijo, sólo se está reordenando el espacio para ubicar hangares en el caso de que sean necesarios. ●