

# PLA DIRECTOR URBANÍSTIC D'ACTIVITAT ECONÒMICA LOGIS EMPORDÀ

MARÇ 2024



DOCUMENT D'AVANÇ

## I. DOCUMENT D'OBJECTIUS I PROPÒSITS GENERALS

1. MEMÒRIA
2. PLÀNOLS

## II. DOCUMENT INICIAL ESTRATÈGIC

## III. PROSPECCIÓ I ESTUDI D'IMPACTE SOBRE PATRIMONI CULTURAL

## IV. ESTUDI D'IDENTIFICACIÓ DE RISCOS GEOLÒGICS

- I. DOCUMENT D'OBJECTIUS I PROPÒSITS GENERALS
  - 1. MEMÒRIA
  - 2. PLÀNOLS
- II. DOCUMENT INICIAL ESTRATÈGIC
- III. PROSPECCIÓ I ESTUDI D'IMPACTE SOBRE EL PATRIMONI CULTURAL
- IV. ESTUDI D'IDENTIFICACIÓ DE RISCOS GEOLÒGICS

# Índex

<b>1</b>	<b>MEMÒRIA D'INFORMACIÓ</b>	<b>3</b>
<b>1.1</b>	<b>PRESENTACIÓ. OPORTUNITAT I INICIATIVA DEL PLA</b>	<b>3</b>
1.1.1	Iniciativa i formulació del PDU	4
1.1.2	Antecedents, conveniència i oportunitat	5
1.1.3	Marc legal i tramitació	10
1.1.4	Contingut	13
<b>1.2</b>	<b>ENCAIX TERRITORIAL DEL PLA DIRECTOR URBANÍSTIC</b>	<b>14</b>
1.2.1	Encaix territorial	14
1.2.2	Infraestructures	17
1.2.3	Sòls d'activitat econòmica	22
1.2.4	Marc socio-econòmic	28
<b>1.3</b>	<b>DESCRIPCIÓ DE L'ÀMBIT DEL PLA DIRECTOR URBANÍSTIC</b>	<b>32</b>
1.3.1	Delimitació	32
1.3.2	Relleu i hidrologia	33
1.3.3	Usos del sòl	36
1.3.4	Preexistències	38
1.3.5	Estructura de la propietat	40
<b>1.4</b>	<b>PLANS VIGENTS</b>	<b>41</b>
1.4.1	Planejament territorial	41
1.4.2	Planejament urbanístic general	44
1.4.3	Altres antecedents urbanístics	53
1.4.4	Planificació sectorial	57
1.4.5	Altres projectes i estudis sectorials d'àmbit ferroviari	67
<b>2</b>	<b>MEMÒRIA D'ORDENACIÓ</b>	<b>70</b>
<b>2.1</b>	<b>OBJECTIUS I CRITERIS DEL PDU</b>	<b>70</b>
2.1.1	Objectius generals del PDU	70
<b>2.2</b>	<b>SÍNTESI DE LES ALTERNATIVES CONSIDERADES</b>	<b>72</b>
2.2.1	Alternativa 0	74
2.2.2	Alternativa 1	76
2.2.3	Alternativa 2	78
2.2.4	Alternativa 3	81
2.2.5	Justificació de l'alternativa escollida	84
<b>2.3</b>	<b>DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA</b>	<b>86</b>
	<b>CRÈDITS</b>	<b>91</b>

## I. MEMÒRIA

### 1 MEMÒRIA D'INFORMACIÓ

#### 1.1 PRESENTACIÓ. OPORTUNITAT I INICIATIVA DEL PLA

El Pla Director Urbanístic d'Activitat Econòmica Logis Empordà (en endavant, PDUAELE) té per objecte definir les condicions urbanístiques necessàries pel desenvolupament d'un pol logístic intermodal i d'activitat econòmica de gran rellevància territorial en l'àmbit de l'Empordà, tal i com determinen els diferents plans i programes territorials, urbanístics i sectorials.



*Ortofoto en perspectiva amb l'àmbit d'estudi del PDUAELE. (Font: INCASÒL)*

Aquesta actuació permetrà incrementar la competitivitat del teixit econòmic de Catalunya, oferint un **nou pol logístic intermodal ben connectat amb el conjunt del país** i pròxim a la frontera francesa, en uns terrenys aptes i on conflueixen els corredors ferroviaris. Alhora, té la finalitat de potenciar el corredor ferroviari mediterrani i captar nous fluxos de mercaderies entre la península Ibèrica i Europa, tal i com preveuen els diferents plans sectorials ferroviaris, logístics i industrials de referència (Xarxa de transport trans-europeu TEN-T, Agenda Catalana i Taula estratègica del Corredor mediterrani, Estratègia Logística per a la Internacionalització de l'Economia Catalana, Pacte Nacional per a la Indústria).

L'**àmbit d'estudi del PDUAELE**, un cop realitzats els treballs previs d'anàlisi urbanístic i territorial del present avanç, abasta unes 1.550 ha situades al centre de la plana de l'Empordà, en els termes municipals del Far d'Empordà, Vilamallà, Garrigàs, Siurana, Palau de Santa Eulàlia i Sant Miquel de Fluvià. Els límits de l'àmbit d'aquest PDU són: el curs del riu Manol i el nucli urbà del Far d'Empordà, al nord; el camí de Fortià al Far d'Empordà i el límit de terme, a l'est; el nucli de Siurana i l'Estanyet, al sud; i les carreteres GI-6227 i GI-6228, a l'oest. Aquest àmbit d'estudi per tant, ajusta l'extensió territorial prevista en la resolució d'inici de formulació.

Dins d'aquest context, s'ha estudiat l'**encaix territorial industrial i ferroviari** per tal de reubicar i potenciar el transport ferroviari, consolidar i ampliar els sectors industrials i logístics i millorar les infraestructures associades necessàries. Actualment aquest entorn compta amb diversos sectors industrials de referència supracomarcal: LOGIS Empordà a les Pedroses (el Far d'Empordà) i l'Empordà Internacional i el Pont del Príncep (Vilamallà). A més, conté les estacions de tren convencional a Vilamallà, corresponent a la línia de FFCC Barcelona-Portbou i l'estació intermodal al sector Empordà Internacional.



L'objecte del present document d'objectius i propòsits generals (DOPG) és exposar les diferents alternatives considerades i els criteris i objectius que constituïran la base per a formular, una vegada consultats els ajuntaments afectats, el PDUELE. Així mateix, el DOPG tindrà el contingut exigut per l'article 115.a) en relació a l'article 106.2 del Reglament de la Llei d'urbanisme (RLU), aprovat pel Decret 305/2006, de 18 de juliol, per tal de poder iniciar el tràmit que determinarà la necessitat d'avaluació ambiental del PDU.

En paral·lel a la tramitació del PDUELE, per part de CIMALSA s'està redactant i es tramitarà l'Estudi informatiu per les infraestructures ferroviàries relacionades. Atesa l'estreta relació de les diferents actuacions previstes en ambdós documents, s'hi està treballant de manera coordinada.

### 1.1.1 Iniciativa i formulació del PDU

El PDUELE es formula a iniciativa del Conseller de Territori i Sostenibilitat i serà redactat per l'Institut Català del Sòl (INCASÒL).

El Conseller de Territori i Sostenibilitat, en data del 2 d'abril de 2013, va exposar:

*"1. INICIAR el procediment de formulació del Pla director urbanístic que tindrà per objecte la delimitació per a la implantació de la Terminal logística intermodal (TLI) a l'Empordà, i la modificació puntual del Pla director urbanístic del sistema urbà de Figueres.*

*2. ENCARREGAR a la Secretaria de Territori i Mobilitat o mitjançant a qui aquesta designi, la redacció del document pel qual es tindrà en compte la participació dels ajuntaments afectats, en compliment dels articles 76.1 i 83.1 del Text refós de la Llei d'urbanisme, aprovat pel Decret Legislatiu 1/2010, de 3 d'agost.*

*3. SOTMETRE, si s'escau, el Pla director urbanístic a la tramitació d'avaluació ambiental que preveu l'article 86 bis del Text refós de la Llei d'urbanisme, aprovat pel Decret Legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, i la Llei 6/2009, de 28 d'abril, d'avaluació de plans i programes."*

Posteriorment, el Conseller, en data 30 de juliol de 2013, va exposar:

*"1. DEIXAR sense efecte la resolució del conseller de Territori i Sostenibilitat de 2 d'abril de 2013, per la qual es va aprovar la iniciació del procediment de formulació del Pla director urbanístic per a la implantació d'una terminal logística intermodal (TLI) a l'Empordà, així com la tramitació efectuada.*

*2. INICIAR el procediment de formulació del Pla director urbanístic Logis Intermodal Empordà, que comprèn els municipis d'El Far d'Empordà, Vilamalla, Garrigàs, Siurana, Palau de Santa Eulàlia i Sant Miquel de Fluvià, per a la implantació d'una terminal logística intermodal a l'Empordà amb la delimitació i ordenació de sectors d'interès supramunicipal i la corresponent modificació puntual del Pla director urbanístic del sistema urbà de Figueres.*

*3. ENCARREGAR a la Direcció general d'Ordenació del Territori i Urbanisme la redacció del document, amb la participació dels ajuntaments afectats en compliment dels articles 76.1 i 83.1 del text refós de la Llei d'URBANISME, APROVAT PEL Decret Legislatiu 1/2010, de 3 d'agost."*

L'article 83.1 del text refós de la Llei d'urbanisme (TRLU), aprovat pel Decret Legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, estableix com a requisit previ a l'aprovació inicial dels plans directores urbanístics, la consulta als ajuntaments afectats respecte als objectius i propòsits generals de la iniciativa per tal que formulin suggeriments que es puguin tenir en compte alhora de redactar el pla director urbanístic.

## 1.1.2 Antecedents, conveniència i oportunitat

### Antecedents

El 19 de novembre de 2001 el Conseller de Política Territorial i Obres Públiques va resoldre aprovar definitivament el **Pla General d'El Far d'Empordà** el qual preveia, entre altres, el sector ce4 Les Pedroses i el sector ce5 Centre intermodal de transports, ambdós situats al sud del municipi, tocant a la carretera C31, amb l'objecte de permetre la implantació d'un centre logístic.

El 2 de febrer de 2010 la Ponència Ambiental va aprovar la **declaració d'impacte ambiental del projecte d'accés ferroviari al LOGIS EMPORDÀ**, als termes municipals de Vilamalla i El Far d'Empordà, promoguda i tramitada per la Direcció General de Transport Terrestre del Departament de Política Territorial i Obres Públiques, on es preveia una plataforma ferroviària d'una superfície aproximada de 55 Ha. La plataforma prevista ocupava parcialment els terrenys inclosos dins del sector ce5 del municipi del Far d'Empordà.

El 14 de setembre de 2010 el Govern de Catalunya, va aprovar definitivament el **Pla territorial parcial de les Comarques Gironines (PTPCG)**, el qual preveia pels sectors ce4 i ce5 del Far d'Empordà, una àrea especialitzada industrial i/o logística, i respecte la línia de ferrocarril proposa com a nova actuació la variant est de Figueres.

El 11 de novembre de 2010 el Conseller de Política Territorial i Obres Públiques va aprovar definitivament el **Pla director urbanístic del sistema urbà de Figueres (PDUSUF)**, que incloïa 16 municipis de la comarca de l'Alt Empordà, entre els quals hi eren el Far d'Empordà i Vilamalla. El PDUSUF preveia entre les noves actuacions: l'ampliació de la plataforma logística i delimitació del Logis Empordà, en el municipi d' El Far d'Empordà; i l'ampliació del sector d'activitat econòmica de Vilamalla. Així mateix, per la xarxa ferroviària també preveu la variant est de Figueres passant pels dos esmentats municipis.

El 2 d'abril de 2013, el Conseller de Territori i Sostenibilitat, va acordar iniciar el procediment de formulació del **Pla director urbanístic que tindrà per objecte la delimitació per a la implantació de la Terminal logística intermodal (TLI) a l'Empordà, i la modificació puntual del Pla director urbanístic del sistema urbà de Figueres.**

El mes d'abril de 2013 es va iniciar el tràmit de l'Avanç del PDU, donant audiència als Ajuntaments. El dia 2 de maig de 2013 es va enviar la documentació a la Subdirecció General d'Avaluació Ambiental per iniciar el procediment d'avaluació ambiental del Pla.

El 6 de juny de 2013 l'Ajuntament de Vilamalla va enviar els seus suggeriments, i el 17 de juny de 2013 els va enviar l'Ajuntament de Figueres.

El 10 de juliol 2013 la Direcció General de Polítiques Ambientals va emetre el **Document de referència per a l'avaluació ambiental** del Pla director Urbanístic de delimitació per a la implantació d'una terminal logística intermodal a l'Empordà i modificació puntual del Pla Director urbanístic del sistema urbà de Figueres.

El 30 de juliol del 2013, el Conseller de Territori i Sostenibilitat, va resoldre deixar sense efecte l'anterior resolució de 2 d'abril de 2013, i va acordar iniciar el procediment de formulació del **Pla director urbanístic Logis Intermodal Empordà**, que comprèn els municipis d'El Far d'Empordà, Vilamalla, Garrigàs, Siurana, Palau de Santa Eulàlia i Sant Miquel de Fluvià, per a la implantació d'una terminal logística Intermodal a l'Empordà amb la delimitació i ordenació de sectors d'interès supramunicipal i la corresponent modificació puntual del Pla director urbanístic del sistema urbà de Figueres. També va encarregar a la Direcció General d'Ordenació del Territori i Urbanisme -DGOTU- la redacció del document amb la participació dels Ajuntaments afectats en compliment dels articles 76.1 i 83.1 del Text refós de la Llei d'urbanisme, aprovat pel Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost.

El 20 d'abril de 2023, el subdirector General d'Actuacions Urbanístiques de la Direcció General d'Ordenació del Territori i Urbanisme del Departament de Territori va demanar la col·laboració de l'Institut Català del Sòl en la redacció íntegra del **Pla director urbanístic d'Activitat Econòmica del Logis Empordà** als termes municipals del Far d'Empordà, Vilamalla, Garrigàs, Siurana, Palau de Santa Eulàlia i Sant Miquel de Fluvià, per a la implantació d'una terminal logística intermodal a

L'Empordà amb la delimitació i ordenació de sectors d'interès supramunicipal i la corresponent modificació puntual del Pla director urbanístic del sistema urbà de Figueres, d'acord amb la diligència de 10 de maig de 2023 de la directora d'Operacions de l'Institut Català del Sòl.

Així mateix, a la diligència consta que, el subdirector General d'Actuacions Urbanístiques de la Direcció General d'Ordenació del Territori i Urbanisme del Departament de Territori va manifestar que, els PDU són un instrument de Govern, la iniciativa dels quals per a la seva formulació correspon a la Comissió de Territori de Catalunya i, conseqüentment, tant la redacció com la gestió pel seu desenvolupament s'ha de fer des de organismes del Govern, sent l'Institut Català del Sòl l'ens de govern amb competències per ser l'Administració actuant, a més de ser el propietari majoritari dels terrenys d'un dels sectors inclosos en el nou àmbit a desenvolupar.

En aquest context, és necessari iniciar la formulació d'un PDU d'àmbit supramunicipal i d'alta rellevància econòmica, que permeti l'execució d'aquesta àrea de desenvolupament urbanístic de caràcter estratègic i supramunicipal que centri, potenciï i dinamitzi un àmbit d'activitat econòmica. Tot això tenint en compte l'establiment de determinacions sobre un desenvolupament urbanístic sostenible, la mobilitat de persones i mercaderies, i la protecció i gestió adequada del medi ambient i del patrimoni natural cultural i paisatgístic, per tal de mantenir els valors històrics i identitaris de la zona.

Sent l'Institut Català del Sòl l'ens de govern amb competències per ser l'Administració actuant, a més de ser el propietari majoritari dels terrenys d'un dels sectors inclosos en el nou àmbit a desenvolupar, a sol·licitud del subdirector General d'Actuacions Urbanístiques de la Direcció General d'Ordenació del Territori i Urbanisme del Departament de Territori, s'encarrega de la redacció i la gestió pel desenvolupament del PDU. Així doncs, l'Institut Català del Sòl és l'encarregat de redactar aquest document d'Avanç del PDU on s'estableixen un seguit d'objectius i l'encaix de l'àmbit d'actuació.

### Estratègia territorial per a la localització de nous sectors d'activitat econòmica

L'objecte del PDU s'emmarca dins de l'Estratègia territorial per a la localització de Nous Sectors d'Activitat Econòmica, elaborada per la Secretaria de l'Agenda Urbana i Territori (SAUT) a través de l'Incasòl i la Sub-direcció General d'Acció Territorial. L'Estratègia territorial s'estructura en els cinc apartats següents: magnituds de base, model urbanístic general, model urbanístic en l'àmbit metropolità, situació del territori; i detall dels emplaçaments.

A l'apartat de magnituds es mostra l'estoc de sòl industrial, on s'observa un clar predomini de les parcel·les disponibles amb superfícies inferiors a 1 Ha, així com una manca d'oferta de parcel·les de superfície superior a les 3 Ha, oferta que es contraposa a la demanda.



Figura. Estoc de sòl industrial i relació entre oferta i demanda.  
(Font: Estratègia territorial per a la localització de nous sectors SAE)

Pel que fa al model urbanístic general, es detallen les característiques que han de complir els nous sectors d'activitat econòmica, com són: emplaçament relacionat amb corredors de mobilitat per carretera i ferroviari; estructura interna mitjançant espina connectora, que optimitza el cost d'urbanització i facilita el manteniment; parcel·les de gran dimensió superiors a les 10 Ha, amb activitat única per parcel·la i usos d'activitat econòmica; configuració dels espais lliures tenint en compte la integració paisatgística i el respecte per la infraestructura verda de l'entorn; la

generació energètica mitjançant la producció fotovoltaica/eòlica ubicada en una posició propera; i la gestió supramunicipal.



Figura. Model urbanístic general.  
(Font: Estratègia territorial per a la localització de nous sectors SAE)

Pel que fa a la situació en el territori, es prioritzen les ubicacions relacionades amb el corredor mediterrani ferroviari la xarxa viària europea d'alta capacitat.

Finalment, el document concreta la ubicació dels nous sectors d'activitat econòmica tenint en compte els criteris anotats anteriorment. El PDUAELE és un d'aquests sectors de rellevància territorial amb dimensió superior a les 150 Ha.



Estratègia territorial per a la localització de Nous Sectors d'Activitat Econòmica

## Pacte Nacional per a la Indústria 2022-2025

El Pacte Nacional per a la Indústria 2022-2025 (PNI) és un ambiciós acord programàtic per transformar el model industrial del país, rellançar l'economia productiva, augmentar el pes de la indústria en l'estructura econòmica, fer que la indústria sigui més digitalitzada, innovadora, sostenible i generadora d'ocupació de qualitat, i atorgar un marc d'estabilitat temporal a la política industrial.

El Pacte s'estructura en els cinc àmbits temàtics següents:

1. Sostenibilitat, energia i economia circular.



2. Digitalització, Indústria 4.0, innovació i internacionalització.
3. Ocupació de qualitat, condicions de treball i formació de les persones treballadores.
4. **Infraestructures i sòl industrial.**
5. Finançament i dimensió empresarial.

En cada àmbit, el Pacte analitza el context, l'evolució recent i el punt de partida d'indicadors específics per tal d'establir objectius concrets, i actuacions tractores i mesures d'acompanyament per assolir-los. El contingut és el resultat de la tasca de cinc grups de treball formats, a parts iguals, per representants del Govern, de les organitzacions patronals Foment i PIMEC i de les organitzacions sindicals CCOO i UGT. El PNI també ha comptat amb valoracions i aportacions de la Taula del Pacte, formada, a més dels anteriors, per representants de col·legis professionals, grups parlamentaris, associacions municipalistes, universitats, cambres de comerç, cooperatives i centres tecnològics. Durant la vigència del Pacte, en el si de la Comissió Executiva del Consell Català de l'Empresa, es farà seguiment de l'execució i l'assoliment d'objectius.

A tall de síntesi, el principal contingut del Pacte nacional per a la indústria 2022-2025 és de 152 actuacions; i 2.817 milions d'euros, que poden arribar a 3.270 milions d'euros si s'acaba materialitzant l'obtenció de fons europeus que, a l'hora de signar el Pacte, encara estan pendents d'assignació en 12 actuacions que els fons europeus han de permetre finançar o cofinançar per complementar els imports ja consignats. Els imports pressupostats suposen increments del 52,8% i 77,3%, respectivament, respecte el PNI 2017-2020. A aquesta despesa i inversió, a més, cal afegir 470 milions d'euros de finançament en forma de préstec. Del total d'actuacions, 22 són novetats normatives. En definitiva, un conjunt d'actuacions i recursos diversos per a aconseguir l'impuls i la transformació que la indústria catalana afronta en els propers anys.

Aquestes actuacions busquen assolir un conjunt d'objectius estratègics i operatius, entre els quals destaquen els següents:

1. Incrementar el pes de la indústria fins al 22% del VAB el 2025, en línia amb l'objectiu d'assolir un 25% el 2030.
2. Incrementar la productivitat aparent del treball a la indústria un 3% anual.
3. Produir de manera més sostenible, generant menys residus per unitat de VAB industrial (80 tones per milió d'euros) i valoritzant més els que es generin (82% dels residus).
4. Augmentar el grau d'electrificació del sector industrial fins al 42,4% al mateix temps que s'incrementa la generació d'energies renovables fins al 27% del total d'energia elèctrica.
5. Reduir les emissions de CO2 per complir amb els objectius establerts a nivell europeu.
6. Quadruplicar el pressupost de la Generalitat en innovació industrial per arrossegar la innovació empresarial i esdevenir una regió innovadora forta.
7. Incrementar el nombre d'empreses exportadores regulars fins a les 18.500 i augmentar les exportacions industrials fins als 90.000 milions d'euros.
8. Augmentar el grau de digitalització empresarial i que la meitat de les empreses industrials incorpori tecnologies 4.0.
9. Incrementar la inversió de les empreses industrials en actius fins al 5,5% dels ingressos d'explotació, i de la inversió estrangera industrial rebuda fins als 8.500 milions d'euros.
10. Crear ocupació industrial de qualitat fins a assolir la xifra de 510.000 persones afiliades a la Seguretat Social, i que les dones representin el 33% del total. Garantir la qualitat del treball a la indústria especialment, la seguretat i salut de les persones treballadores.
11. Millorar la formació i qualificació professionals a la indústria, incrementant les places de formació professional fins als 30.600 alumnes i afavorint l'acreditació de competències.
12. Incrementar la multimodalitat del transport de mercaderies que integri el mode ferroviari de manera que el transport intermodal arribi fins al 28% del volum de mercaderies transportades.
13. Incrementar la disponibilitat de sòl industrial amb uns serveis i instal·lacions adequats, especialment el de grans dimensions.

14. Afavorir l'emprenedoria per incrementar el nombre d'startups fins a les 2.800 i augmentar la dimensió de les empreses industrials catalanes fins a les 17,5 persones per empresa el 2025.
15. Facilitar el finançament de les empreses industrials a través de l'ICF i Avança amb 950 milions d'euros durant el període del PNI, a més d'altres instruments que afavoreixin la liquiditat i capitalització de la indústria.

#### OBJECTIU ESTRATÈGIC 4.3. SÒL INDUSTRIAL

En l'àmbit temàtic 4.3, l'objectiu del Pacte és fer que Catalunya disposi de sòl industrial que permeti augmentar la productivitat, vertebrar el territori i afavorir l'atracció d'inversions. La disponibilitat d'una quantitat suficient de sòl i de sostre industrial adaptat als requeriments de la demanda -dins un model global d'ordenació del territori- constitueix un element de gran importància per al desenvolupament econòmic de qualsevol àrea d'activitat i per aconseguir una estructura territorial i un procés de creixement ordenats i equilibrats.

Una adequada vertebració d'activitats i una bona dotació infraestructural són elements bàsics per possibilitar el creixement econòmic i una millora de les condicions socials. És per això que el sector públic ha de tenir un paper orientador, per evitar situacions de saturació i de desequilibri entre zones d'un territori i per corregir les tensions especulatives que puguin restringir la implantació de determinades activitats i restar competitivitat a alguns sectors de l'economia, o bé expulsar usos que siguin d'interès col·lectiu.

Pel que fa a les empreses industrials, l'elecció d'un emplaçament és una decisió de gran transcendència per a la seva eficiència en el desenvolupament de la seva activitat productiva, ja que té repercussions significatives tant pel que fa a les operacions d'aprovisionament d'inputs i de distribució de la producció com en relació amb les externalitats de les quals es poden beneficiar derivades de l'entorn econòmic. En definitiva, per a l'empresa industrial -tant per iniciar la seva activitat com en els casos en què ha de traslladar el seu emplaçament- la disponibilitat de sòl amb unes condicions adequades de situació, qualitat i cost es converteix en un factor important de competitivitat. També cal una oferta suficient, en quantitat i qualitat, de sòl per a usos logístics, com a activitat que té unes sinergies rellevants amb l'activitat industrial.

Pel que fa al desenvolupament de sòl per a activitat econòmica de titularitat pública, es pot classificar segons els diferents nivells administratius que participen en la promoció de sòl públic d'activitat econòmica, industrial i logístic, a Catalunya:

- a) Generalitat de Catalunya, mitjançant: INCASÒL i CIMALSA.
- b) Administració de l'Estat, autoritats portuàries i aeroportuàries, zona franca.
- c) Administració local, Ajuntaments, AMB.

Pel que fa a l'Institut Català del Sòl, després de més de quaranta anys d'història ha esdevingut el principal agent públic de desenvolupament de sòl urbà de Catalunya, tant en l'àmbit residencial com en l'àmbit d'activitat econòmica, desenvolupant sectors d'activitat econòmica i així com els plans directors urbanístics que impulsa el Departament de Territori.

Aquesta estratègia de plans director urbanístics té com a finalitat incorporar nous sectors d'activitat econòmica ubicats estratègicament en relació a les grans infraestructures de mobilitat del territori i situats en àrees d'alta demanda i creixement econòmic i vinculats als centres de recerca i tecnologia del país. Responen a un nou model urbanístic amb parcel·les adequades a la demanda actual, afavorint la integració paisatgística i el respecte a la infraestructura verda, així com la producció d'energia fotovoltaica integrada.

Per tot això, l'enfocament estratègic del Pacte va dirigit a la provisió de sòl, necessària per a l'expansió de l'activitat industrial, amb criteris de reequilibri territorial i de prioritització sectorial. A aquests efectes, el Pla estableix una sèrie d'actuacions trajectores enfocades en aconseguir sòl industrial per a sectors d'alta demanda o projectes d'inversió industrial estratègics mitjançant, entre d'altres, el desenvolupament d'una sèrie de plans directors urbanístics d'activitat econòmica, a càrrec de la Direcció General d'Ordenació del Territori, Urbanisme i Arquitectura del Departament de Territori, segons consten a continuació:

- PDU Sant Marçal-Cal Vies

- MPDU del Circuit de Catalunya
- PDU de la Plana de Lleida
- PDU de la Conca d'Òdena
- PDU de la Plana de l'Alt Camp
- PDU de les Tres Xemeneies
- MPDU del CRT de Vila-seca i Salou
- PDU Granvia-Biopol
- PDU Logis Empordà
- PDU a l'entorn de l'Aeroport de Girona
- PDU del Centre Direccional de Cerdanyola del Vallès

Així, és també en el marc Pacte Nacional per a la Indústria 2022-2025 que es desenvolupa el present PDU d'activitat econòmica Logis Empordà, d'acord amb les actuacions tractores encaminades a aconseguir sòl industrial definides a l'àmbit temàtic 4.3 del Pacte.

### 1.1.3 Marc legal i tramitació

La figura dels plans directors urbanístics està prevista en el Text refós de la Llei d'urbanisme, aprovat pel Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, i modificat per la Llei 3/2012, de 22 de febrer. L'article 56.1 del vigent Text refós de la Llei d'urbanisme estableix que correspon als plans directors urbanístics establir:

- Les directrius per coordinar l'ordenació urbanística d'un territori d'abast supramunicipal.
- Determinacions sobre el desenvolupament urbanístic sostenible, la mobilitat de persones i mercaderies i el transport públic.
- Mesures de protecció del sòl no urbanitzable, i els criteris per a l'estructuració orgànica d'aquest sòl.
- La concreció i la delimitació de les reserves de sòl per a les grans infraestructures, com a xarxes viàries, ferroviàries, hidràuliques, energètiques, portuàries, aeroportuàries, de sanejament i abastament d'aigua, de telecomunicacions, d'equipaments i altres semblants.
- La programació de polítiques supramunicipals de sòl i habitatge, concertades amb els ajuntaments afectats en el si de la tramitació regulada per l'article 83. Aquesta programació ha de garantir la solidaritat intermunicipal en l'execució de polítiques d'habitatge assequible i de protecció pública, la suficiència i la viabilitat d'aquestes polítiques per garantir el dret constitucional a l'habitatge i el compliment dels principis que estableix l'article 3.
- La delimitació d'una o diverses àrees residencials estratègiques i les determinacions necessàries per procedir a l'execució directa d'aquestes actuacions.
- La delimitació i l'ordenació de sectors d'interès supramunicipal per a l'execució directa d'actuacions d'especial rellevància social o econòmica o de característiques singulars."

Els plans directors urbanístics de delimitació i ordenació dels sectors d'interès supramunicipal poden, d'acord amb el que disposa l'article 56.6 del TRLU:

- Classificar i qualificar el sòl i comportar la delimitació de sectors de sòl urbanitzable delimitat o de sòl urbà no consolidat. Amb aquesta finalitat, poden modificar la classificació urbanística del sòl o les condicions de desenvolupament previstes pel planejament urbanístic vigent.
- Establir l'ordenació detallada del sòl amb el nivell i la documentació propis d'un pla urbanístic derivat i les altres determinacions pròpies d'aquest instrument.
- Incorporar potestativament la concreció del traçat i les característiques de les obres d'urbanització amb el nivell i documentació propis d'un projecte d'urbanització.

- Legitimar l'inici de l'execució urbanística de l'actuació, sense necessitat de fer l'adaptació prèvia del planejament urbanístic general municipal, la qual s'ha de dur a terme en els terminis que el pla director urbanístic estableixi.
- Especificar l'administració actuant.

La tramitació del plans directors urbanístics està regulada als articles 76.1, 79, 83 i 157.bis del TRLU i als articles 106 i 107 del Reglament de la Llei d'urbanisme.

D'altra banda, en els apartats 2 i 3 de l'article 56 s'estableixen les especificacions i les determinacions genèriques que han d'incloure, així com la documentació que han de contenir els Plans directors urbanístics.

## Formulació del PDU

De conformitat amb allò establert al articles 76.1 i 157.bis.2 del TRLU, la Comissió de Territori de Catalunya, en sessió de 22 de juliol de 2013, va adoptar l'acord de proposar la formulació del Pla director urbanístic per la delimitació i ordenació del sector d'interès supramunicipal Logis Intermodal Empordà per a la implantació d'una terminal logística intermodal a l'Empordà i la modificació puntual del Pla director urbanístic del sistema urbà de Figueres, i possibilitar la delimitació i ordenació de sectors d'interès supramunicipal. En aquesta mateixa sessió també s'havia acordat de proposar al conseller deixar sense efecte la resolució del conseller del mes d'abril del mateix any, iniciar un nou procediment de formulació del PDU i encarregar la redacció del document.

En data 30 de juliol del 2013, el conseller va fer la resolució amb els punts proposats en la sessió.

Al mes d'abril del 2023, la Direcció General de Territori i Urbanisme del Departament de Territori va encarregar a l'Incasòl la redacció íntegra del Pla Director Urbanístic.

## Fase d'avanç del PDU

El document d'avanç del PDUELE incorpora el document d'objectius i propòsits generals (DOPG) i el document inicial estratègic (DIE).

La tramitació del document d'avanç del PDU es produeix en dos nivells:

- Inici del tràmit d'avaluació ambiental i Consulta als ajuntaments afectats

D'acord amb l'article 14.4 de la Llei 6/2009, de 28 d'abril, d'avaluació ambiental de plans i programes, en la redacció donada per la Llei 10/2011, del 29 de desembre, l'avaluació ambiental del planejament urbanístic es regula per mitjà de la legislació urbanística en els aspectes relatius al procediment i al contingut de l'informe de sostenibilitat ambiental. Això no obstant, cal tenir en compte que des del 12/12/2014 és aplicable allò establert amb caràcter bàsic a la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental.

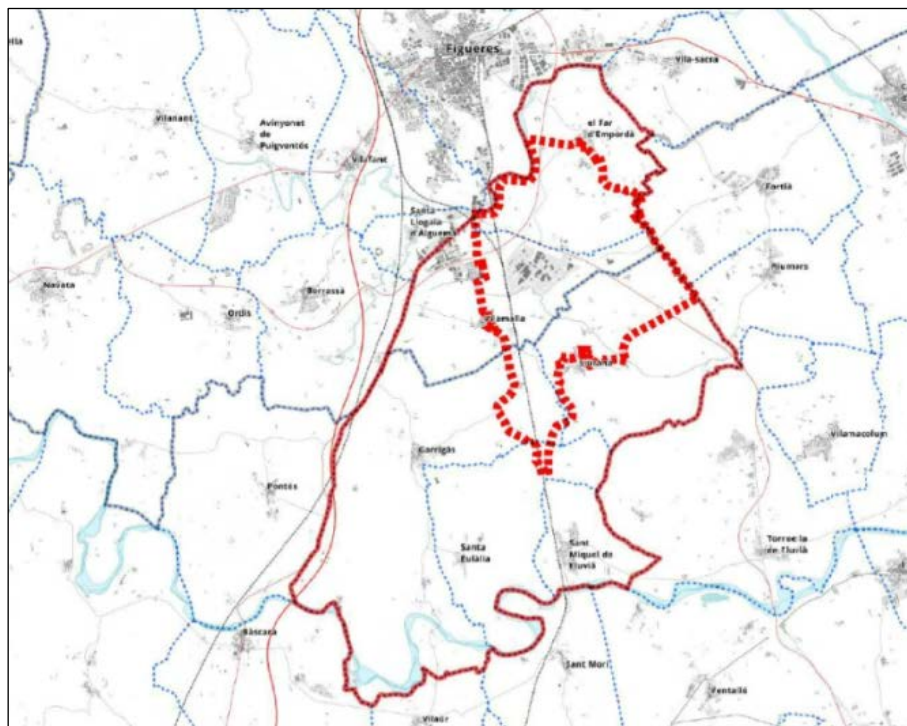
L'article 8.1.c) de la Llei 6/2009, de 28 d'abril, d'avaluació ambiental de plans i programes, inclou els plans directors urbanístics entre els plans sotmesos a avaluació ambiental en funció d'una decisió prèvia d'avaluació ambiental (avaluació ambiental estratègica simplificada en els termes de la Llei 21/2013). Tanmateix, l'article 86.bis.2 del TRLU preveu que, en el cas dels plans urbanístics als quals sigui aplicable el procediment de decisió prèvia, se seguirà directament el procediment d'avaluació ambiental si el promotor considera que el pla s'ha de sotmetre a avaluació ambiental. Atenent al caràcter estratègic, la localització i grandària, i als requeriments d'accessibilitat i mobilitat de les operacions urbanes proposades, així com els objectius ambientals fixats, el present PDU se subjectarà al procediment d'avaluació ambiental estratègica ordinària de plans i programes.

*Tramitació ambiental.* El tràmit ambiental s'inicia amb la presentació del document inicial estratègic (DIE) davant l'òrgan ambiental competent, acompanyat del document d'objectius i propòsits generals del PDU (DOPG), que efectua les consultes als organismes, associacions i particulars necessaris i elabora el document d'abast que és la base per al posterior estudi ambiental estratègic (EAE) en els terminis previstos legalment, de conformitat amb el que preveu l'article 17 i següents de la Llei 21/2013, del 9 de desembre, d'avaluació ambiental.



*Consulta als ajuntaments afectats.* De conformitat amb allò establert a l'article 83.1 del TRLU, regulador de la tramitació urbanística dels plans directors urbanístics, amb caràcter previ a l'aprovació inicial del PDU els ajuntaments afectats (Far d'Empordà, Vilamalla, Garrigàs, Siurana, Palau de Santa Eulàlia i Sant Miquel de Fluvià) han d'ésser consultats, per un termini d'un mes, respecte als objectius i propòsits generals de la iniciativa.

En aquest sentit, cal esmentar que els municipis afectats són el conjunt dels inclosos en la declaració de formulació del PDUAE LOGIS Empordà. Tanmateix, l'àmbit del PDU s'ha acabat definint per criteris territorials i algun dels municipis afectats per la declaració han quedat fora de l'àmbit del PDU. La figura inferior mostra les dues delimitacions: en línia contínua vermella, el conjunt de municipis inclosos en la declaració de formulació del PDUAE LOGIS Empordà (i que seran consultats en la tramitació de l'Avanç), i en línia discontinua vermella, l'àmbit del PDU.



*Situació dels municipis afectats per la resolució del PDU -línia vermella contínua- i de l'àmbit d'estudi -línia vermella discontinua-. (Font: INCASÒL)*

## Fases posteriors

La tramitació urbanística posterior del PDU serà la següent:

L'aprovació inicial i l'aprovació definitiva del PDU correspon a la Comissió de Territori de Catalunya, d'acord amb l'establert a l'article 83.1 del TRLU.

Aprovat inicialment, el PDU es sotmetrà a exposició pública per un termini d'un mes, i simultàniament es sol·licitaran els informes preceptius als departaments interessats i organismes afectats per raó de llurs competències sectorials, que els han d'emetre també en un termini d'un mes, llevat que una disposició n'autoritzi un de més llarg. Un cop acabi el termini d'informació pública, se sotmetrà també per un mes al tràmit d'informació als ens locals compresos en l'àmbit territorial respectiu. Així mateix, es notificarà als organismes i associacions que estableixi el document d'abast (articles 21 i 22 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental).

## 1.1.4 Contingut

L'avanç del PDU d'activitat econòmica Logis Empordà està integrat per la documentació següent:

- Document d'objectius i propòsits generals (DOPG)
- Document inicial estratègic (DIE)
- Prospecció i estudi d'impacte sobre el patrimoni cultural
- Estudi d'identificació de riscos geològics

El Document d'objectius i propòsits generals (DOPG) inclou la documentació gràfica següent:

- Plànols d'informació:

<b>SITUACIÓ ESTRATÈGICA</b>		
i.1.1	Encaix TEN-T	1:650.000
i.1.2	Encaix Catalunya	1:300.000
i.1.3	Encaix Catalunya	1:150.000
<b>ENCAIX TERRITORIAL</b>		
i.2.1	Ortofotomapa	1:50.000
i.2.2	Cartografia	1:50.000
i.2.3	Relleu	1:50.000
i.2.4	Hidrologia	1:50.000
i.2.5	Pla territorial parcial de les Comarques Gironines	1:50.000
i.2.6	Xarxes de transport (viari, ferroviari)	1:50.000
<b>EMPLAÇAMENT</b>		
i.3.0	Evolució històrica	1:25.000
i.3.1	Ortofotomapa	1:15.000
i.3.2	Topografia	1:15.000
i.3.3	Relleu	1:15.000
i.3.4	Hidrologia	1:15.000
i.3.5	Pla territorial parcial de les Comarques Gironines	1:15.000
i.3.6	Planejament vigent. MUC Classificació de Sòl	1:15.000
i.3.7	Planejament vigent. MUC Qualificació de Sòl	1:15.000
i.3.8	Xarxes de transport (viari, ferroviari)	1:15.000
i.3.9	Cadastre	1:15.000
i.3.10	Cadastre (detall usos edificacions)	1:15.000

- Plànols d'ordenació:

<b>ALTERNATIVES</b>		
o.2.0	Alternativa 0	1:15.000
o.2.1	Alternativa 1	1:15.000
o.2.2	Alternativa 2	1:15.000
o.2.3	Alternativa 3 (proposada)	1:15.000

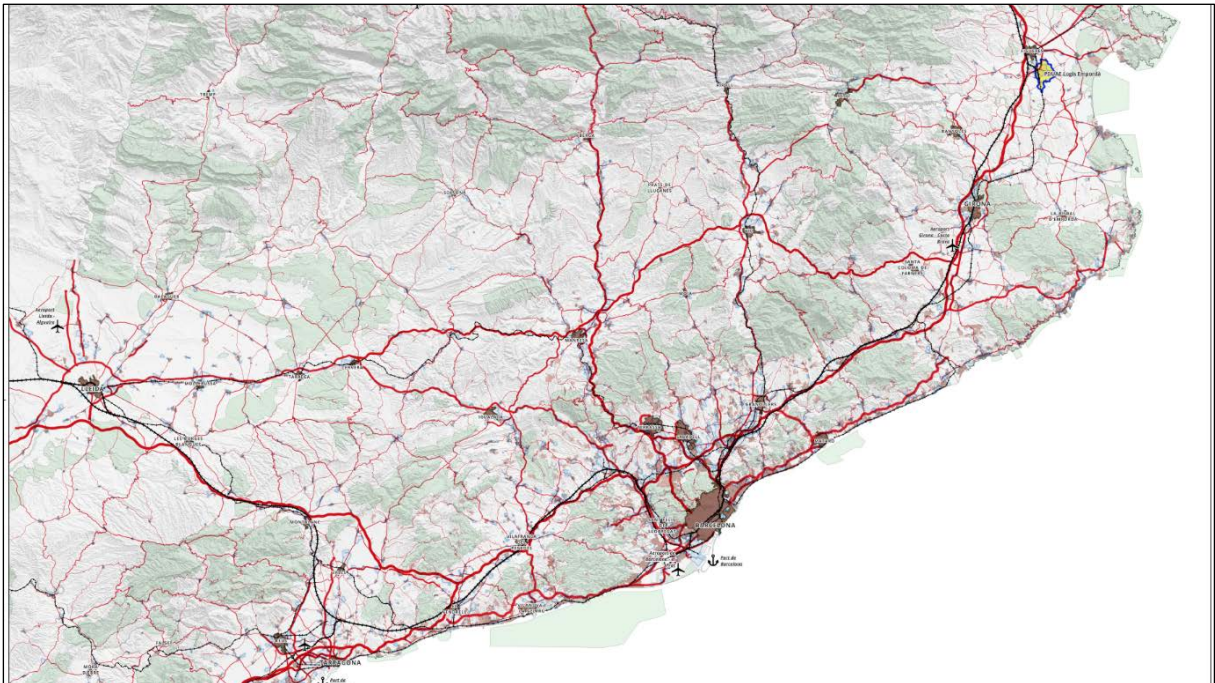
## 1.2 ENCAIX TERRITORIAL DEL PLA DIRECTOR URBANÍSTIC

### 1.2.1 Encaix territorial

#### Situació

L'àmbit d'estudi del present pla director urbanístic es situa a la plana de l'Empordà, a la comarca de l'Alt Empordà, afectant als termes municipals d'El Far de l'Empordà, Vilamalla, Garrigàs, Siurana, Palau de Santa Eulàlia i Sant Miquel de Fluvià, molt proper a la capital de comarca, Figueres. La comarca és la més septentrional del litoral català, i divisa amb la frontera francesa. La resta de comarques septentrionals catalanes i frontereres, es caracteritzen per ser pirenaïques, comarques de muntanya amb relleus abruptes i inexistència de planes, l'àmbit es situa dintre de la plana de l'Empordà que això el fa ser morfològicament únic.

L'àmbit forma part de la depressió costanera i que està delimitat al nord per l'extrem oriental de les últimes digitacions pirinenques (serra de l'Albera), al sud per l'extrem septentrional de les serres litorals catalanes (Les Gavarres), a l'oest queda delimitada pel Prepirineu oriental (Les Garrotxes d'Empordà) i de la Serralada Transversal. La zona costera més propera de l'àmbit, a poc més de 6km, es situa el Parc Natural dels Aiguamolls de l'Empordà, una de les principals zones humides de Catalunya entre les desembocadures dels rius Fluvià i Muga, a on a més s'hi troben les reserves naturals integrals de les Llaunes i dels Estanys, amb ecosistemes singulars amb molta biodiversitat.



*Encaix Territorial (Font: INCASÒL)*

Des de l'antiguitat, el golf de Roses ha esdevingut un pol de rellevància al Mediterrani, Empúries va ser el port, enclavament comercial, colònia occidental de Grècia, i anys després el primer campament romà de la Península, que va generar noves infraestructures per connectar amb altres punts i que s'ha potenciat al llarg dels anys.

Les condicions morfològiques configuren una àrea amb una alta concentració d'infraestructures que s'ha convertit en lloc de pas de les principals xarxes de mobilitat viàries (AP7, NII, C31) i ferroviàries (corredor mediterrani, alta velocitat). Actualment el coll del Pertús (283 m), entre La Jonquera i El Voló, i situat gairebé al centre de la franja pirinenca de l'Empordà, és el pas més freqüentat. Pel Pertús passen la carretera nacional i l'autopista que uneixen Barcelona, Girona i Figueres amb Perpinyà i la resta de França, com també el la línia del



tren d'alta velocitat. Cal dir que no existeix un altre punt de la xarxa d'infraestructures principal que travessi les muntanyes frontereres. D'altra banda, el ferrocarril passa per l'extrem oriental, ran de costa, entre Portbou i Cervera de la Marenda (França).

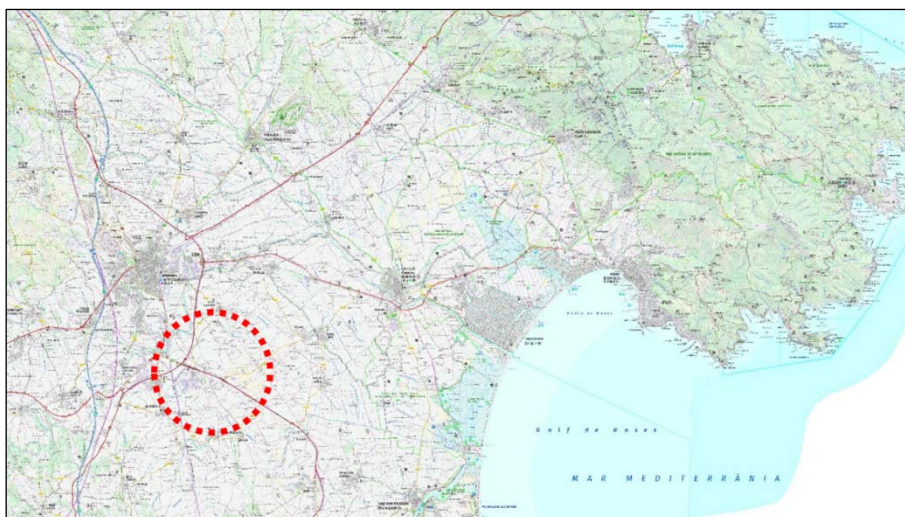
Aquestes mateixes condicions morfològiques han permès l'assentament en les perifèries dels nuclis, estesos al llarg de les vies de comunicació, que han contribuït a la desconcentració d'activitats productives i creació de nous àmbits d'activitat econòmica. En les últimes dècades les poblacions costeres han augmentat notablement la superfície ocupada, majoritàriament per assentaments lligats al turisme, però al llarg dels anys s'han anat estenent cap a segones i terceres línies de la costa, de caire més rural.

L'àmbit és molt proper del nucli urbà de Figueres, i està marcat per una gran concentració d'infraestructures que connecten amb la frontera francesa que dista una trentena de quilòmetres, així que es constitueix com una àrea de rellevant importància per la seva situació i morfologia propícia per la implantació de sectors d'activitat econòmica. Les activitats econòmiques que es desenvolupen principalment són explotacions agràries i ramaderes, que es combinen amb indústries i turisme.

Pel que fa a la demografia, la comarca de l'Alt Empordà té una població total de 144.926 habitants, segons dades d'Idescat de l'any 2022, repartida en 68 municipis. Els principals nodes urbans són els nuclis de Figueres (47.088 habitants), Roses (19.907), Castelló Empúries (11.611) i l'Escala (10.520), on es concentra el 61,5% de la població total de la comarca. Un total de 19 municipis superen els 1.000 habitants (com el cas de Vilamalla amb 1.166 habitants) i la població restant es reparteix en altres nuclis de dimensió menor: 20 municipis tenen poblacions entre 500 i 1.000 habitants (com el cas d'El Far de l'Empordà amb 625 habitants), 21 municipis tenen poblacions entre 200 i 500 habitants, i 8 municipis no superen els 200 habitants.

### Marc físic

La plana de l'Empordà està envoltada al nord per l'extrem oriental de les últimes digitacions pirinenques (serra de l'Albera), al sud per l'extrem septentrional de les serres litorals catalanes (Les Gavarres), a l'oest queda delimitada pel Prepirineu oriental (Les Garrotxes d'Empordà) i de la Serralada Transversal. La zona costera més propera de l'àmbit, es situa el Parc Natural dels Aiguamolls de l'Empordà. També l'àmbit es situa entre el marge dret del riu Manol, i el marge esquerre del riu Fluvià. El pendent és molt suau, en direcció majoritàriament est, cap a l'extensa plana al·luvial on se situen els Aiguamolls de l'Empordà. L'alçada augmenta en direcció sud, cap als Terraprims, fora de l'àmbit d'estudi, i cap a l'oest, a l'entorn del sistema urbà de Figueres.



Mapa topogràfic de Catalunya (Font: ICGC)

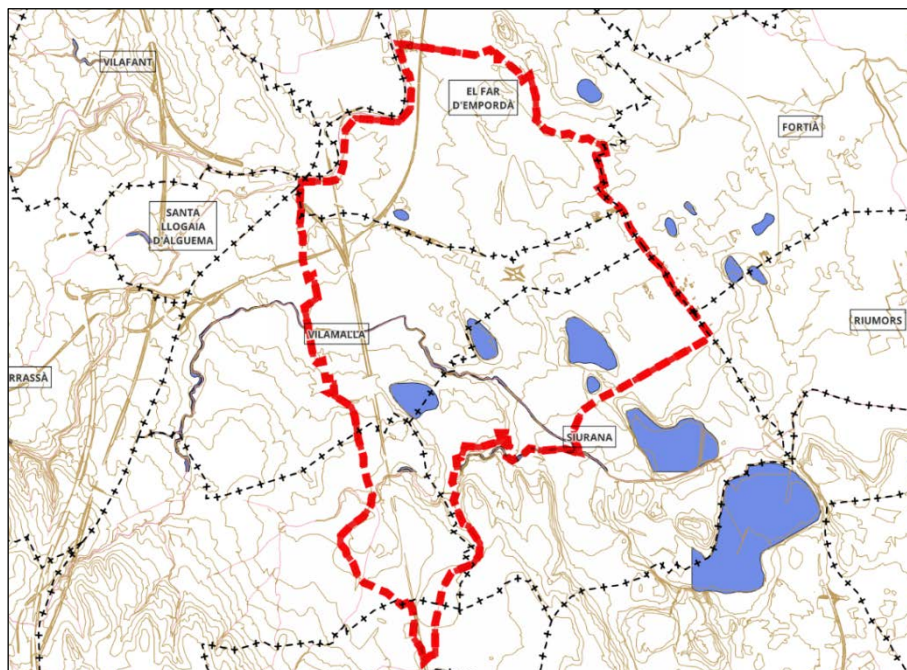
Pel que fa a la climatologia, el clima de l'àmbit d'estudi està clarament determinat per l'acció termoreguladora del mar, generant unes temperatures que solen ser moderades, amb hiverns freds



i estius força caloroses. Es caracteritza, també, per la presència d'un període àrid as l'estiu i per una clara irregularitat de les precipitacions.

En l'àrea geològica, Els materials corresponents a la zona d'estudi pertanyen en la seva majoria a sediments fluvials recents, dipositats durant l'Holocè pels rius Manol i Fluvià. A l'àmbit d'estudi es troben graves, sorres, llims i argiles a les vores del Rec Sirvent i de la Riera de Siurana. També tenen certa importància els materials del Terciari que afloren, principalment, en un triangle entre Santa Llogaia d'Àlguema, al nord, Vilamacolum, a l'est, i Sant Miquel de Fluvià, al sud. Es tracta de gresos i conglomerats del Pliocè inferior, i és on es localitzen els assentaments urbans, com Vilamalla i Siurana, o el polígon industrial Empordà internacional. A més, l'àmbit del PDU destaca la presència de closes, on antigament hi havia estanys com la Closa Gran o l'Estany de Púdol, amb materials dominants d'argiles, amb calcàries i matèria orgànica.

La plana al·luvial empordanesa havia estat antigament una àmplia superfície de zones humides, composta principalment per estanys i maresmes. Però, amb el pas del temps, aquella extensió inicial de terres inundades es va reduir per l'ocupació humana.



Plànol de les zones inundables per criteris geomorfològics (Font: ACA)

Respecte al relleu, els principals indrets on s'aprecien alteracions rellevants de la topografia és a l'entorn dels cursos fluvials que creuen l'àmbit d'estudi, ja que la majoria estan envoltats de motes per evitar que sobreeixixin de la llera. També cal destacar que la majoria de les infraestructures de comunicació han estat sobreelevades respecte l'entorn per prevenir els efectes de la inundabilitat i, d'aquesta manera, tant la N-II com la via del FFCC s'assenten sobre terraplens significativament més enlairats que l'entorn proper.

## Sistema hídric

L'àmbit d'estudi, en el marc de la Divisió territorial hidràulica de Catalunya, es situa dintre les conques internes de Catalunya. El principal curs hídric que transcorre per l'àmbit (extern) és el riu Manol, tot i que només exerceix de límit nord oest. Dintre de l'àmbit destaquen el Rec de l'Estany - Rec del Molí (Far d'Empordà), el Regatim (Rec Sirvent) i la Riera de Siurana (Riera Pellingarda). Tots ells es situen a la conca del Rec Sirvent, que aboca les seves aigües a la desembocadura del Fluvià. Existeixen altres cursos menors, el Rec del Pla, i algunes sèquies de reg. Tots els cursos fluvials de l'àmbit tenen un marcat caràcter mediterrani; cursos pràcticament secs els mesos càlids i avingudes sobtades durant els episodis de precipitacions torrencials.



Mapa de conques hidrogràfiques de Catalunya (Font: ICGC)

Segons el Pla de Gestió 2022-2027 de l'Agència Catalana de l'Aigua, l'estat de la massa d'aigua és dolent, ja que presenta un estat ecològic dolent, un estat químic inferior a bo, un índex de qualitat biològica dolent, un índex de qualitat físicoquímica dolent i un índex de qualitat hidromorfològica mediocre.

En referència a la hidrogeologia de la zona estudiada, se situa dins la unitat de l'Empordà, en què a la zona els aquífers s'agrupen en el sistema càrstic de Banyoles, format per calcàries i guixos de l'Eocè i travertins quaternaris. L'aquífer està vinculat als rius Fluvià i rieres secundàries, tot i que al nord hi ha la unitat Fluvià-Muga, que també està vinculat en part a la conca d'aquest mateix riu.

### 1.2.2 Infraestructures

La frontera catalana amb França es caracteritza per la serralada dels Pirineus i l'única zona planera és la plana de l'Empordà, per tant ha propiciat que al llarg dels anys esdevingui una zona estratègica per la implantació d'infraestructures i serveis, que han fet d'unió entre la península i la resta del continent europeu.

Al ser també una zona propera a la costa, té el potencial i facilitat per poder connectar amb el transport marítim, com també la connexió i la potenciació de les infraestructures del corredor mediterrani, situen la zona que compren l'àmbit com la porta natural d'entrada a Catalunya i la resta de l'estat, i a més un nus vital en el transit de mercaderies mediterrani-Europa.



Mapa hipsomètric de Catalunya (Font: ICGC)

## Xarxa viària

Les principals vies que recorren per la plana són l'autopista AP7, N-II, N-260, C-31 i la carretera C-260:

- *Autopista AP-7 La Jonquera - Guadiaro*: A poc més de 2,5km a l'oest de l'àmbit, transcorre l'autopista estatal del mediterrani, aquesta uneix la costa a on hi ha ports amb elevat transit de mercaderies, com també uneix amb altres carreteres que connecten amb altres punts de l'estat. Aquesta autopista forma part de la ruta europea E-15 és la principal comunicació viària de l'estat amb França. Les connexions més properes són la sortida 3 (Figueres nord) i la sortida 4 (Figueres sud).
- *Carretera N-2 Madrid - França*: és una carretera d'àmbit estatal, també coneguda com la carretera de Madrid a França passant per Barcelona, en l'actualitat part del seu traçat s'ha transformat en autovia A-2. La seva nomenclatura europea és E-90 de Madrid a Barcelona i E-15 de Barcelona a França. La carretera creua per la zona nord de l'àmbit del PDU i a més hi ha un tram de la N-2a, l'antic traçat de la carretera) que passa per l'interior de Figueres. Un dels accessos està a l'interior del àmbit en el límit dels municipis d'El Far d'Empordà i Vilamalla, i a la vegada és la intersecció amb la carretera C-31. Actualment el Ministeri de transports i mobilitat sostenible està treballant en el projecte de desdoblament de la N-II.
- *N-260 Samianigo - Portbou*: coneguda com l'Eix Pirinenc uneix Catalunya i l'Aragó seguint pel sud la serralada dels Pirineus, i connecta amb la carretera que uneix amb la costa nord atlàntica de la península. És de titularitat estatal i alguns trams s'han desdoblats i actualment són l'autovia A-26. Aquesta carretera està adjacent a l'àmbit per la part nord, i s'hi pot accedir al nord-est de Figueres amb el creuament de la N-2.
- *Carretera C-31 El Vendrell - Figueres*: també rep el nom d'Eix Costaner i és de gestió de la Generalitat de Catalunya. Alguns dels trams han estat desdoblats. La carretera travessa l'àmbit de est a oest entre els termes municipals de Vilamalla i El Far d'Empordà i creua la N-2 fins a connectar amb la N-2a, té dos accessos dintre del àmbit, un és a la intersecció amb la N-2 i l'altre amb la carretera que uneix els municipis de Vilamalla i Fortià.
- *Carretera C-260 Figueres - Roses*: és una carretera comarcal propietat de la Generalitat de Catalunya i voreja l'àmbit nord del PDU. S'hi pot accedir a la intersecció amb la N-2 i a la intersecció de la carretera de Vilamalla a Fortià.

En l'interior de l'àmbit hi creuen les següents carreteres: GI-8594 (de la Pireta a Fortià), GI-8593 (de la C-31 al Far d'Empordà), GIV-6211 (de Figueres al Far d'Empordà), GIV-6219 (de la C-31 a Siurana), i la carretera GI-8565 (de la GIV6227 a Siurana).

L'àmbit presenta una bona connectivitat amb la xarxa d'infraestructures viàries, ja que en un radi de 4 km disposa d'enllaços de connexió amb les infraestructures viàries d'alta capacitat: Autopista AP-7, les carreteres bàsiques N-2, N-260, C-31 i la carretera C-260.

## Xarxa ferroviària

L'àmbit del PDU està marcat per una forta concentració d'infraestructures ferroviàries, tan en els dos amplexos (UIC i ibèric) com en la previsió de desenvolupament:

- *Línia Barcelona-Portbou-França*: en explotació en d'ample doble (UIC i ibèric) entre Barcelona (Port de Barcelona) i Vilamalla, i en ample exclusivament ibèric entre Vilamalla i Portbou.
- *Línia Alta Velocitat Madrid-Barcelona-França*: en explotació en ample UIC a través de Le Perthus.
- *Variante sud de Figueres*: Aquesta línia en ample doble i ja en explotació, permet actualment la circulació de trens de mercaderies en ample UIC, entre Barcelona (Port de Barcelona) i Europa a través del tram internacional de la línia Figueres-Pertús.
- *Variante ferroviària Nord de Figueres*: actualment en estudi i inclosa en les previsions del Ministeri de Foment.



- *Variant est.* La Generalitat de Catalunya té els estudis fets per poder desenvolupar una variant ferroviària per l'est de Figueres, tal i com preveuen el PTPCG i el PDUSUF.

Tal i com recull l'Agenda Catalana del Corredor Mediterrani, més caldria afegir la possibilitat de poder dotar a l'actual línia Barcelona - Girona - Portbou d'ample ibèric també d'ample UIC.

Els departaments de Territori i Sostenibilitat i el d'Empresa i Coneixement de la Generalitat de Catalunya, a través de l'empresa pública CIMALSA, van iniciar al setembre de 2019 l'elaboració de l'“Estratègia logística per a la internacionalització de l'economia catalana” per al període 2020-2040. L'objectiu fonamental de l'estratègia és fomentar el desenvolupament i la competitivitat del sector del transport i la logística a Catalunya a partir d'un model que permeti impulsar i suportar la seva consolidació, modernització i internacionalització.



*Principals corredors de mercaderies  
(Font: Estratègia logística de Catalunya 2020/2040)*

En l'àmbit d'estudi, concretament al polígon Industrial Empordà Internacional (municipi de Vilamallà) hi ha una estació intermodal amb dues vies, Logis Empordà. La càrrega i descàrrega es fa directament des del tren i es carrega la mercaderia a camions. Actualment hi ha una licitació en curs promoguda pel Ministeri competent per la seva ampliació i explotació, ja que ha estat en desús en els darrers anys.



*Fotografia aèria de l'actual estació intermodal a Vilamallà  
(Font: Hipermapa de la Generalitat de Catalunya)*



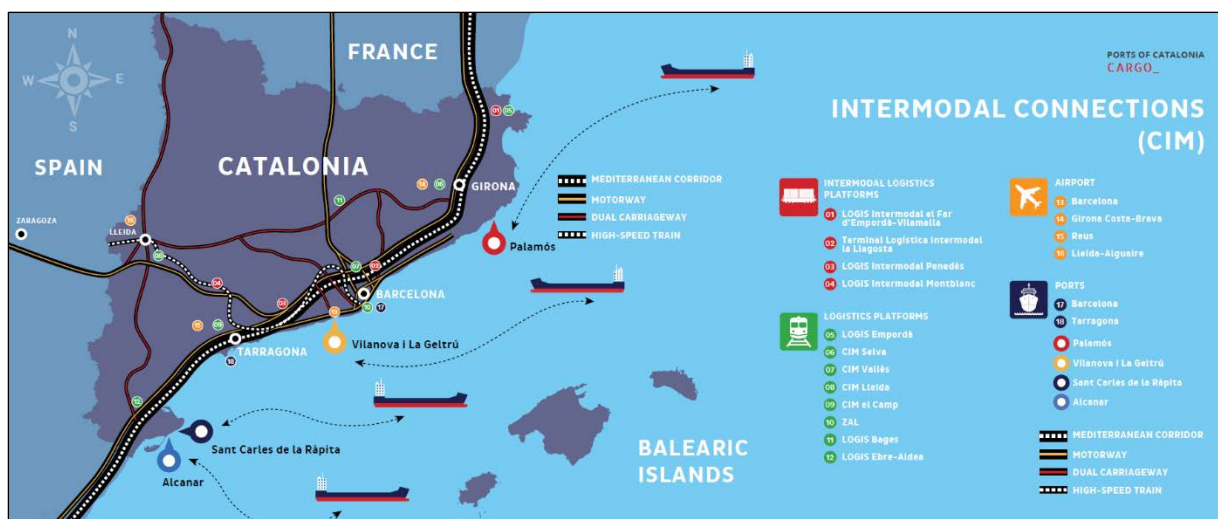
La ubicació de la nova terminal de Vilamalla, segons els treballs previs de redacció de l'estudi informatiu corresponent, es fa en funció de:

- Una millor facilitat operativa: se situa en paral·lel a la via actual amb doble ample.
- Una situació estratègica independent de la decisió de l'encaminament dels trens de mercaderies i el desenvolupament de les infraestructures, és a dir, just abans de la separació dels dos corredors ferroviaris cap a la frontera: el que passa per Le Perthus i el que passa per Portbou. Fet que li permet l'accés ja a Europa mitjançant l'ample UIC i la independència del desenvolupament dels dos corredors.

L'estació intermodal -i la nova terminal- connecta o està previst que connecti amb altres plataformes logístiques d'arreu de Catalunya com: CIM Selva, CIM Vallès, CIM Lleida, CIM el Camp, ZAL, LOGIS Bages i LOGIS Ebre-Aldea.

## Infraestructura portuària

La costa gironina es caracteritza per una gran presència de petits ports esportius, excepte el Port de Palamós, que combina activitats pesqueres, comercials i esportives i abasta unes 44ha. La dàrsena comercial disposa d'adossat al dic i rampa ro-ro i té un volum comercial de 193.386t (dades de l'any 2022). El port de Palamós dista poc més de 50km de l'àmbit del PDU, i està connectat a través de la carretera C-31.



*Ports de Catalunya de mercaderies  
(Font: Ports de la Generalitat de Catalunya)*

Cal no passar per alt la proximitat amb els dos grans ports catalans (Barcelona i Tarragona), que disposen de terminals especialitzades de contenidors, automòbils, líquids a granel, sòlids a granel, ferris i creuers. Aquests estan ben connectats amb l'àmbit d'estudi, tant per carretera com per ferrocarril, a través de la infraestructura del corredor mediterrani. Per tant, el nou enclavament industrial i logístic intermodal que proposa el PDUAELE contribuirà a potenciar el corredor mediterrani a la zona nord de Catalunya i de la península ibèrica.

## Infraestructura aeroportuària

L'aeroport Girona - Costa Brava, ubicat als municipis de Vilobí d'Onyar i Aiguaviva i que forma part de la xarxa d'aeroports de l'estat, va ser inaugurat l'any 1967 i es va construir amb la finalitat del transport de passatgers d'àmbit internacional i mercaderies. L'aeroport està a poc més de 45km de l'àmbit del PDU i presenta una bona connexió tant per ferrocarril com per carretera.

Cal destacar també la relativa proximitat amb l'aeroport Barcelona Josep Tarradellas, dins el context europeu, un dels de majors trànsit de passatgers i mercaderies de la península.

## Riscos tecnològics

### PLASEOCAT

El Pla d'emergència exterior del sector químic de Catalunya (PLASEOCAT), revisat per l'acord de Govern GOV/29/2015, de 3 de març, és el marc orgànic i funcional per a fer front a les emergències per accidents greus amb substàncies perilloses prèviament analitzats, classificats i majoritàriament avaluats. En ell s'estableix l'esquema de coordinació de les autoritats, organismes i serveis cridats a intervenir, els recursos humans i materials necessaris per a la seva aplicació i les mesures de protecció més idònies.

En el cas de les indústries afectades pel nivell alt de la normativa d'accidents greus, aquestes han d'elaborar informes de seguretat que contemplin els escenaris accidentals associats a les seves instal·lacions, així com les zones d'afectació que es deriven, segons els criteris establerts a la normativa específica. Les zones d'afectació són les següents: zona d'intervenció i zona d'alerta, zona d'indefensió envers l'autoprotecció (IEA) i zona d'intensitat límit a l'exterior (ILE).

L'àmbit del PDU no es veu afectat pel risc químic en establiments industrials. Els establiments més propers estan a Celrà (Gironès) i a Portbou (Alt Empordà), per la seva distància no afecten a l'àmbit del PDU.

### TRANSCAT

El Pla especial d'emergències per accidents en el transport de mercaderies perilloses per carretera i ferrocarril a Catalunya (TRANSCAT), revisat per l'acord de Govern GOV/117/2017, d'1 d'agost, és el marc orgànic i funcional per fer front a totes aquelles emergències relacionades amb el transport de mercaderies perilloses per carretera i ferrocarril dins l'àmbit territorial de Catalunya.

La Instrucció tècnica INT/2330/2013, de 29 d'octubre, de la Direcció General de Protecció Civil (versió revisada en data 2/4/2019), relativa a l'elaboració dels informes sobre les condicions mínimes que han de complir els nous desenvolupaments urbanístics a ubicar dins les zones identificades com de risc químic en el transport de mercaderies perilloses per carretera i ferrocarril defineix, entre d'altres aspectes, la zona d'indefensió (ZIF) com la franja de seguretat mínima necessària per la viabilitat de l'autoprotecció als elements vulnerables en el marc d'un accident amb matèries perilloses.

La instrucció tècnica defineix una zona d'indefensió (ZIF) genèrica de 500 m d'amplada al voltant de les vies on existeix un nivell de perill molt alt, per carretera o ferrocarril, on es detallen les possibles mesures a adoptar per tal de reduir la franja esmentada.

Les carreteres que creuen l'àmbit d'estudi del PDU no tenen limitacions de transport de mercaderies perilloses per carretera, per tant estan afectats per un perill de nivell mitjà (alguns, com Garrigàs, molt alt; mentre que d'altres com Siurana és més baix) i molt alt per ferrocarril, a causa de la proximitat amb una de les línies principals a Catalunya.

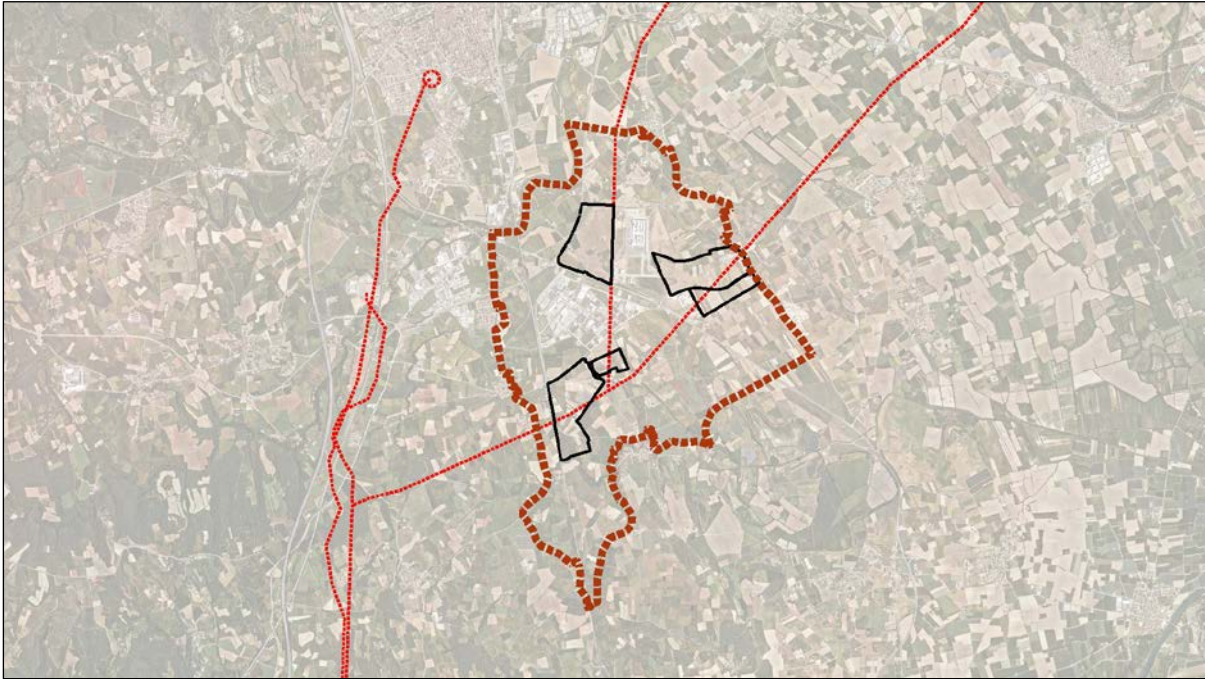
MUNICIPI	NIVELL PERILL CARRETERA	NIVELL PERILL FERROACARRIL
El Far d'Empordà	Mitjà	Molt alt
Garrigàs	Molt alt	Molt alt
Palau de Santa Eulàlia	Baix	Molt alt
Sant Miquel de Fluvià	-	Molt alt
Siurana	Baix	Molt alt
Vilamalla	Alt	Molt alt

*Afectacions dels municipis de l'àmbit del PDU  
(Font: Pla especial d'emergències per accidents en el transport de mercaderies  
perilloses per carretera i ferrocarril - TRANSCAT)*

## Xarxes de serveis

*Línies elèctriques:* l'àmbit del PDU es veu afectat per una línia d'alta tensió de 220 kV (de Vilamalla cap a Fortià) i una altra línia d'alta tensió de 132KV, propietat d'Adif, que discorre pel costat oest del Logis Empordà direcció nord-sud.

*Conduccions:* no es detecten gasoductes ni oleoductes dintre de l'àmbit.



Plànol de línies elèctriques existents de l'àmbit (Font: INCASÒL)

### 1.2.3 Sòls d'activitat econòmica

L'Alt Empordà, per la seva situació territorial i connectivitat, compta amb 44 polígons d'activitat econòmica classificats com a tal pel planejament urbanístic. Aquests s'ubiquen principalment a l'àrea urbana de Figueres, a l'entorn del sistema AP7 i NII, però també a l'entorn de la N260 i la C26. El conjunt dels PAE comarcals sumen un total de 834,80 Ha (de sòl brut).

La importància dels PAE a l'Alt Empordà rau en la seva posició estratègica al límit nord de Catalunya i en l'excel·lent connectivitat que li confereix la topografia i la presència de diverses infraestructures de comunicació de rellevància internacional.

D'aquests 44 PAEs, 28 han estat ja desenvolupats, amb un total de 560,61 Ha de sòl brut (67,18% del total comarcal). Per altra banda, 16 PAEs resten pendents de desenvolupar-se segons les determinacions del planejament urbanístic. Aquests darrers podrien aportar fins a 274,19 Ha de sòl brut (32,84% del total comarcal).

Pel que fa a la dimensió dels PAEs, s'observa que en la majoria dels casos són sectors de dimensió petita/mitjana, ja que només 8 dels PAE superen les 5 Ha i només 5 les 10 Ha.

A continuació s'aporta una taula amb les dades del conjunt de PAEs de la comarca de l'Alt Empordà, indicant-ne l'estat de desenvolupament, la superfície bruta i les condicions de connectivitat amb la xarxa de transport.

Àmbit PTP-CG	Municipi	Sector	Superfície (Ha)	Estat	Connectivitat viària (<1500m)					Connectivitat ferroviària (<1000m)	
					AP7	NII	C31	C26	N260	Ample europeu	Ample ibèric
Salines - Basegoda	Agullana	Àrea industrial	3,08	No desenvolupat	●	●	●	●	●	●	●
Salines - Basegoda	Agullana	Can Romans	2,60	No desenvolupat	●	●	●	●	●	●	●
Sistema urbà de Figueres	Avinyonet de Puigventós	La Timba	5,98	Desenvolupat	●	●	●	●	●	●	●
Fluvià	Bàscara	SUND 02	68,58	No desenvolupat	●	●	●	●	●	●	●
Mar amunt	Cadaqués	Pla del Sr Llorenç	2,47	Desenvolupat	●	●	●	●	●	●	●
Badia de Roses Nord	Castelló d'Empúries	El Pla	18,08	Desenvolupat	●	●	●	●	●	●	●
Badia de Roses Sud	Escala, l'	Els Recs	17,15	Desenvolupat	●	●	●	●	●	●	●
Badia de Roses Sud	Escala, l'	Muntanya Rodona	12,27	Desenvolupat	●	●	●	●	●	●	●
Badia de Roses Sud	Escala, l'	Industrial Rec del Molí	3,32	Desenvolupat	●	●	●	●	●	●	●
Sistema urbà de Figueres	Far d'Empordà, el	LOGIS Empordà	73,34	Desenvolupat	●	●	●	●	●	●	●
Sistema urbà de Figueres	Far d'Empordà, el	Les Pedroses	62,94	No desenvolupat	●	●	●	●	●	●	●
Sistema urbà de Figueres	Figueres	Sector Recinte Firal	41,79	Desenvolupat	●	●	●	●	●	●	●

Àmbit PTP-CG	Municipi	Sector	Superfície (ha)	Estat	Connectivitat viària (<1500m)					Connectivitat ferroviària (<1000m)	
					1	2	3	4	5	6	7
Sistema urbà de Figueres	Figueres	Sector industrial sud	21,13	Desenvolupat	●	●	●	●	●	●	●
Sistema urbà de Figueres	Figueres	Sector B2 S9	15,76	Desenvolupat	●	●	●	●	●	●	●
Sistema urbà de Figueres	Figueres	Carretera de Roses	14,36	Desenvolupat	●	●	●	●	●	●	●
Sistema urbà de Figueres	Figueres	Sector Duana-Vilatenim	5,88	Desenvolupat	●	●	●	●	●	●	●
Sistema urbà de Figueres	Figueres	Sector Cementiri	4,79	Desenvolupat	●	●	●	●	●	●	●
Albera	Jonquera, la	Polígon Oliveres	19,38	Desenvolupat	●	●	●	●	●	●	●
Albera	Jonquera, la	Polígon Vilella	17,69	Desenvolupat	●	●	●	●	●	●	●
Albera	Jonquera, la	Polígon La Campa	7,50	Desenvolupat	●	●	●	●	●	●	●
Albera	Jonquera, la	Polígon Mas Morató	7,31	Desenvolupat	●	●	●	●	●	●	●
Sistema urbà de Figueres	Llers	Sector C2	21,69	Desenvolupat	●	●	●	●	●	●	●
Sistema urbà de Figueres	Llers	PPUD C2 Nord Empolis	6,27	No desenvolupat	●	●	●	●	●	●	●
Sistema urbà de Figueres	Pont de Molins	Sector industrial Calsina Carré	50,27	No desenvolupat	●	●	●	●	●	●	●

Àmbit PTP-CG	Municipi	Sector	Superfície (ha)	Estat	Connectivitat viària (<1500m)					Connectivitat ferroviària (<1000m)	
					1	2	3	4	5	6	7
Sistema urbà de Figueres	Pont de Molins	Sector industrial Cooperativa Ricardell	2,69	No desenvolupat	●	●	●	●	●	●	●
Sistema urbà de Figueres	Pont de Molins	Sector industrial Els Cellers	0,75	No desenvolupat	●	●	●	●	●	●	●
Mar amunt	Port de la Selva, el	Zona industrial	4,10	Desenvolupat	●	●	●	●	●	●	●
Badia de Roses Nord	Roses	SUD 8	8,36	No desenvolupat	●	●	●	□	●	●	●
Badia de Roses Nord	Roses	MP 6/2020 Ctra. de l'Estació de Vilajuïga	4,31	No desenvolupat	●	●	●	●	●	●	●
Badia de Roses Sud	Sant Pere Pescador	Cooperativa Frutícola de l'Empordà	5,75	Desenvolupat	●	●	●	●	●	●	●
Sistema urbà de Figueres	Santa Llogaia d'Àlguema	Camps del Bosc	31,49	Desenvolupat	●	●	●	●	●	●	●
Fluvià	Siurana	Tallers	0,40	No desenvolupat	●	●	●	●	●	●	●
Badia de Roses Sud	Viladamat	Sector Llevant	3,87	No desenvolupat	●	●	●	●	●	●	●
Sistema urbà de Figueres	Vilafant	Pont del Princep	10,27	Desenvolupat	●	●	●	●	●	●	●
Sistema urbà de Figueres	Vilafant	Vilafant 1 Les Forques	3,33	Desenvolupat	●	●	●	●	●	●	●



Àmbit PTP-CG	Municipi	Sector	Superfície (ha)	Estat	Connectivitat viària (<1500m)					Connectivitat ferroviària (<1000m)	
					1	2	3	4	5	6	7
Sistema urbà de Figueres	Vilafant	Vilafant 2 Puig Grau	1,89	Desenvolupat	●	●	●	●	●	●	●
Sistema urbà de Figueres	Vilamalla	Empordà Internacional	135,97	Desenvolupat	●	●	●	●	●	●	●
Sistema urbà de Figueres	Vilamalla	Pont del Príncep	36,16	Desenvolupat	●	●	●	●	●	●	●
Sistema urbà de Figueres	Vilamalla	SUD 5 la Carretera	17,71	Desenvolupat	●	●	●	●	●	●	●
Sistema urbà de Figueres	Vilamalla	SUD 1 Industrial Llevant	24,69	No desenvolupat	●	●	●	●	●	●	●
Sistema urbà de Figueres	Vilamalla	SUD 2 Industrial Nord	24,00	No desenvolupat	●	●	●	●	●	●	●
Sistema urbà de Figueres	Vilamalla	SUD 4 La Riera	8,63	No desenvolupat	●	●	●	●	●	●	●
Sistema urbà de Figueres	Vilamalla	SUD 3 Industrial Ponent	2,75	No desenvolupat	●	●	●	●	●	●	●
Sistema urbà de Figueres	Vila-sacra	Roqueta	4,05	Desenvolupat	●	●	●	●	●	●	●

Taula. Caracterització dels PAEs de l'Alt Empordà. (Font: INCASÒL, 2024)

Àmbit PTP-CG	PAEs desenvolupats	Ha desenvolupades	PAEs no desenvolupats	Ha disponibles
Albera	4	51,88 Ha		
Badia de Roses Nord	1	18,08	2	12,67
Badia de Roses Sud	4	38,49	1	3,87
Fluvià			2	68,98
Mar amunt	2	6,57		
Salines - Basegoda			2	5,68
Sistema urbà de Figueres	17	445,59	9	182,99
TOTAL				

*Taula. Síntesi dels PAEs de l'Alt Empordà per àmbits del PTP-CG. (Font: INCASÒL, 2024)*

Analitzant en major detall els diversos PAEs no desenvolupats, per tal de tenir una imatge de context de la disponibilitat de sòl industrial i logístic a l'Alt Empordà, s'han detectat un conjunt de sectors que malgrat no hagin desenvolupat el planejament urbanístic, compten amb diverses activitats implantades o amb altres casuístiques que en poden demorar l'execució.

- *Agullana*: Àrea Industrial (3,08 Ha). Ocupat parcialment per diverses activitats industrials en explotació.
- *Bàscara*: SUND 02 (68,58 Ha). Ha presentat reiterades dificultats en la tramitació urbanística per al seu desenvolupament.
- *El Far d'Empordà*: Pedroses (62,94 Ha). El PDU del Sistema Urbà de Figueres modifica al PGOU del Far d'Empordà i hi ubica l'estació intermodal de mercaderies, que ocuparia bona part del sector.
- *Pont de Molins*: Sector Industrial Calsina Carré (50,27 Ha). Està ocupat parcialment per una activitat logística fortament implantada a la zona.
- *Roses*: Mp 6/2020 Crta. de l'Estació de Vilajuïga (4,31 Ha). Ocupat parcialment per una activitat industrial en explotació.
- *Vilamalla*: SUD-1 Industrial Llevant (24,69 Ha). S'està tramitant el Pla Parcial Urbanístic (Aprovació Inicial el maig de 2023) i a curt termini s'executarà el planejament, ocupant totalment el sector a causa de l'estructura en parcel·la única.
- *Vilamalla*: SUD-4 Industrial la Riera (8,63 Ha). S'està tramitant el Pla Parcial Urbanístic (Aprovació Inicial el maig de 2023) i a curt termini s'executarà el planejament, ocupant totalment el sector a causa de l'estructura en parcel·la única.

D'aquesta manera es constata que 7 dels 16 PAEs no desenvolupats a l'Alt Empordà, amb un conjunt de 222,50 Ha de sòl brut, estan ocupats per activitats industrials i/o logístiques en explotació, presenten dificultats urbanístiques per al seu desenvolupament o bé estan en procés d'executar-se i exhauriran a curt termini el sòl disponible.

Així doncs, els sectors disponibles la comarca per a nous desenvolupaments industrials i/o logístics és de tan sols 51,69 Ha de sòl brut. D'aquests sectors només un té una superfície superior a les 10 Ha.

Per tot plegat, es conclou que el sòl disponible a l'Alt Empordà per a nous desenvolupaments urbanístics que puguin acollir activitats industrial i/o logístiques de gran dimensió és molt reduït. En base a aquesta escassetat d'oferta disponible, es justifica l'anàlisi de noves oportunitats per cobrir la creixent demanda en aquest territori dinàmic, industrial i interconnectat al nord de Catalunya.

## 1.2.4 Marc socio-econòmic

### Població

La comarca de l'Alt Empordà, formada per seixanta-vuit municipis, té una superfície de 1.357,5 km<sup>2</sup>, i representa el 23 % de la superfície de la demarcació. Amb 144.926 habitants, l'Alt Empordà és la tercera comarca més poblada d'entre les vuit comarques gironines; hi viu el 18,3 % de tota la població gironina. La població s'ha mantingut estable del 2021 al 2022, amb un lleuger creixement del 0,9 %. La població resident a l'estranger ha crescut el 5,5 %, fins a arribar a 7.179 persones el 2022 (373 persones més que l'any anterior). La comarca té una densitat de població de 107 hab./km<sup>2</sup> i se situa dins de les cinc comarques amb més densitat de la demarcació. La capital, Figueres, amb 47.088 habitants, aplega el 32,5 % de la població comarcal, i si hi sumem la població de Roses (19.907 habitants), entre els dos municipis concentren el 46,2 % del total comarcal.

La població estrangera (36.373 habitants) representa el 22,4 % del total comarcal, percentatge superior a la mitjana provincial (20,4 %). El 69,3 % dels estrangers són extracomunitaris.

El 64,7 % de la població es troba entre 16 i 64 anys, mentre que els menors de 16 anys i els adults de 65 anys i més representen el 16,3 % i el 19 %, respectivament. Amb un índex d'envelliment del

117, l'any 2022 l'Alt Empordà continua sent una de les comarques menys envellides de la província. Les projeccions de població per al 2046 pronostiquen una disminució de la població d'entre 35 i 59 anys i un augment de la població més gran (60 anys i més).

La població actual (2022) dels municipis que formen l'àmbit d'estudi del PDU és de 3.350 habitants. D'ençà del 2010 (3.087 habitants) l'evolució demogràfica s'ha estancat i només els darrers anys sembla trencar-se aquesta tendència. El creixement dels darrers 12 anys, des del 2010, ha estat del 8,52%. L'impuls demogràfic dels darrers 3 anys ha propulsat el creixement per sobre la tendència d'altres contextos territorials propers, tot i que en part també s'explica per la magnitud de la mostra dels municipis de l'àmbit d'estudi.

Aquest patró és molt similar al del context comarcal, ja que l'Alt Empordà (144.926 habitants) també presenta un clar estancament demogràfic des del 2010 (140.262 habitants), és a dir, amb un creixement del 3,32%. També es repeteix en el context de les Comarques Gironines i en el conjunt de Catalunya, quan en el període 2010-2022 el creixement demogràfic ha estat del 5,34% i 3,83% respectivament.

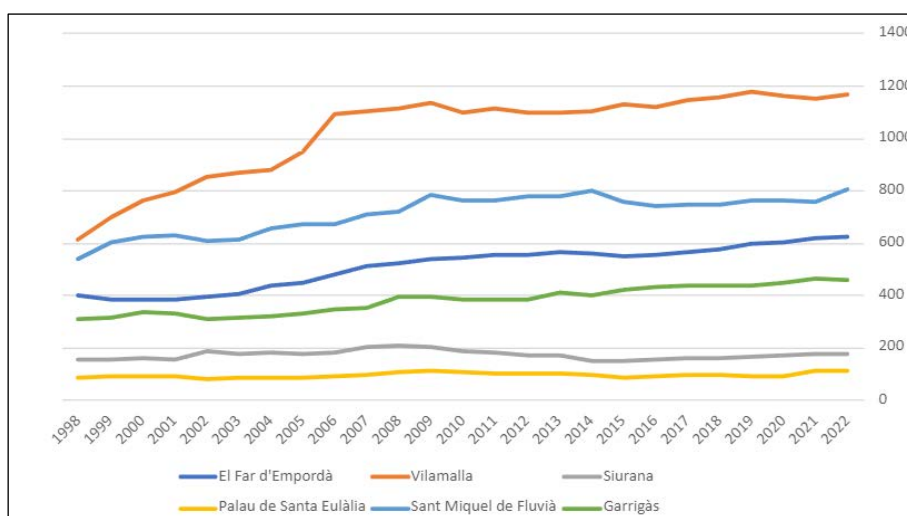


Figura. Evolució demogràfica per municipi (1998-2022). (Font: IDESCAT. 2023)

La natalitat dels diversos municipis que conformen l'àmbit del PDU és de 24 naixements el 2022 (25,8/anuals de mitjana els darrers 5 anys). Pel que fa a les defuncions n'hi ha hagut 31 el 2022 en el conjunt dels municipis i una mitjana de 30/anuals els darrers 5 anys.

En relació als grups d'edat de la població, la figura inferior mostra que els principals grups d'edat són els d'entre 40 i 64 anys, així com el de 10 a 14 anys.

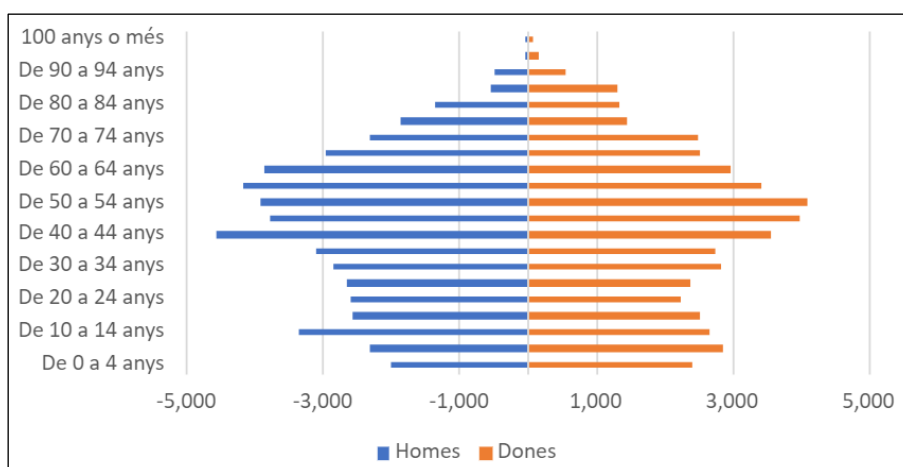


Figura. Estructura de la població per grups d'edat quinquennals als municipis que conformen el PDU (2022). (Font: IDESCAT. 2023)

## Economia i mercat de treball

Segons l'Anuari econòmic comarcal 2022 del BBVA, que exposa les dades del 2021, la comarca de l'Alt Empordà té una taxa de variació del valor afegit brut (VAB) del 5,9 % durant aquesta anualitat, una taxa inferior a la mitjana gironina (6,9 %). Com la resta del territori, l'Alt Empordà experimenta un augment molt destacat respecte a l'any anterior (-15,7 %, el 2020), que supera els efectes de la covid-19. En acabar l'any 2022, l'ocupació registrada de la població resident a l'Alt Empordà mostra un augment del 2,6 %, i d'aquesta manera supera el nombre d'ocupats de la demarcació (2,4 %). Així doncs, l'any 2022 finalitza amb 56.900 persones ocupades a la comarca de l'Alt Empordà, 1.467 més que l'any anterior.

La població ocupada de l'Alt Empordà representa el 17,3 % dels ocupats de la demarcació de Girona. Analitzant les dades d'ocupació segons el sexe, l'ocupació augmenta percentualment més en les dones, amb el 2,8 % (703 persones més ocupades), que en els homes, amb el 2,5 % (764 persones més).

El mercat de treball a l'àmbit d'estudi presenta una estructura molt similar en els diversos municipis. El sector serveis predomina arreu, amb un domini quasi absolut en alguns municipis (el Far d'Empordà). En d'altres, els sectors industrial i de construcció pren més rellevància (Vilamallà), tot i que continua essent un sector minoritari tenint en compte la rellevància de les implantacions industrials a la zona.

	El Far d'Empordà	Vilamallà	Siurana	Garrigàs	Palau de Santa Eulàlia	Sant Miquel de Fluvià
Agricultura	0,00	1,68	11,11	8,16	8,33	3,03
Indústria	0,00	16,81	16,67	14,29	16,67	15,15
Construcció	2,50	8,40	5,56	8,16	83,33	13,64
Serveis	97,50	73,11	66,67	67,35	75,00	68,18
Total	200	595	90	245	60	330

Figura. Percentatge de treballadors per sector d'activitat i per municipi de residència.  
(Font: IDESCAT, 2023)

En relació als llocs de treball localitzats, la figura següent mostra que tant el Far d'Empordà com Vilamallà, a causa de les empreses implantades als seus sectors, tenen molts més llocs de treball localitzats que població activa resident al municipi.

	El Far d'Empordà	Vilamallà	Siurana	Garrigàs	Palau de Santa Eulàlia	Sant Miquel de Fluvià
Agricultura	0,00	0,00	5,26	0,00	0,00	0,00
Indústria	0,00	30,11	21,05	2,63	63,64	69,23
Construcció	0,69	2,33	0,00	21,05	9,09	7,69
Serveis	99,31	67,56	73,68	78,95	27,27	23,08
Total	1440	2790	95	190	55	65

Figura. Percentatge de llocs de treball localitzats per sector d'activitat i per municipi de residència.  
(Font: IDESCAT, 2023)

La tendència del mercat de treball a l'àmbit d'estudi és clarament positiva, a l'alça, especialment des de l'entrada en funcionament de les darreres grans implantacions al sector de les Pedroses.

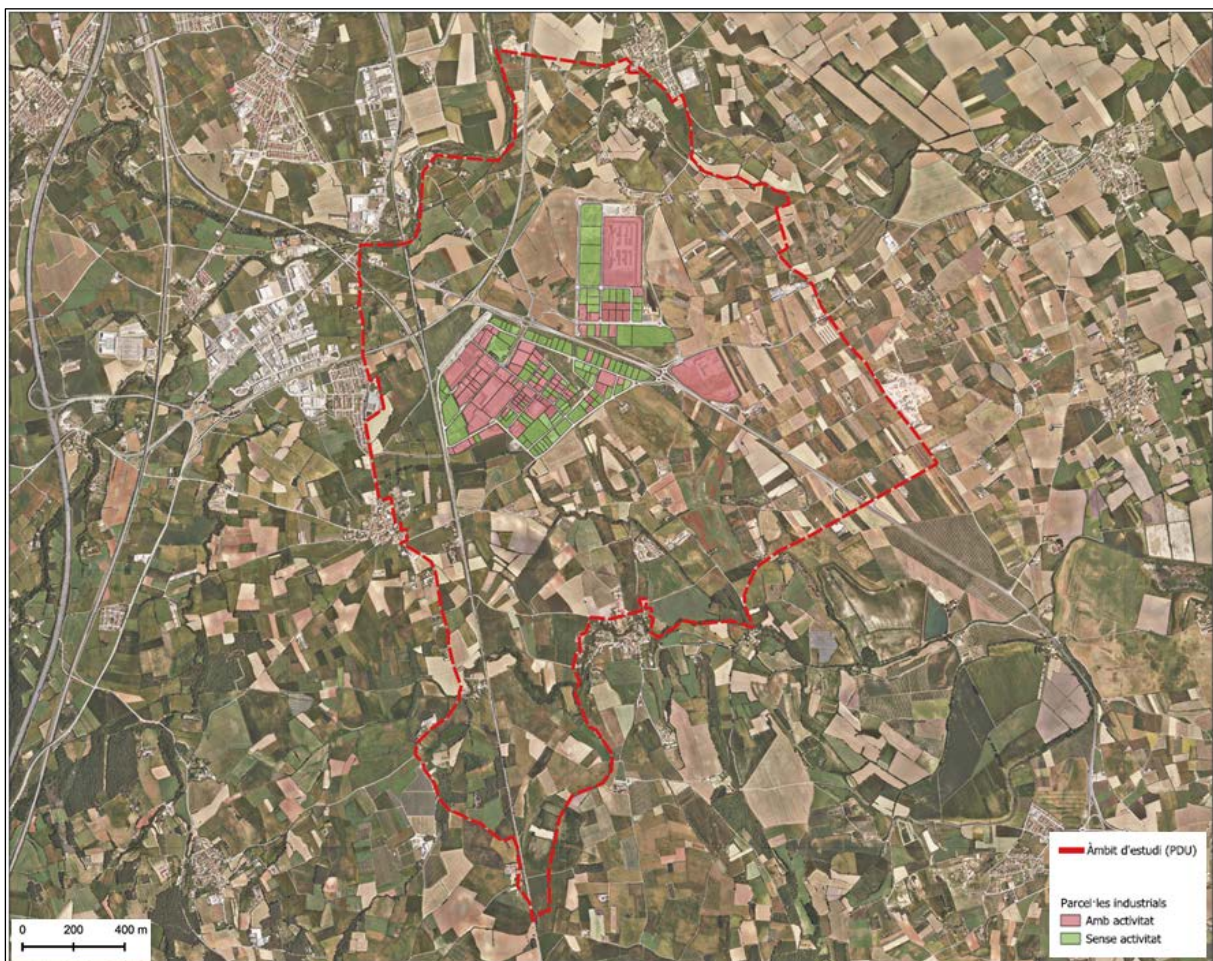


## Marc general de la logística a Catalunya

La logística i el transport han incrementat de forma continuada la seva importància en l'economia catalana al llarg dels últims anys. Actualment, a Catalunya, aquesta activitat representa l'11% del valor afegit brut del sector serveis. Un dels incentius per atreure inversions estrangeres en els últims 20 anys ha estat posar al seu abast sòl industrial i logístic ben comunicat, que els permeti crear sinèrgies, economies d'escala, reduir els costos del transport i, per tant, augmentar la seva competitivitat. La globalització de l'economia ha suposat una deslocalització dels centres productius cap a zones del món molt allunyades, que ha provocat un augment dels fluxos de trànsit de mercaderies de llarg recorregut i la necessitat de crear centres hub per a una posterior distribució capil·lar fins al client final. Actualment s'està duent a terme un important impuls inversor en la millora de les connexions terrestres entre Catalunya i Europa, principalment ferroviàries, com la connexió d'ample internacional amb França, el desenvolupament de plataformes logístiques interconnectades entre si en xarxa, que presten serveis logístics i complementaris a les empreses i les vastes ampliacions dels dos principals pols logístics del país: els ports de Barcelona i Tarragona.

## Activitats industrials i logístiques

L'àmbit d'estudi del PDU té 1.549,4596 Ha, de les quals 221.10 Ha són actualment sòl urbà consolidat amb un predominantment industrial. A més, hi ha 94.33 Ha en sòl urbanitzable delimitat d'ús predominantment industrial i, per tant, tenen l'expectativa de completar el sòl urbà vigent amb més teixit industrial.



*Estat d'ocupació de les parcel·les industrials. (Font: INCASÒL, 2024)*

En sòl urbà consolidat s'han detectat 188 parcel·les d'ús industrial en diversa tipologia. D'aquestes, 83 tenen activitats en explotació i 105 estan buides. D'aquestes darreres es desconeix si hi ha la intenció d'implantar-hi activitats en breu, però sí que és contrastada l'elevada demanda d'empreses molt diverses per implantar-se en aquest indret.

Les parcel·les buides (a data del primer trimestre de 2023), tenen una dimensió total de 645.362 m<sup>2</sup> (3.729.13 m<sup>2</sup> de mitjana). En relació a les parcel·les disponibles per a grans implantacions, se n'han detectat 12 de més d'1 Ha.

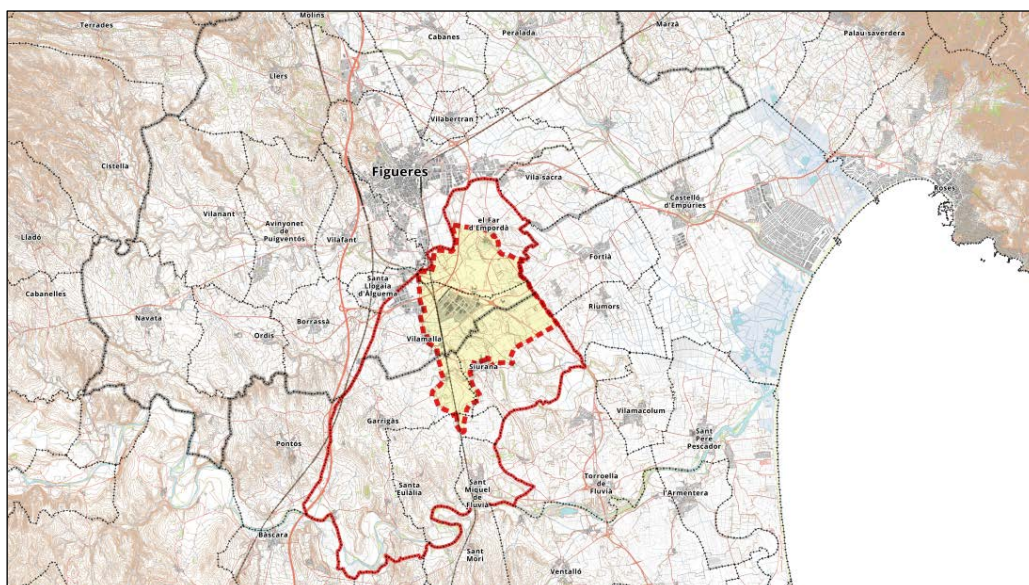
En relació al sòl urbanitzable delimitat, les 94,33 Ha es distribueixen de la següent manera: sector ce5 Centre Intermodal de Transports a El Far d'Empordà, 60 Ha; SUD1 Industrial Llevant a Vilamalla, 25,83 Ha; SUD4 Industrial la Riera a Vilamalla, 8,5 Ha.

## 1.3 DESCRIPCIÓ DE L'ÀMBIT DEL PLA DIRECTOR URBANÍSTIC

### 1.3.1 Delimitació

Amb caràcter previ a la descripció de l'àmbit proposat en el present document, cal tenir en compte els àmbits de referència que hi conflueixen en la redacció del PDUAELE:

- **Àmbit de la resolució del conseller** (identificat amb línia vermella contínua). La resolució que acorda l'inici de formulació del present pla director estableix un àmbit d'actuació definit pels municipis següents: El Far d'Empordà, Vilamalla, Garrigàs, Siurana, Palau de Santa Eulàlia i Sant Miquel de Fluvia.
- **Àmbit del Pla director urbanístic del Sistema urbà de Figueres** (identificat amb línia contínua grisa). L'acord de la resolució del PDUAELE, a banda de l'inici de formulació del pla director, estableix alhora la modificació puntual del PDUSUF. Per tant, cal tenir en compte aquest àmbit per tal de modificar l'esmentat pla a les determinacions que hi conflueixin.
- **Àmbit d'estudi del PDUAELE** (identificat amb línia discontinua vermella i tramet groc). Un cop elaborats els estudis urbanístics i territorials durant la fase de redacció del present document, es proposa un àmbit d'estudi més ajustat a les actuacions previstes. Aquest és el que es descriu amb detall en aquest apartat.
- **Àmbit del PDUAELE**. El document que es tramiti per aprovació inicial concretarà l'àmbit, ajustat amb detall, per tal de garantir l'execució de les diferents actuacions previstes.



*Plànol d'emplaçament del PDU on s'indiquen els tres àmbits de referència del PDUAELE: en gris continu, l'àmbit del PDUSUF; en vermell continu, l'àmbit de la resolució del PDUAELE; i en vermell discontinu i tramet groc, l'àmbit d'estudi proposat del PDUAELE (Font: INCASÒL, 2024)*



L'àmbit d'estudi del present PDU abasta una superfície de 1.550 ha, limitat al nord pel riu Manol i el municipi d'El Far de l'Empordà, l'est pel límit de terme de Fortià i Riumors, el sud pel nucli de Siurana, la carretera Giv-6219 i el traçat del ferrocarril, i l'oest pel nucli de Vilamalla, la carretera GIV-6227.

L'àmbit es caracteritza per ser força planer, i té una pendent suau, majoritàriament cap a l'est, cap a l'extensa plana al·luvial on es situen els Aiguamolls de l'Empordà. Dintre de l'àmbit hi ha les closes que són antics estanys que conformaven els aiguamolls, que la majoria d'ells van ser dessecats per l'explotació agrària de les terres. A l'oest la cota oscil·la entre els 42 m per la zona de Vilamalla, i els 26 m pel límit oest nord, en canvi al límit est del PDU està entre la cota 20 m (nord-est) i 12 m (sud-est).

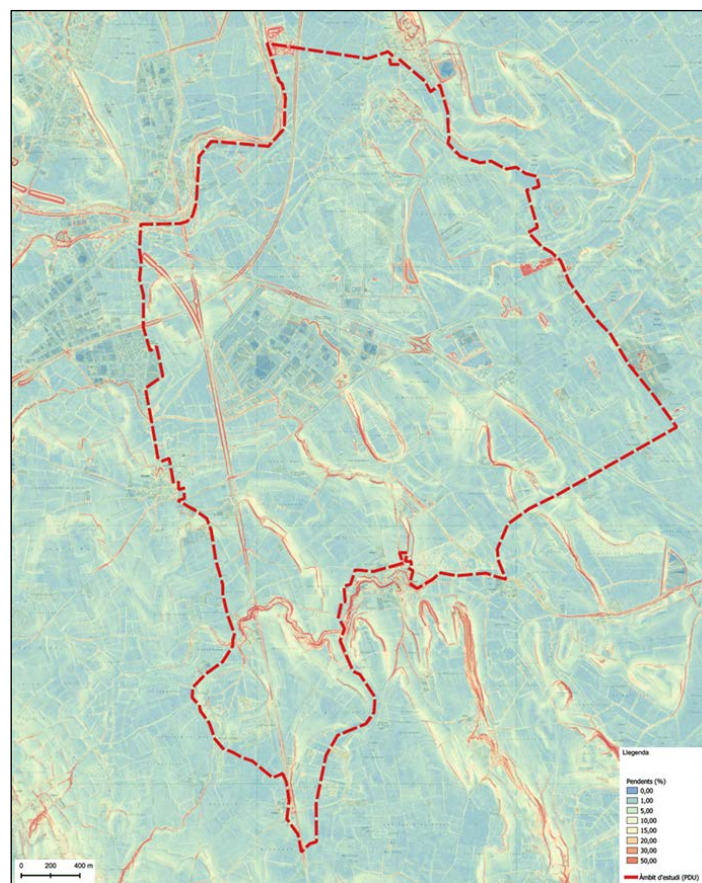
### 1.3.2 Relleu i hidrologia

#### Relleu

La zona d'estudi, de la mateixa manera que la plana al·luvial de l'Empordà, es caracteritza per ser un territori força planer, amb pendents suaus (entre el 0 i el 5%). Només als marges de la via del ferrocarril i en algunes vores de camps i camins s'observen pendents superiors al 5%.

Els principals pendents significatius (>20%) que no han estat generats a partir de l'acció antròpica són els marges i vores de la xarxa hídrica, en cursos com el Regatim i la Riera de Siurana, i dels antics estanys dessecats, com la Closa Gran i l'estany de Púdol.

Destaca també la presència d'un talús rellevant a l'est de la via del FFCC a l'alçada del barri de l'estació de Vilamalla. Aquest pendent s'ubica en els marges d'uns camps que permet salvar el desnivell entre la cota superior (48 msnm) i la inferior (33 msnm) en poc espai.



Pendientes de l'àrea d'estudi. (Font: ICGC, 2023)

## Hidrologia

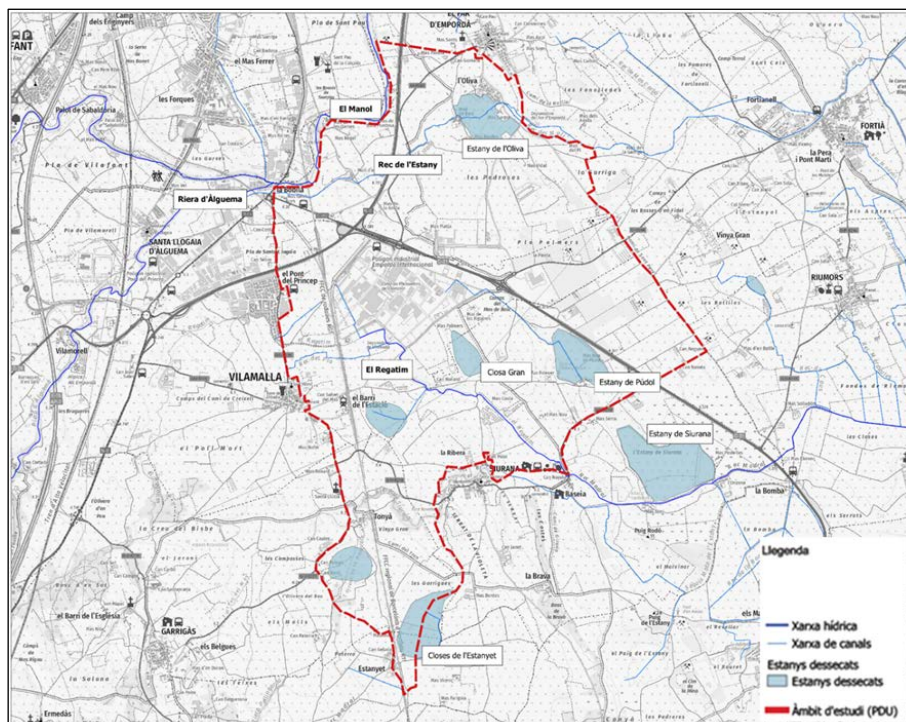
L'àmbit d'estudi, en el marc de la Divisió territorial hidràulica de Catalunya, es situa al Districte conca fluvial de Catalunya, a les conques internes de Catalunya. El principal curs hídic que transcorre per l'àmbit (extern) del PDU és el Manol, tot i que només exerceix de límit NW de l'àmbit. A la zona interna del PDU destaquen el Rec de l'Estany - Rec del Molí (Far d'Empordà), el Regatim (Rec Sirvent) i la Riera de Siurana (Riera Pellingarda). Tots ells es situen a la conca del Rec Sirvent, que aboca les seves aigües a la desembocadura del Fluvià, creuant el club nàutic Almatà. Existeixen altres cursos menors, el Rec del Pla, i algunes sèquies de reg.

Tots els cursos fluvials de l'àmbit tenen un marcat caràcter mediterrani; cursos pràcticament secs els mesos càlids i avingudes sobtades durant els episodis de precipitacions torrencials.

Així doncs, la massa d'aigua superficial que recull les aigües de l'àmbit del PDU és la del Rec Sirvent (ES100MSPF2100130). Segons el Pla de Gestió 2022-2027 de l'Agència Catalana de l'Aigua, l'estat de la massa d'aigua és dolent, ja que presenta un estat ecològic dolent, un estat químic inferior a bo, un índex de qualitat biològica dolent, un índex de qualitat físico química dolent i un índex de qualitat hidromorfològica mediocre.

Segons el Pla de Gestió 2022-2027 de l'Agència Catalana de l'Aigua, la massa d'aigua 2100130 corresponent al riu Sirvent (Regatim), està protegida tant per hàbitats com per espècies (veure apartat 3.1.4. del DIE).

Part de l'àmbit d'estudi formava part de l'extensa superfície d'aiguamolls que es distribuïen entre el Baix Ter fins als Aiguamolls de l'Alt Empordà. Encara avui queden alguns testimonis dels antics estanys; els més pròxims a l'àmbit d'estudi són l'estany de Vilamalla, el de Far, la Closa Gran prop de Can Renard, l'estany Púdol, i més al sud, l'estany de Tonyà i l'estany de Siurana. Tots ells han estat dessecats mitjançant mines, sèquies i canals i estan ocupats actualment per camps de conreu, però encara tenen tendència a inundar-se quan el nivell freàtic augmenta. En el mapa de zones de risc del PTPCG, els antics estanys es consideren "zones potencialment inundables".



*Xarxa hídrica de l'àrea d'estudi. Font: Romagosa, F. "El procés històric de dessecació d'estanys a la plana empordanesa" i georeferenciació a la base ICGC. (Font: INCASÒL, 2023)*

Pel que fa a la hidrogeologia de la zona estudiada, se situa dins la unitat de l'Empordà, en què a la zona els aquífers s'agrupen en el sistema càrstic de Banyoles, format per calcàries i guixos de



l'Eocè i travertins quaternaris. L'aquífer està vinculat als rius Fluvià i rieres secundàries, tot i que al nord hi ha la unitat Fluvià-Muga, que també està vinculat en part a la conca d'aquest mateix riu.

Així, l'àmbit de d'estudi es localitza sobre les masses d'aigua següents:

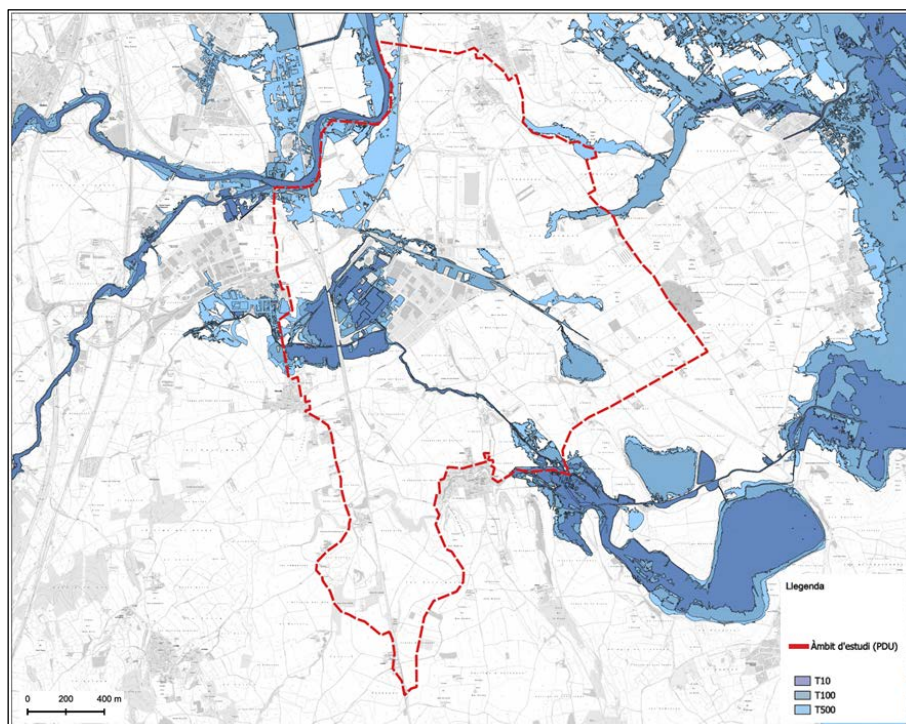
- 06 Detrític neogen de l'Empordà
- 32 Fluviodeltaic Fluvià-Muga

Segons el document IMPRESS elaborat per l'ACA en el marc de l'actualització del Pla de Gestió del Districte Conca Fluvial de Catalunya, les principals pressions que afecten les masses d'aigua subterrànies de l'àmbit del PDU, són: Dejeccions ramaderes, fertilització agrària, tractaments fitosanitaris, activitats industrials i zones urbanes i captacions subterrànies. En menor mesura, per causa dels abocadors, activitats extractives i extracció d'aigües freatòfites.

Segons el Decret 153/2019, de 3 de juliol, de gestió de la fertilització del sòl i de les dejeccions ramaderes i d'aprovació del programa d'actuació a les zones vulnerables en relació amb la contaminació per nitrats que procedeixen de fonts agràries, els municipis del Far d'Empordà, Vilamalla, Siurana i Garrigàs es troben inclosos dins la zona vulnerable per nitrats (àrea 1).

Finalment, en relació a la inundabilitat de l'àmbit d'estudi pels diversos períodes de retorn, els espais amb una major afecció són el Manol, al NE de l'àmbit, i el Regatim, al centre. Aquests dos cursos fluvials són els que, en alguns casos, inunden espais més enllà de la seva llera, com és el cas del Pla de Santa Llogaia, en el cas del Manol, o el sector Empordà Internacional, en el cas del Regatim.

Cal destacar que la C-31 actua de canal per on circulen les aigües en direcció est provinents del desbordament del Manol a l'oest de la N-II.



Zones inundables per períodes de retorn de 10 anys, 100 anys i 500 anys (Font: INCASÒL)

En la zona oest de l'àmbit a travessa de nord a sud la línia ferroviària Barcelona- Figueres, dintre del mateix àmbit hi ha l'estació de passatgers de Vilamalla i una estació intermodal de mercaderies, actualment està en fase de licitació per la seva renovació.

Dintre del propi àmbit hi ha la carretera estatal N-II (carretera de Madrid a França passant per Barcelona) i creua amb la carretera autonòmica C-31, que rep el nom d'Eix Costaner. En l'interior de l'àmbit hi creuen les següents carreteres: GI-8594 (de la Pireta a Fortià), GI-8593 (de la C-31 al

Far d'Empordà) , GIV-6211 (de Figueres al Far d'Empordà), GIV-6219 ( de la C-31 a Siurana), i la carretera GI-8565 (de la GIV6227 a Siurana).

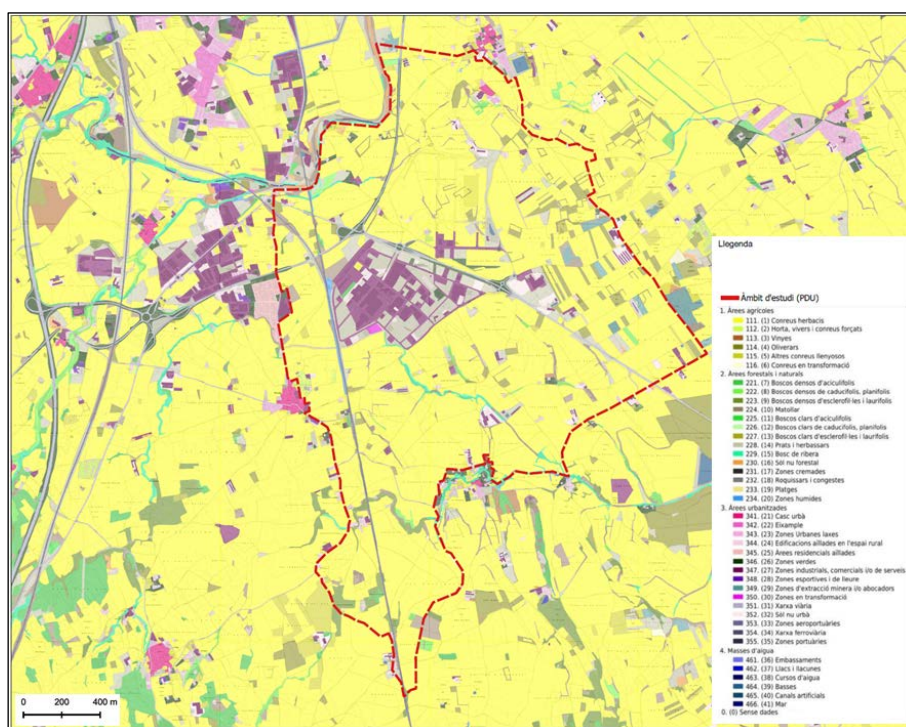
### 1.3.3 Usos del sòl

#### Usos del sòl i vegetació

L'ús del sòl predominant en l'àmbit del PDUAELE són els conreus herbacis de secà, tal com s'aprecia a la figura inferior. Només en alguns espais molt concrets apareixen usos del sòl complementaris, com el bosc de ribera a l'entorn del Regatim i la Riera de Siurana, o bé les oliveres de la plana est de l'àmbit d'estudi, entre els termes municipals de Vilamalla i Fortià.

Pel que fa als usos antròpics, destaca la presència del sector industrial Empordà Internacional, al terme municipal de Vilamalla. Es tracta del sector amb major implantació històrica i consolidació de l'àmbit del Pla, molt per sobre del sector LOGIS (el Far d'Empordà), desenvolupat recentment i en procés de consolidació per part del teixit empresarial. Tot i que no es contempla a la següent figura, actualment s'estan produint dos processos de desenvolupament de planejament: el SUD 1 Industrial Llevant i el SUD 4 Industrial la Riera de Vilamalla, a l'entorn del sector Empordà Internacional.

Més enllà dels sectors industrials, dins l'àmbit del Pla també hi ha un nucli rural, l'Oliva, que forma part del Far d'Empordà. També destaca la presència d'una sèrie de masies aïllades i edificacions ramaderes que articulen el territori.



Usos del sòl. (Font: Cartografia d'usos del sòl, 2018)

La Plana de l'Empordà ha estat històricament una àrea deprimida amb la presència d'aiguamolls i maresmes. A l'àmbit del PDU es detecten àrees humides, principalment al sud, a l'entorn de Siurana. Actualment, bona part d'aquestes zones han estat dessecades mitjançant la xarxa de sèquies i mines (d'ençà d'inicis de segle XX), aconseguint la reconversió d'aquestes en àrees agrícoles.





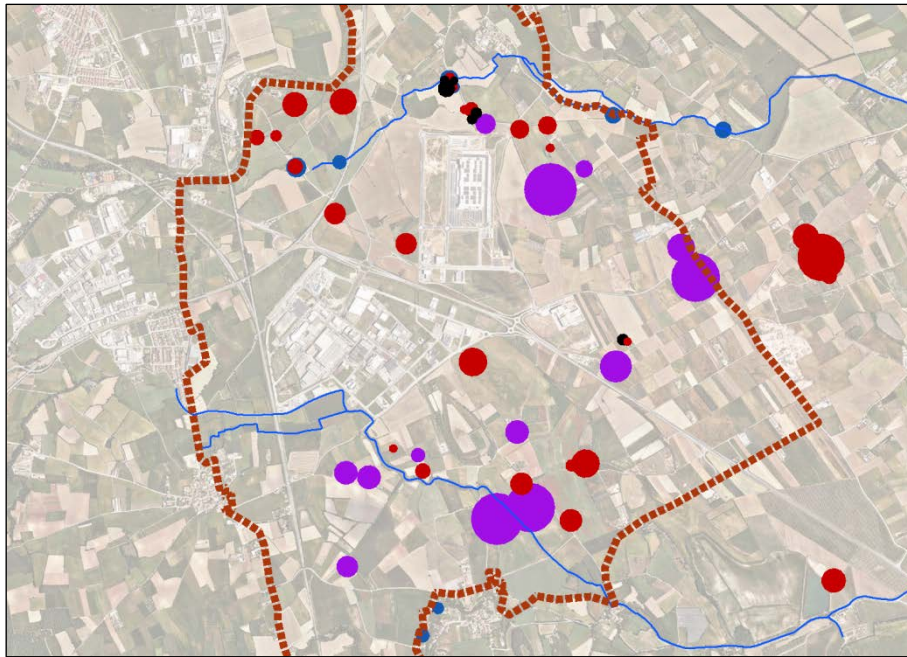
### 1.3.4 Preexistències

En l'àmbit d'estudi del PDUAELE, a banda dels sectors d'activitat econòmica i grans infraestructures clarament identificables, se situen diverses construccions, instal·lacions, serveis i elements naturals de diversa mida i consideració que cal tenir present en la configuració de la proposta d'ordenació. A continuació es detallen les preexistències principals.

#### CONSTRUCCIONS I EDIFICACIONS

En els terrenys situats entorn als polígons d'activitat econòmica existents hi ha presents una sèrie de construccions i edificacions, la majoria de les quals se situen en sòls no urbanitzables. De manera sintètica són les següents:

- *Construccions agrícoles i/o ramaderes*: s'identifiquen en color violeta
- *Naus d'usos diversos (magatzems, tallers o altres similars no definits)*: s'identifiquen en color negre
- *Edificacions d'us residencial (masies o cases rurals de nova construcció)*: s'identifiquen en color vermell
- *Antics molins (vinculats al Rec del molí i Rec de l'estany)*: s'identifiquen en color blau. Per la seva singularitat, es detallen en un apartat específic.



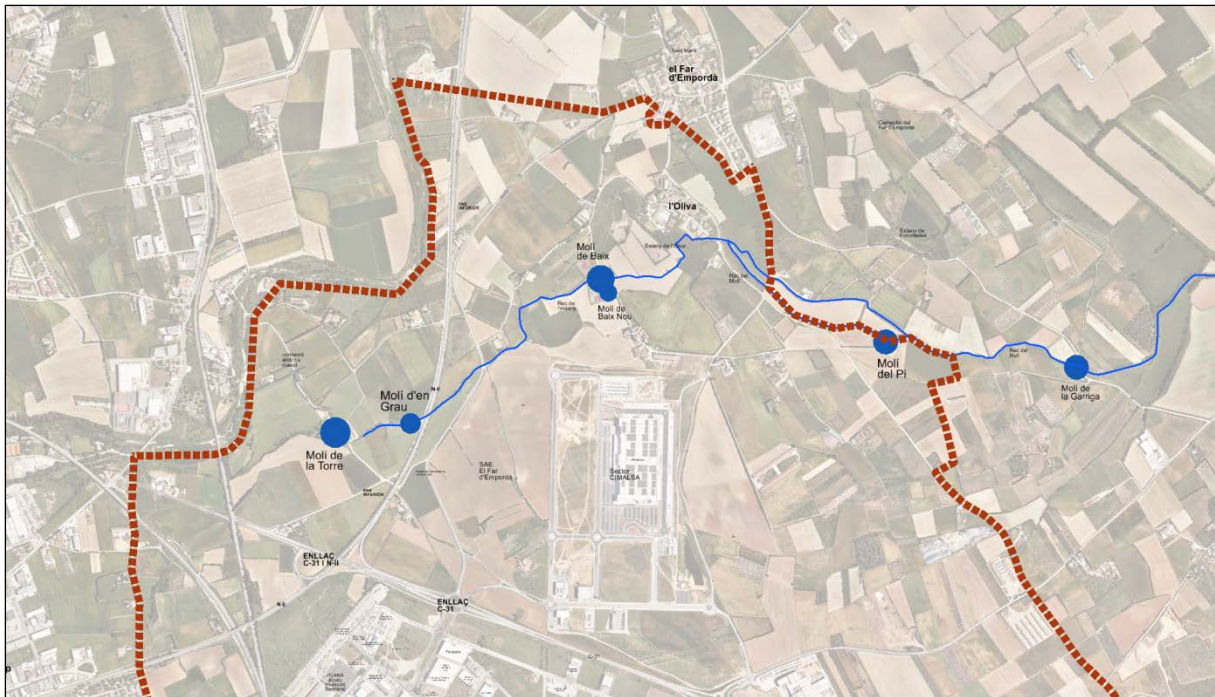
*Esquema general de les edificacions aïllades presents en l'àmbit d'estudi del PDUAELE.  
(Font: INCASÒL, 2024)*

#### ANTICS MOLINS HIDRÀULICS

En l'àmbit d'estudi del PDUAELE hi ha una sèrie d'antics molins hidràulics, que per la seva singularitat s'especifiquen a continuació (en sentit oest-est). Tot i que són de mides i característiques molt diverses, cal tenir-los present en el seu conjunt:

- *Molí de la Torre i Molí d'en Grau*, situats a l'oest de la N-II.
- *Molí de Baix i Molí de Baix Nou*, situats en la part central, entre el LOGIS Empordà i el veïnat de l'Oliva.
- *Molí del Pi*, situat en la part est de l'àmbit d'estudi.
- *Molí de la Garriga*, situat ja fora de l'àmbit d'estudi.





Detall dels antics molins situats entorn dels recs en l'àmbit nord d'estudi del PDUAELE.  
(Font: INCASÒL, 2024)

#### XARXES DE COMUNICACIONS:

- **Xarxa viària:** En l'interior de l'àmbit hi creuen la N-II i la C-31, a més les següents carreteres: GI-8594 (de la Pireta a Fortià), GI-8593 (de la C-31 al Far d'Empordà), GIV-6211 (de Figueres al Far d'Empordà), GIV-6219 (de la C-31 a Siurana), i la carretera GI-8565 (de la GIV6227 a Siurana).
- **Xarxa ferroviària:** Hi creua la línia Barcelona-Portbou-França: en explotació d'ample doble (UIC i ibèric) entre Barcelona (Port de Barcelona) i Vilamalla, i en ample exclusivament ibèric entre Vilamalla i Portbou. A Vilamalla hi ha l'estació de passatgers (regional) i la intermodal de mercaderies.
- **Terminal logística intermodal:** Actualment s'està redactant un estudi informatiu que és el document que determinarà la morfologia, necessitats (accessos, serveis, etc.) i emplaçament de la nova terminal dintre de l'àmbit. La terminal i la zona de sistemes requereix d'una àrea aproximada de 38ha.

#### SERVEIS EXISTENTS:

- **Línies elèctriques:** l'àmbit del PDU es veu afectat per una línia d'alta tensió de 220 kV (de Vilamalla cap a Fortià) i una altra línia d'alta tensió de 132KV, propietat d'Adif, que discorre pel costat oest del Logis Empordà direcció nord-sud.
- **Conduccions:** no es detecten gasoductes ni oleoductes dintre de l'àmbit.

#### PATRIMONI NATURAL:

L'àmbit d'estudi incorpora un patrimoni natural que, més enllà dels diferents graus de protecció, té un valor en un ampli sentit (ambiental, alimentari, paisatgístic, cultural, identitari) que cal tenir present en la proposta d'ordenació. D'entre aquests elements, per la seva singularitat, destaquen:

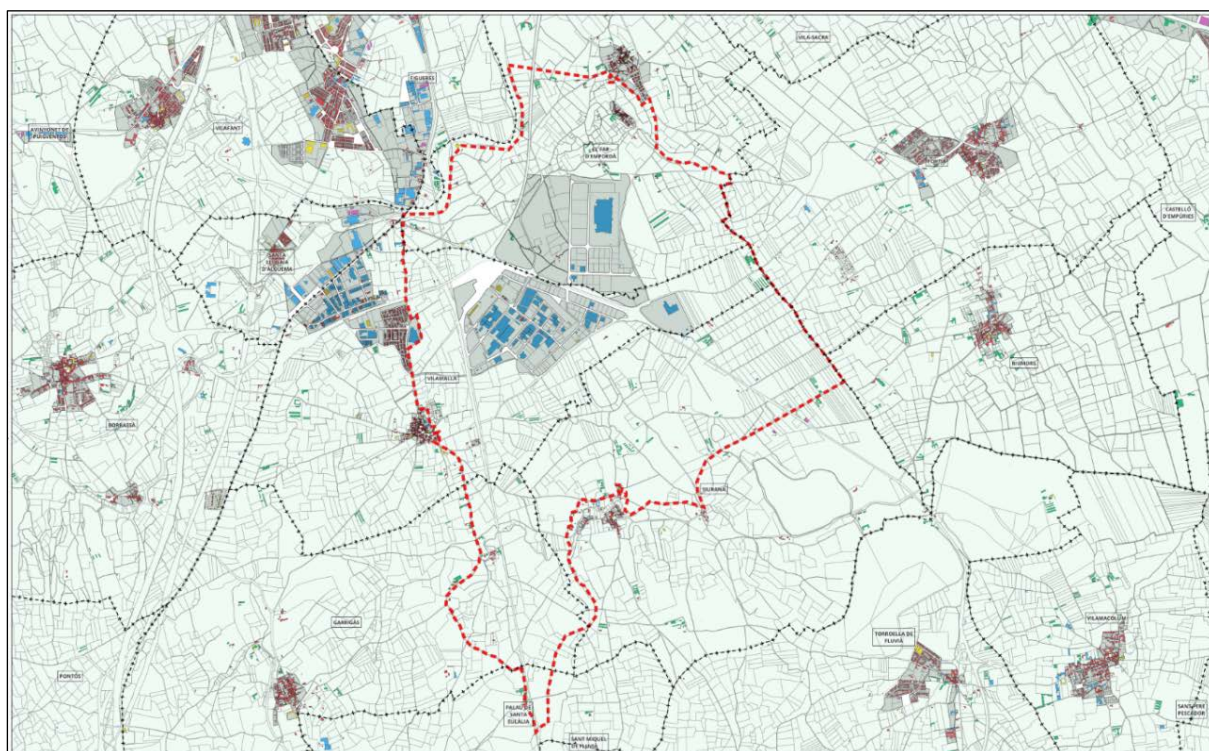
- **Closes:** antics llacs naturals que van ser dessecats i que destaquen per la seva geomorfologia (zones enclotades), especialment l'anomenada 'Closa Gran' en forma de llàgrima.
- **Mosaic de camps agrícoles:** en la zona est de l'àmbit d'estudi, adjacents al camí de Sant Pere, hi ha una sèrie de camps, que a expenses d'un posterior estudi històric més detallat, semblen remetre a antigues parcel·lacions d'origen romà.



*Detall d'alguns elements naturals característics de la zona (closa gran i mosaic de camps agrícoles)  
Fotografia aèria amb dron (Font: INCASÒL, 2024)*

### 1.3.5 Estructura de la propietat

Estructura de finques i usos segons informació cadastral:



*Estructura finques cadastrals (Font: INCASÒL)*

Tal com s'observa a la imatge superior, la distribució parcel·laria de l'àmbit d'estudi dista clarament entre els espais urbanitzats i el sistema d'espais oberts. Pel que fa als sectors d'activitat econòmica, els de desenvolupament recent (LOGIS al terme municipal del Far d'Empordà) presenten unes parcel·les de majors dimensions (entre 17 i 0,4 Ha). En canvi, al sector Empordà Internacional, de major antiguitat, en terme municipal de Vilamalla, les parcel·les són més heterogènies, però habitualment de dimensió més reduïda (entre 3,6 Ha i 1.500 m<sup>2</sup>).

Pel que fa al sistema d'espais oberts, en funció del municipi i dels condicionants agrològics i hidrològics, la parcel·lació també varia. Prop dels nuclis urbans del Far d'Empordà i de Vilamalla, les finques agrícoles s'estructuren de forma radial a l'entorn dels nuclis, articulades pels camins rurals que històricament teixien el territori (molts dels quals s'han reconvertit actualment en carreteres locals). En els indrets on l'agricultura s'ha apropiat de les antigues zones humides a



través de la dessecació, ha requerit d'una parcel·lació més reduïda, delimitada per recs, canals i sèquies que exercin de desguàs per a l'aigua que s'acumulés per precipitació. Aquesta dinàmica explica, per exemple, la parcel·lació al nord de la C-31, al límit nord del municipi de Vilamalla. En aquest enclavament l'aigua es desguassava en direcció est cap al rec Sirvent. La mateixa dinàmica s'observa en antigues closes com la Closa Gran de Siurana o l'estany de l'Oliva.

## 1.4 PLANS VIGENTS

### 1.4.1 Planejament territorial

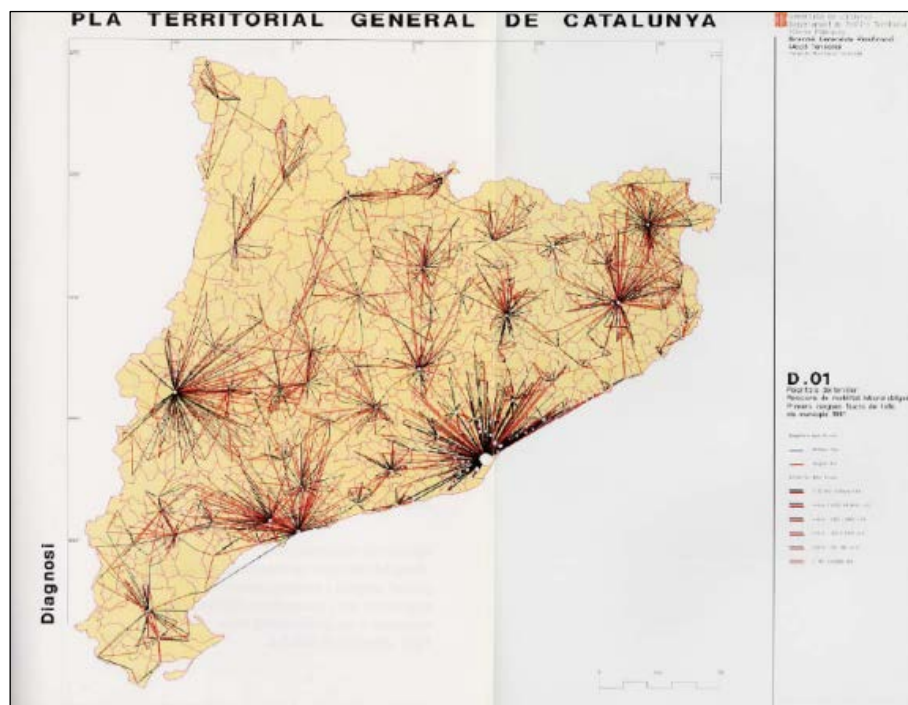
#### Pla territorial general de Catalunya (PTGC)

El document del Pla territorial general de Catalunya s'aprova per la Llei 1/1995, de 16 de març.

D'acord amb la seva llei d'aprovació, "el Pla territorial general ha d'esser l'instrument que defineixi els objectius d'equilibri territorial d'interès general per a Catalunya i, a la vegada ha d'esser el marc orientador de les accions que emprenguin els poders públics per a crear les condicions adequades per atreure l'activitat adequada als espais territorials idonis i per aconseguir que els ciutadans de Catalunya tinguin uns nivells de qualitat de vida semblants independentment de l'àmbit territorial on visquin. El Pla ha d'esser també l'instrument que defineixi els objectius per a aconseguir el desenvolupament sostenible de Catalunya, l'equilibri territorial i la preservació del medi ambient".

El PTGC ha d'establir les pautes necessàries per a la coherència dels plans territorials parcials i els plans territorials sectorials que l'han de desenvolupar.

El PTGC defineix inicialment 6 àrees funcionals -reconvertides posteriorment en 7-. L'àmbit del PDU s'inclou dins l'àmbit de les comarques gironines i com un sistema de reequilibri territorial de Nivell 2 (5b).



Pla territorial general de Catalunya (Font: PTGC)

[https://territori.gencat.cat/ca/01\\_departament/05\\_plans/01\\_planificacio\\_territorial/plans\\_territorials\\_nou/pla\\_territorial\\_general](https://territori.gencat.cat/ca/01_departament/05_plans/01_planificacio_territorial/plans_territorials_nou/pla_territorial_general)



- El Far d'Empordà: Nucli municipal. Assoleix una representativitat per sobre de l'1% del total de la població de l'àmbit de la costa nord empordanesa.
- Vilamalla: Nucli connurbat amb polaritat regional, el contacte entre teixits urbans i el nivell d'interrelació amb el nucli de Vilamalla és molt intens.
- Siurana: Nucli municipal
- Garrigàs: Nucli municipal

#### MODEL TERRITORIAL (INFRAESTRUCTURES DE MOBILITAT):

- Propostes en Xarxa viària:
  - Reordenació de nus viari: N-II amb C-31
  - Traçat en estudi: nou accés al nucli d'El Far d'Empordà
  - Condicionament vies: N-II, C-31, GI-8594 (carretera Vilamalla - Fortià), via de connexió GI-8594 amb el nucli d'El Far d'Empordà.
- Propostes en Xarxa ferroviària:
  - Nova actuació d'infraestructura ferroviària: variant est de Figueres

#### ESTRATÈGIES DE DESENVOLUPAMENT URBÀ / ÀMBITS DE GESTIÓ SUPRAMUNICIPAL:

En relació amb el sistema d'assentaments, l'àmbit del PDU s'insereix en els següents:

Assentaments inclosos a l'Àmbit del sistema urbà de Figueres:

- El Far d'Empordà / L'Oliva: Es proposa un creixement moderat / Millora i completió
- Vilamalla / Barri: Es proposa un creixement mitjà

Assentaments inclosos a l'Àmbit del Fluvià

- Garrigàs / Tonyà: Es proposa un creixement moderat / Millora i completió
- Siurana: Es proposa un creixement moderat

Àrees especialitzades d'ús industrial:

- Centre intermodal de Transport - les Pedroses (el Far d'Empordà)
- Polígon industrial Empordà Internacional SUD1/4/5 (Vilamalla)

#### ESTRUCTURA DEL SISTEMA D'ESPais OBERTS

Categories d'espais oberts, sòl classificat com a no urbanitzable, inclosos en l'àmbit d'estudi del PDU:

- Sòl de protecció territorial: el PDU inclou 243,39 Ha d'espais de protecció territorial (15,71 % del PDU).

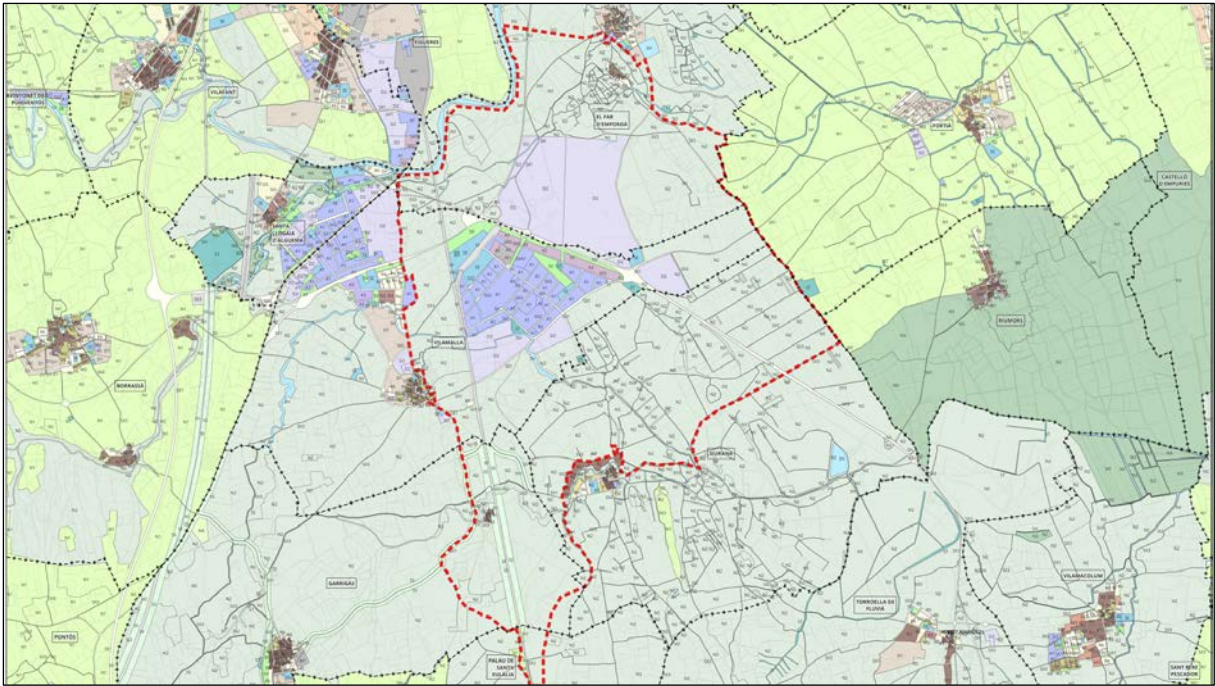
Els articles 2.8 i 2.9 de la Normativa defineixen aquest tipus de sòl com aquell que comprèn aquell sòl que el Pla no considera imprescindible que formi part de la xarxa de sòl de protecció especial, però que té valors, condicionants o circumstàncies que motiven una regulació restrictiva de la seva possible transformació, atès que existeix en l'àmbit del Pla suficient sòl de protecció preventiva o vinculat a les estratègies de desenvolupament urbanístic que s'estableixen a l'article 3.5 per donar resposta a totes les necessitats de desenvolupament urbanístic o d'edificació en sòl no urbanitzable que es donessin al llarg del seu període de vigència.

El pla distingeix tres motius pels quals el sòl ha d'ésser considerat sòl de protecció territorial i en conseqüència ha de ser preservat o se n'ha de condicionar la transformació a un suficient interès territorial:

- a) Interès agrari i/o paisatgístic
- b) Potencial interès estratègic
- c) Preservació de corredors d'infraestructures



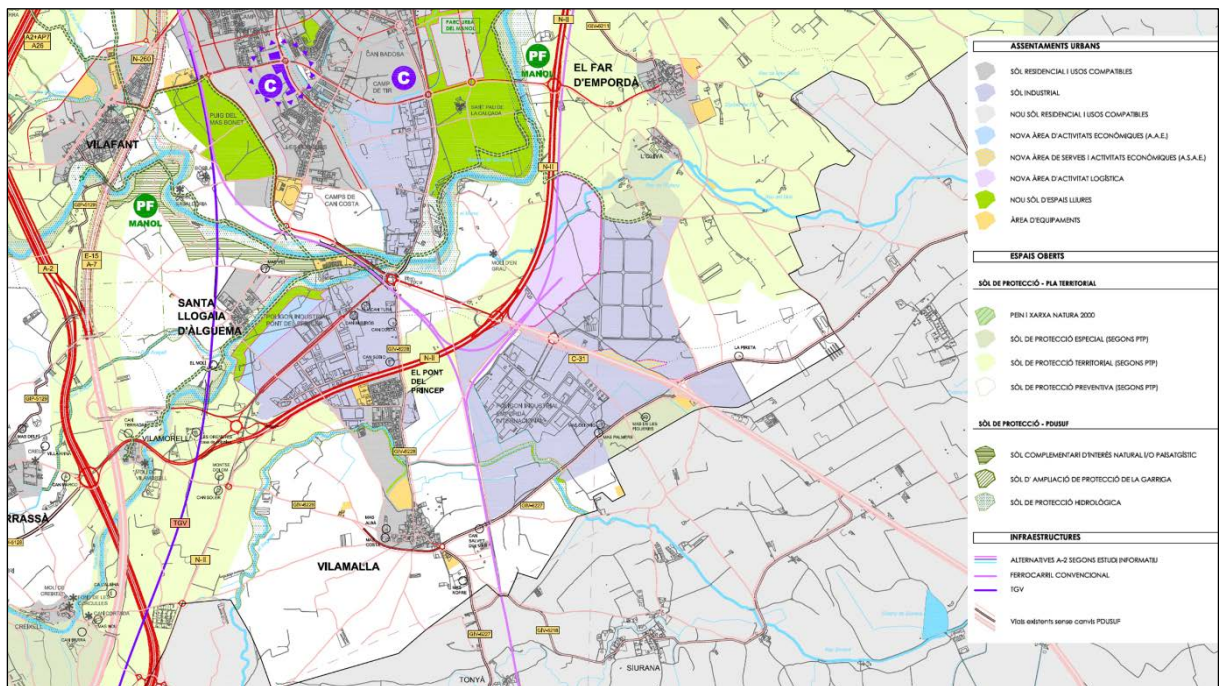




Planejament vigent: qualificació del sòl (Font: MUC)

### Pla director urbanístic del sistema urbà Figueres (PDUSUF)

El Pla director urbanístic del sistema urbà de Figueres (PDUSUF) va ser aprovat definitivament l'11 de novembre de 2010 i es va publicar al DOGC núm. 5762, de 24 de novembre de 2010. Comprèn un àmbit territorial de 16 municipis a l'entorn de Figueres: Figueres, el Far d'Empordà, Avinyonet de Puigventós, Borrassà, Cabanes, Llers, Navata, Ordís, Peralada, Pont de Molins, Roses, Santa Llogaia d'Alguema, Vilabertran, Vilafant, Vilamalla, Vilanant i Vila-sacra, i té la voluntat de definir els elements de l'ordenació urbanística d'abast supramunicipal i, en especial, els relatius a les infraestructures de mobilitat i a les àrees especialitzades d'activitats econòmica que són rellevants en l'àmbit del Pla.



Plànol 0.05 Actuacions (Font:PDUSUF)



## RESUM DETERMINACIONS EN L'ÀMBIT D'ESTUDI DEL PDU:

### Actuacions previstes:

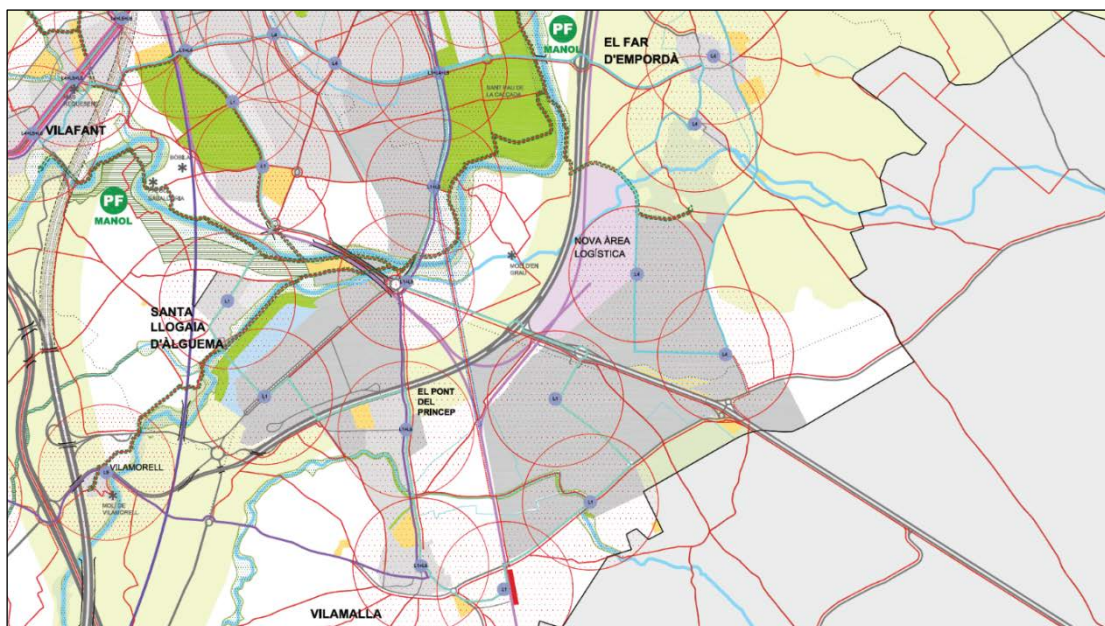
- EF-02) Delimitació Logis Empordà, Ampliació ce5 - Zona logística, amb una superfície de 15,32 Ha, per a usos logístics. Amb reestructuració de la xarxa viària d'accessos segons projectes de CIMALSA i GISA.
- EF-04) Enllaç nucli el Far d'Empordà amb N-II i sistema de rondes de Figueres-Vilafant
- VM-01) Completar el polígon industrial Empordà Internacional, entre la via del ferrocarril de RENFE la variant de la N-II, el límit nord del terme municipal (C-31) i la GIV-6227, incloent al sud d'aquesta via, dues noves implantacions industrials amb requeriments especials. L'ordenació urbanística de les àrees pròximes als enllaços viaris C-31/N-II, accés al Logis, C-31/Camí de Fortià, reservarà espai suficient per a la construcció dels enllaços, amb la previsió dels fluxos de transit esperables en el supòsit d'un total desenvolupament del conjunt d'àrees logístiques i d'activitat econòmica que es preveuen a banda i banda de la carretera C-31 en els municipis de Vilamalla i el Far d'Empordà.
- VM-05) ASAE Vilamalla. Àrea d'equipaments als Sòls No Urbanitzables del terme municipal que queden al nord de la carretera C-31 (Superfície: 4,79 Ha). Es destinarà bàsicament i majoritàriament a equipaments i serveis del pol industrial Vilamalla - El Far d'Empordà.

### Altres directrius previstes:

- Connexió xarxa de camins entorn riu Manol
- Mobilitat sostenible: noves línies interurbanes proposades L1 i L4
- En relació amb les infraestructures, cal millorar la xarxa secundària i les connexions, la carretera del Riberal, l'estació del Ferrocarril, els marges del Regatim i les aigües residuals.
- Xarxa indicativa d'itineraris supramunicipals per a vianants i ciclistes (incloent camins protegits)

Edificis protegits segons planejament municipal vigent que identifica en l'entorn: Molí d'en Grau

Masos d'interès que identifica en l'entorn: Can Salvat del Mas, Mas del Mig, Mas Palmeres, Mas de les Figueres, La Pireta



Plànol O.06 Mesures de promoció de la mobilitat sostenible. (Font: PDUSUF)

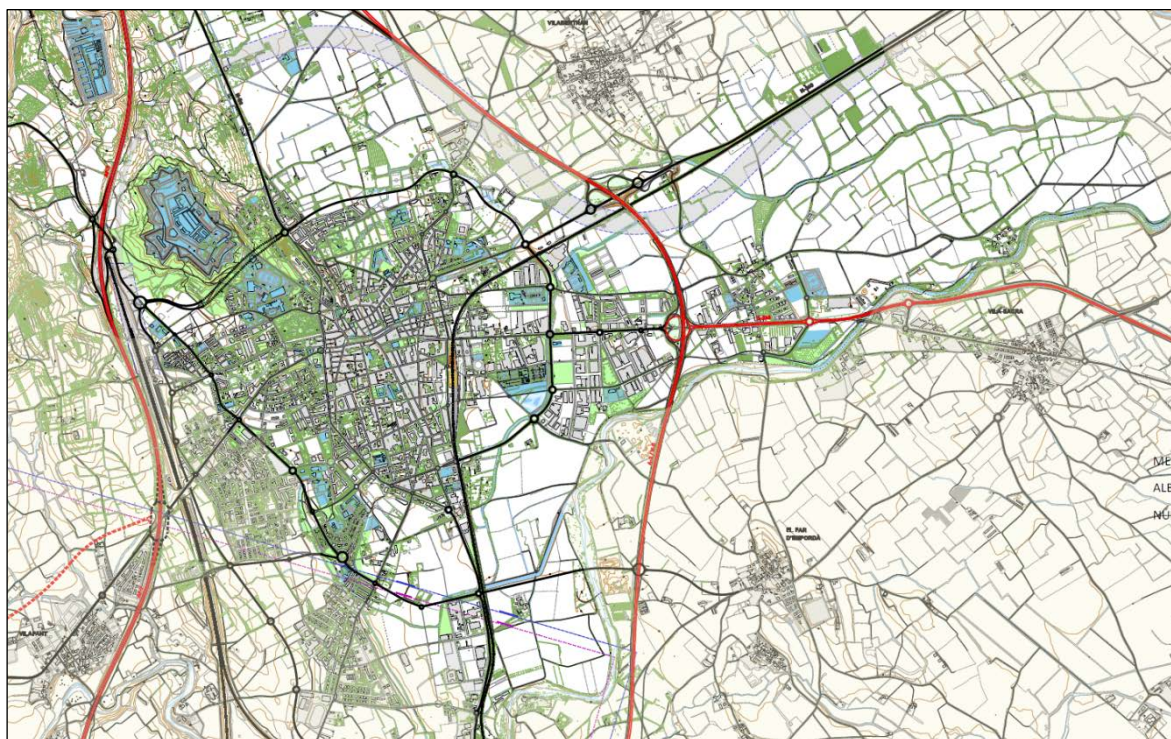
A continuació s'adjunta l'enllaç al document sencer:

[https://territori.gencat.cat/ca/01\\_departament/05\\_plans/01\\_planificacio\\_territorial/plans\\_urbanistics/plans\\_directors\\_urbanistics/pdu\\_ aprovats/Girona/pdu\\_sistema\\_ urba\\_figueres/](https://territori.gencat.cat/ca/01_departament/05_plans/01_planificacio_territorial/plans_urbanistics/plans_directors_urbanistics/pdu_ aprovats/Girona/pdu_sistema_ urba_figueres/)

<https://dtes.gencat.cat/rpucportal/AppJava/cercaExpedient.do?reqCode=veure&codintExp=221480&fromPage=load>

## Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) de Figueres

La Comissió de Territori de Catalunya, en la sessió semi-presencial de 31 de juliol de 2023, adoptà, entre altres, l'acord d'aprovar definitivament el Pla d'ordenació urbanística municipal de Figueres, promogut i tramès per l'ajuntament. Publicat al DOGC núm. 8982, de 18/8/2023.



*Plànol o.01 Estructura general del territori. POUM Figueres (Doc.Ap.Def.)  
(Font: Ajuntament de Figueres, 2024)*

### RESUM DETERMINACIONS EN L'ÀMBIT D'ESTUDI DEL PDU:

Tot i que no hi ha afectacions directes a l'àmbit d'estudi del PDUAELE, hi ha una sèrie d'actuacions que per la seva rellevància territorial cal tenir en compte:

- Nova vialitat estructurant: Vilafant - Figueres - accés N-II El Far d'Empordà
- Parc fluvial del riu Manol: connexió amb els nuclis propers
- Reserva ferroviària: Variant nord

A continuació s'adjunta l'enllaç al document sencer:

<https://www.figueres.cat/temes/urbanisme/poum/aprovacio-definitiva-poum>







Regulació del sòl no urbanitzable (Codi Ajuntament / Codi MUC):

- Clau PA: Protecció agrícola / Clau N2 :no urbanitzable, Protecció local
- Clau d1: Protegit d'interès agrícola i ramader / Clau N2: No urbanitzable, Protecció local
- Clau H: Hidrogràfic / Clau SH: Sistemes, Hidràulic

Altres determinacions:

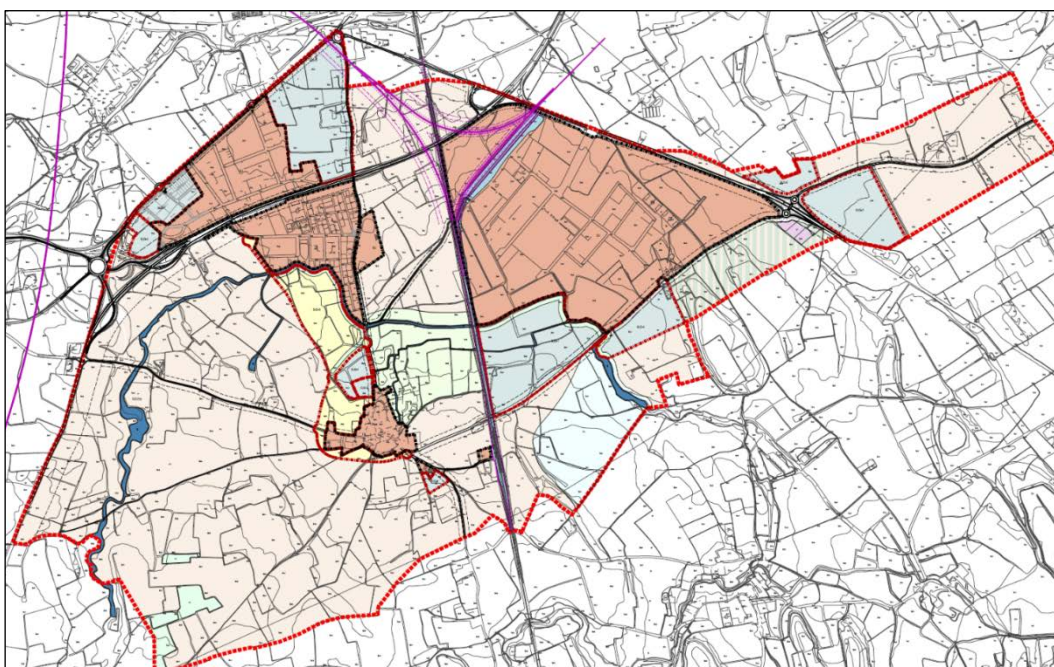
- No hi havia previsió de reserva per a infraestructura ferroviària

A continuació s'adjunta l'enllaç al document sencer:

<https://dtes.gencat.cat/rpucportal/#/consulta/detallExpedient/36924>

### Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) de Vilamalla

La figura de planejament urbanístic vigent és el POUM de Vilamalla, aprovat definitivament el 10 de desembre de 2008. El PDUAELE afecta la totalitat de l'extrem oest del municipi.



Plànol de síntesi del POUM de Vilamalla. (Font: Ajuntament de Vilamalla, 2024)

<https://dtes.gencat.cat/rpucportal/#/consulta/detallExpedient/243292>

<https://vilamalla.cat/urbanisme-2/>

#### RESUM DETERMINACIONS EN L'ÀMBIT DEL PDU

Sectors d'activitat econòmica:

- SU (Sòl urbà): Polígon industrial Vilamalla
- SUD: SUD-1 (en desenvolupament); SUD-4 (en fase de planejament); SUD-5 (urbanitzat i edificat en la major part)

Regulació del sòl no urbanitzable (Codi Ajuntament / Codi MUC):

- Clau PA: Protecció agrícola / Clau N2
- Clau PH: Protecció Hídrica / Clau N2

- Clau HI: Hídric / Clau SH
- Clau ST: Serveis tècnics / Clau ST

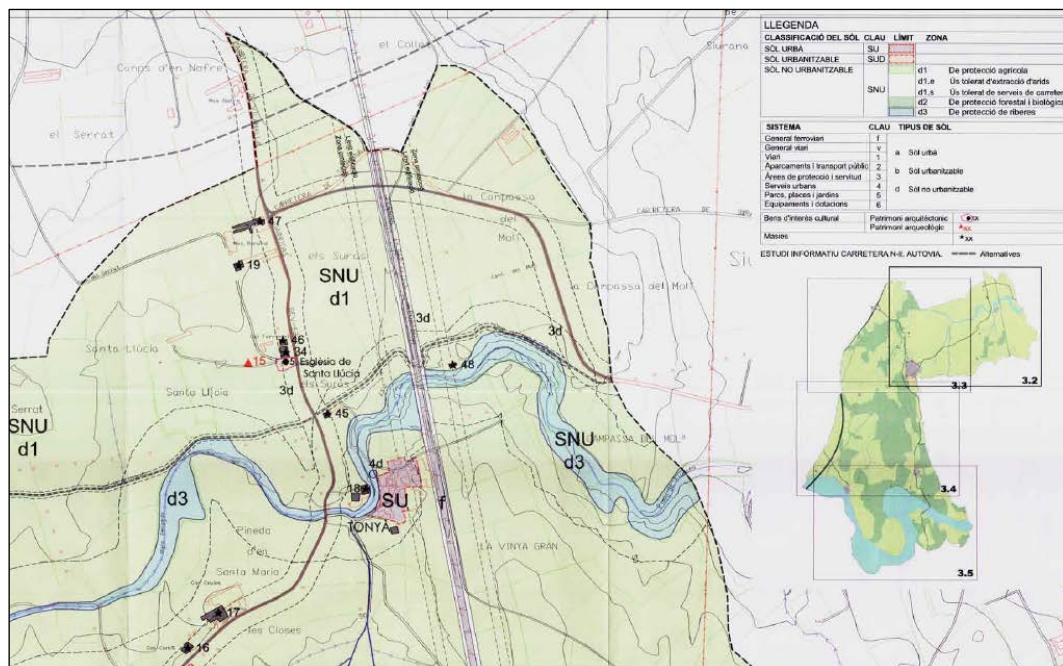
## Planejament General Garrigàs (Pla d'ordenació urbanística municipal)

La figura de planejament urbanístic vigent és el POUM de Garrigàs, aprovat definitivament el 24 de juliol de 2007. El PDUELE afecta exclusivament sòl no urbanitzable del terme municipal, uns terrenys de caire agrícola i qualificats pel POUM com a franges de protecció d'infraestructures de comunicació, contigües al sistema ferroviari (línia Barcelona-Portbou).

### RESUM DETERMINACIONS EN L'ÀMBIT D'ESTUDI DEL PDU:

Per tant, l'ordenació dels espais inclosos al PDU és:

<b>CLASSIFICACIÓ DEL SÒL</b>	Sòl no urbanitzable
<b>QUALIFICACIONS</b>	3d "Àrees de protecció i servitud en sòl no urbanitzable" D1 "Sòl no urbanitzable de protecció agrícola" D2 "Sòl no urbanitzable de protecció forestal i biològica" D3 "Sòl no urbanitzable de protecció de riberes"



Plànol O.3.2 Estructura general i orgànica del territori. Zonificació i gestió. Març 2007  
(Font: RPUC, 2024)

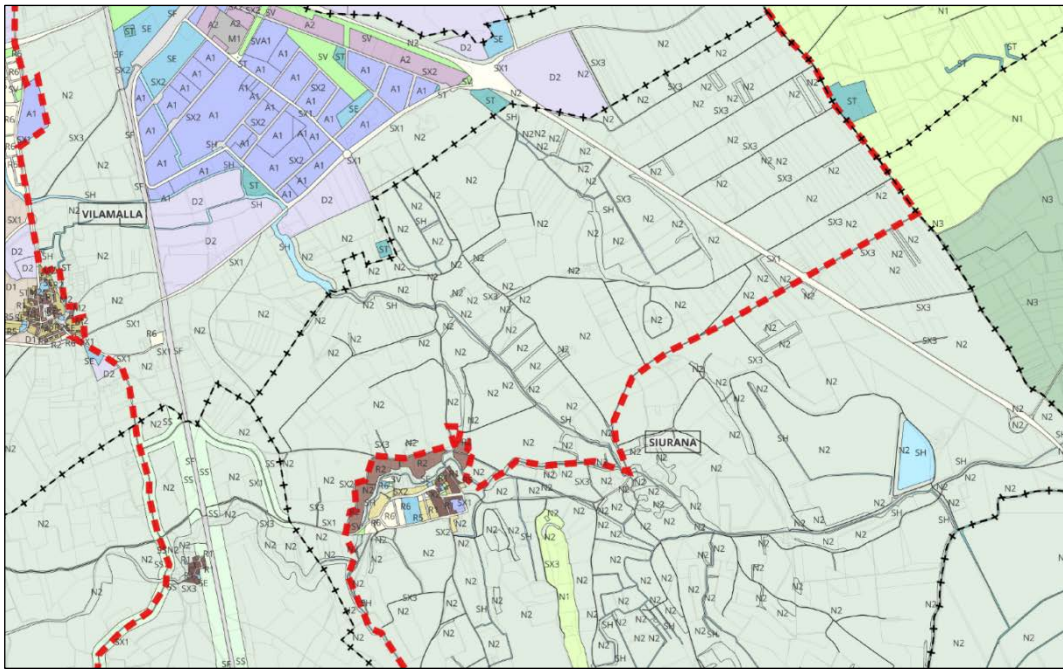
Masies del catàleg: Construcció núm. 48, Casa rural de nova construcció (Can Benito Herrera). Habitatge en bon estat actualment habitat.

A continuació s'adjunta l'enllaç al document sencer:

<https://dtes.gencat.cat/rpucportal/#/consulta/detallExpedient/229977>

## Planejament General Siurana (Text refós de Normes subsidiàries)

Document aprovat definitivament el 29/09/2005, i publicat el 22/03/2006.



Qualificacions (Font: MUC, 2024)

Plànol

**RESUM DETERMINACIONS EN L'ÀMBIT D'ESTUDI DEL PDU:**

Regulació del sòl urbanitzable (Codi Ajuntament / Codi MUC):

- Clau 7: protecció agrícola / Clau N2
- Clau SX3: altre viari en sòl no urbanitzable / Clau SX3
- Clau SH: sistema hidrogràfic / Clau SH

A continuació s'adjunta l'enllaç al document sencer:

<https://dtes.gencat.cat/rpucportal/#/consulta/detallExpedient/222904>

**Planejament municipal del Palau de Santa Eulàlia**

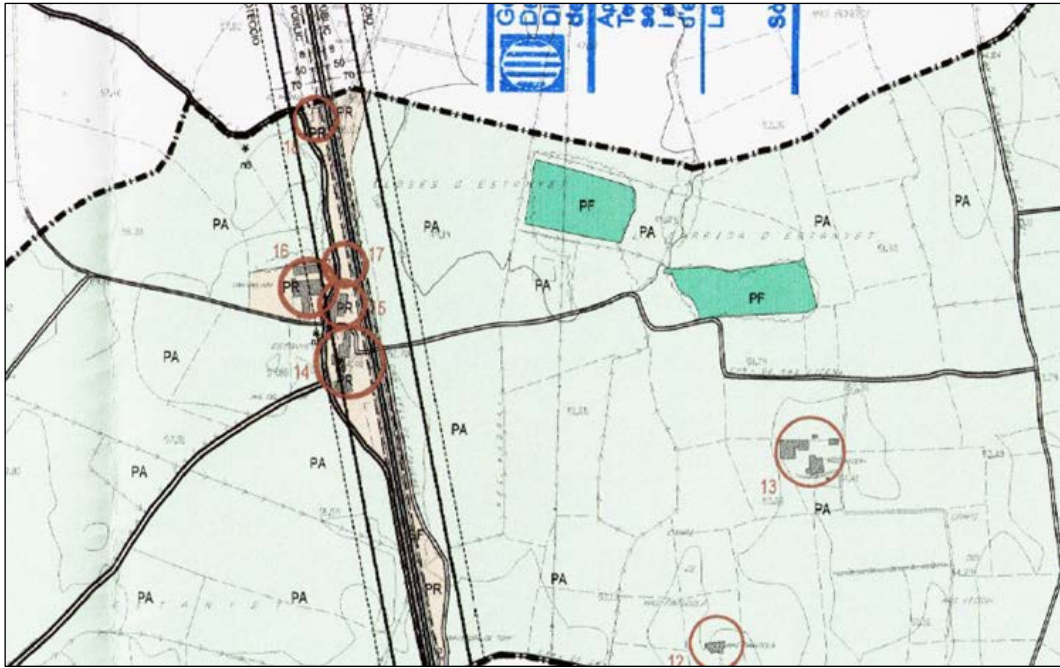
El municipi de Palau de Santa Eulàlia s'ordena urbanísticament pel POUM, aprovat definitivament el 25 de maig de 2011. El PDUAELE afecta un espai de sòl no urbanitzable qualificat majoritàriament de PA (Protecció agrícola), però també de PR (Protecció rural) i PF (Protecció forestal). Destaca la presència de masies en SNU molt pròximes al traçat del ferrocarril.

Per tant, l'ordenació dels espais inclosos al PDU és:

<b>CLASSIFICACIÓ DEL SÒL</b>	Sòl no urbanitzable
<b>QUALIFICACIONS</b>	PA. Protecció agrícola PR. Protecció rural PF. Protecció forestal
<b>OBSERVACIONS</b>	Inclou masies rurals

Planejament municipal vigent a l'àmbit del PDUAELE. (Font: POUM de Palau de Santa Eulàlia)





*Classificació del sòl. Estructura bàsica i territorial. POUM Palau de Santa Eulàlia  
(Font: RPUC, 2024)*

A continuació s'adjunta l'enllaç al document sencer:

<https://dtes.gencat.cat/rpucportal/#/consulta/detallExpedient/215589>

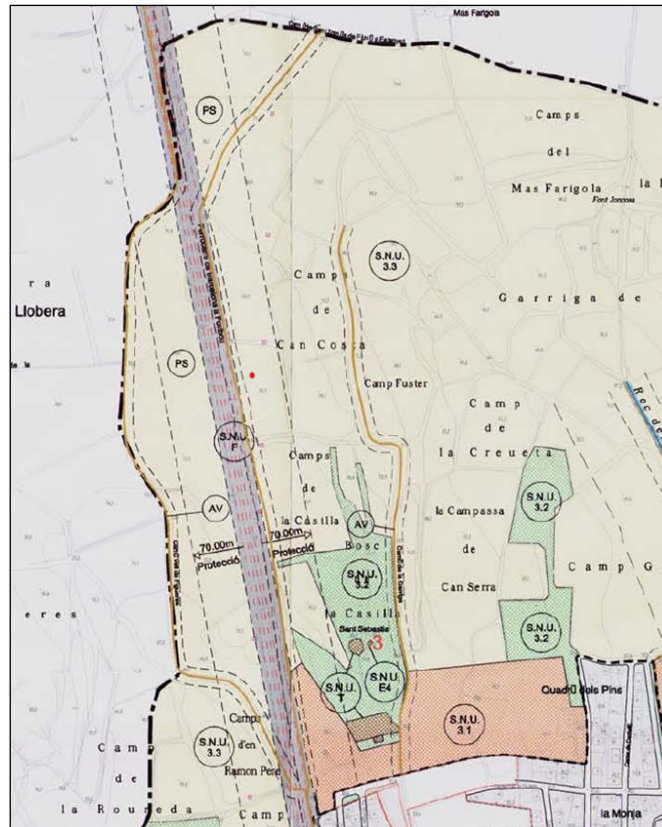
### Planejament municipal de Sant Miquel de Fluvià

El municipi s'ordena urbanísticament pel POUM aprovat definitivament el 28 de juny de 2007. El PDUAELE afecta sòl no urbanitzable, majoritàriament qualificat com a Zona agrícola (3.3.), a banda del sistema ferroviari.

Per tant, l'ordenació dels espais inclosos al PDU és:

CLASSIFICACIÓ DEL SÒL	Sòl no urbanitzable
QUALIFICACIONS	3.3. Zona agrícola

*Planejament municipal vigent a l'àmbit del PDUAELE.  
(Font: POUM de Palau de Sant Miquel de Fluvià)*



Classificació del sòl. Estructura bàsica i territorial. POUM Sant Miquel de Fluvià  
(Font: RPUC, 2024)

A continuació s'adjunta l'enllaç al document sencer:

<https://dtes.gencat.cat/rpucportal/#/consulta/detallExpedient/229920>

### 1.4.3 Altres antecedents urbanístics

Complementàriament als plans territorials i urbanístics generals anteriorment descrits, es recull una sèrie de planejaments que estan directament relacionats amb l'àmbit d'estudi del PDU. En primer lloc, un avanç que es va tramitar el 2013; i en segon lloc, tres plans parcials derivats. A continuació es referencien breument.

#### DOPG AvPDU 2013

Document d'Objectius i Propòsits Generals del Pla director urbanístic de delimitació per a la implantació d'una terminal logística intermodal a l'Empordà i modificació puntual del Pla director urbanístic de Figueres - 2013

El mes d'abril de 2013 es va iniciar el tràmit de l'Avanç del Pla director urbanístic de delimitació per a la implantació d'una terminal logística intermodal a l'Empordà i modificació puntual del Pla director urbanístic. El dia 2 de maig de 2013 es va enviar la documentació a la Subdirecció General d'Avaluació Ambiental per iniciar el procediment d'avaluació ambiental del Pla.

El 10 de juliol 2013 la Direcció General de Polítiques Ambientals va emetre el Document de referència per a l'avaluació ambiental del Pla director Urbanístic.

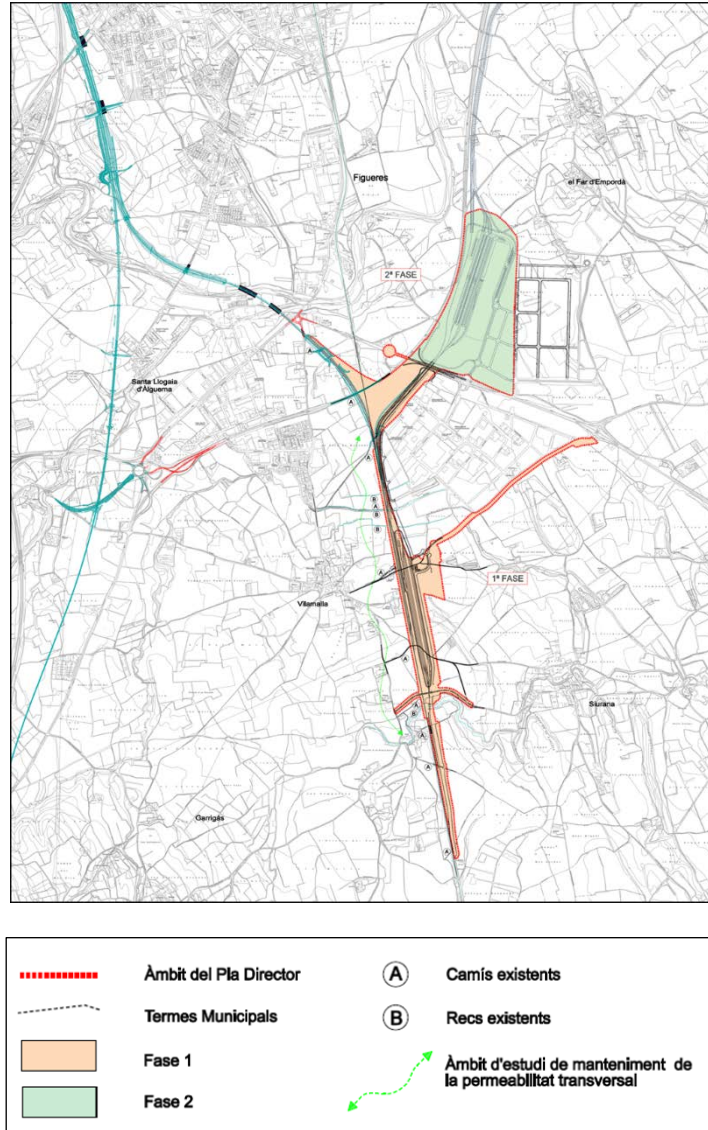
El PDU tenia per objecte crear el marc urbanístic adequat per possibilitar la implantació d'una terminal intermodal a l'Empordà, que formaria part del conjunt anomenat Logis Intermodal Empordà i alhora facilitar l'exploració de l'actual terminal de mercaderies de Vilamalla. Així



mateix, també tenia com a objecte l'adaptació del Pla director urbanístic del sistema urbà de Figueres als requeriments de desenvolupament de la terminal ferroviària.

RESUM DETERMINACIONS EN L'ÀMBIT D'ESTUDI DEL PDU:

El document analitzava les diferents alternatives pel desenvolupament de la terminal ferroviària, i plantejava la seva implantació en dues fases:



Plànol o.01. Proposta d'ordenació indicativa  
(Font: Document d'Objectius i Propòsits Generals del Pla director urbanístic 2013)

### Sector Les Pedroses. El Far d'Empordà

El 19 de desembre de 2001 va ser aprovat definitivament el Pla Parcial Les Pedroses per resolució del Conseller de Política Territorial i Obres Públiques. El 29 de juny de 2006 la Comissió d'Urbanisme de Girona va aprovar definitivament la Modificació del Pla Parcial Les Pedroses. El 2 de març de 202 el Conseller de Territori i Sostenibilitat va aprovar definitivament la 2a Modificació puntual del Pla Parcial Sector Les Pedroses.

La Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona, en sessió de data 21 de desembre de 2020, va aprovar definitivament la 3a Modificació del Pla parcial urbanístic del sector les Pedroses, promoguda per Cimalsa.

Es tracta d'un sector situat a l'encreuament de la N-II (variant de Figueres) i la C-31 (antiga c-252) al sud del nucli urbà del Far d'Empordà, de 72,78 hectàrees de superfície.

L'objecte del planejament és redistribuir l'edificabilitat de determinades illes i parcel·les titularitat de CIMALSA, reduint lleugerament el sostre total del sector, per tal de permetre en la parcel·la que té un augment d'edificabilitat, la instal·lació d'un magatzem robotitzat entre plantes; tot això sense modificar la resta de paràmetres edificatoris.

QUALIFICACIÓ DEL SÒL		CLAU	Superfície (m²)	%
SISTEMES	Viari	SX	81.011,26	11,91
	Reserva viària-aparcament	SXa	5.660,00	
	Espais Lliures Públics	SV	92.944,00	
	Equipaments	SE	29.133,00	
	Serveis Tècnics	ST	27.424,00	
	TOTAL SISTEMES		236.172,26	
ZONES	Activitat Econòmica Logística	A3	491.667,00	67,55
	TOTAL ZONES		491.667,00	
TOTAL PLA PARCIAL			727.839,26	100,00

Quadre de característiques del sector. (Font: 3a MpPP Les Pedroses)

El plànol de la proposta d'ordenació és el següent:



Proposta zonificació. (Font: 3a MpPP Les Pedroses)

A continuació s'adjunta l'enllaç al document sencer:

<https://dtes.gencat.cat/rpucportal/#/consulta/detallExpedient/288560>

#### RESUM DETERMINACIONS EN L'ÀMBIT DEL PDU

El sector d'activitat econòmica que determini el PDU haurà d'analitzar la relació amb aquest sector, tant pel que fa a usos com infraestructures compartides.



## RESUM DETERMINACIONS EN L'ÀMBIT D'ESTUDI DEL PDU

Entre les alternatives estudiades al present avanç, es proposa desenvolupar un espai industrial, unificat amb el ja existent, que afavoreixi la implantació de nova indústria dins el terme municipal de Vilamalla.

A continuació s'adjunta l'enllaç al document sencer:

<https://vilamalla.cat/urbanisme-2/>

### 1.4.4 Planificació sectorial

#### Trans-European Transport Network (TEN-T)

La Trans-European Transport Network (TEN-T) o Xarxa Transeuropea de Transport (XTE-T) comprèn les infraestructures de transport lineals i nodals dels modes viaris de carreteres, ferroviari, aeri, marítim i navegació interior, així com les de caràcter multimodal.

També les aplicacions telemàtiques, inclosos els sistemes de gestió de trànsit SESAR (Cel Únic Europeu), ITS (Sistemes d'Informació de Trànsit per Carretera), ERTMS (Sistemes de Seguretat en Circulació Ferroviària), VTMIS (Sistemes d'Informació del Trànsit Marítim), RIS (Sistemes d'Informació del Trànsit Fluvial), i les mesures de foment de la gestió i ús eficient d'aquestes infraestructures (serveis de transport de mercaderies, seguretat, resiliència, canvi climàtic i protecció del medi ambient), que permetin la creació i funcionament d'uns serveis de transport sostenibles i eficients, definits en els Reglaments (UE) 1315/2013 i 1316/2013.

## RESUM DETERMINACIONS EN L'ÀMBIT DEL PDU

La Xarxa està estructurada en dos nivells, la xarxa bàsica i la xarxa global, en funció de la importància estratègica dels elements que la conformen per assolir els objectius de les polítiques de transport de la Unió Europea. Dins de la xarxa global, una de les infraestructures nodals és la terminal intermodal del Far d'Empordà.



Xarxa bàsica i global ferroviària de la XTE-T. (Font: MITMA)



[https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t_en)

<https://mapas.fomento.gob.es/VisorTENT/>

[https://www.mitma.gob.es/recursos\\_mfom/microsite/recursos/definicion\\_de\\_la\\_red\\_texto\\_y\\_mapas\\_web.pdf](https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/microsite/recursos/definicion_de_la_red_texto_y_mapas_web.pdf)

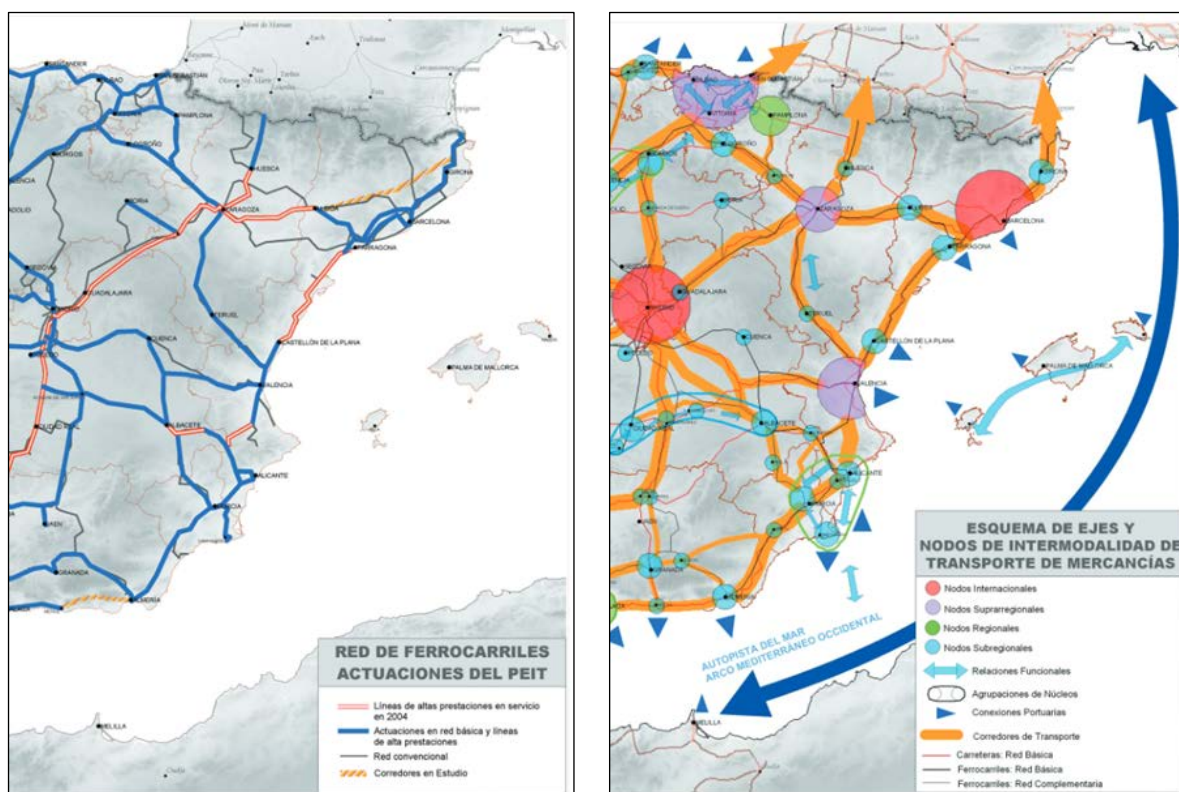
## Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte 2005-2020 (PEIT)

El Pla estratègic d'infraestructures i transport 2005-2020 (PEIT), elaborat pel Ministeri de Foment i aprovat el 15/7/2005, defineix les xarxes a nivell estatal amb l'horitzó temporal de l'any 2020.

### RESUM DETERMINACIONES EN L'ÀMBIT DEL PDU

L'objectiu del PEIT es recuperar la planificació com l'instrument on s'han d'emmarcar les actuacions en el mig termini en matèria d'infraestructures i transport, i assumir un compromís públic en el desenvolupament de les polítiques que ajudin en la consecució dels objectius marcats.

Entre les línies d'actuació principals que estableix el PEIT, cal destacar que pel transport intermodal de mercaderies s'estableix que les actuacions prioritàries en els corredors intermodals nacionals i internacionals són la creació o consolidació de plataformes logístiques vinculades a les terminals ferroviàries de transport combinat, localitzades sobre aquests corredors. Un d'aquests corredors de transport és el que se situa en l'Eix Mediterrani.



Xarxa de ferrocarrils i actuacions del PEIT (esquerra) i esquema d'eixos i nodes d'intermodalitat de transport de mercaderies (dreta). (Font: PEIT)

<https://www.mitma.es/plan-estrategico-de-infraestructuras-y-transporte-peit>

## Iniciativa Mercancías 30. MITMA

En línia amb les propostes establertes a l'Eix 6 de l'Estratègia de Mobilitat Segura, Sostenible i Connectada 2030 del MITMA, anomenat "Cadenes Logístiques Intermodals i Intel·ligents", s'impulsa la iniciativa Mercancías 30, amb la qual es pretén potenciar el transport ferroviari de mercaderies com a eix vertebrador de les cadenes logístiques multimodals, des de la perspectiva dual de la recuperació econòmica post COVID19 i la consecució dels objectius de descarbonització i sostenibilitat del transport.

Per aconseguir-ho, s'identifiquen una sèrie d'accions i mesures d'impacte a curt i mig termini, amb una implantació prevista abans del 2030 que permeti elevar la quota modal del transport ferroviari de mercaderies fins al 10% i, per tant, reduir les externalitats negatives associades al transport (contaminació, accidents, soroll, congestió, etc.).

### RESUM DETERMINACIONS EN L'ÀMBIT DEL PDU

Una d'aquestes actuacions és la posta en servei, dins del període 2021-2030, d'una xarxa de nodes intermodals principals en els eixos de gran activitat de transport de mercaderies que, connectats als nodes logístics estratègics, acabin de vertebrar la xarxa de terminals intermodals i logístiques del país.

Aquesta mesura pretén definir les actuacions necessàries en les terminals principals per poder configurar una xarxa eficient i competitiva, de manera que estiguin dissenyades amb paràmetres eficients i resilients, adaptades a les necessitats dels sectors industrials amb major demanda de transport de mercaderies per ferrocarril.

Per una altra banda, d'acord amb la Estratègia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030 del MITMA, també es proposen una sèrie d'accions per impulsar la implantació de serveis d'autopista ferroviària, d'ample ibèric i estàndard en aquells corredors que, pel seu interès pel sector logístic i de transport, siguin sostenibles econòmicament i ambientalment.

Un dels corredors potencials d'ample estàndard que s'identifiquen en aquest document és el que comença el seu itinerari a Múrcia-València i arriba fins a la frontera francesa.

<https://www.mitma.gob.es/ferrocarriles/mercancias-30>

## Agenda catalana i Taula estratègica del Corredor Mediterrani

El terme Corredor Mediterrani designa un conjunt de línies ferroviàries destinades al transport de passatgers i mercaderies que discorre principalment en paral·lel al Mediterrani. Inclou línies diferents, tant pel tipus (alta velocitat, línia convencional, línia de mercaderies), per la situació (en servei, en construcció, en projecte, en planificació...) com per l'àmbit.

L'objectiu general del desenvolupament del Corredor Mediterrani és disposar d'una xarxa de transport eficaç, sostenible, eficient, escalable, integrada amb la resta de xarxes de transport i robusta. Aquesta missió condiona la presa de decisions estratègiques i es persegueix de manera directa o transversal en totes les actuacions que se'n deriven.

La Taula Estratègica del Corredor Mediterrani, formada per més de 120 representants del món polític, social, empresarial i acadèmic es va constituir el 25 de maig de 2016. El 10 d'abril de 2017 va tenir lloc la darrera reunió i s'hi va presentar un document amb les actuacions prioritàries per impulsar aquesta infraestructura estratègica per al país.

Al desembre de 2018, i amb actualització al juny de 2022, es va definir l'Agenda Catalana del Corredor Mediterrani. Els objectius específics del document són:

- Fer un diagnòstic de la situació actual del corredor mediterrani que serveixi com a base de referència per a la definició de les actuacions i la planificació de la inversió de les diferents administracions implicades (en l'àmbit del govern català, així com dels governs espanyol i europeu), i del sector privat.

- Establir un pla de treball de les infraestructures a executar i la programació dels treballs en diferents escenaris temporals (curt, mitjà i llarg termini) que garanteixin les condicions de capacitat i prestacions necessàries per al transport de viatgers i mercaderies.
- Definir les actuacions prioritàries, detallant les seves característiques i la situació actual així com les tasques a portar a terme per garantir la seva execució.

#### RESUM DETERMINACIONS EN L'ÀMBIT DEL PDU

Dins d'aquest document s'identifica la terminal intermodal de l'Empordà, que pertany a la xarxa transeuropea de transports, que actualment es troba en fase de projecte. Aquesta actuació es marca dins dels objectius d'integració com una de les prioritàries per garantir l'articulació entre els diferents modes de transport del corredor mediterrani i una connexió fluida entre els nodes i els arcs que el conformen.

La terminal de l'Empordà a Vilamallà ha de permetre la implantació de l'ample estàndard a l'actual terminal de Vilamallà i l'adequació de la connexió amb el corredor mediterrani per permetre l'operativa de trens de 750 m de longitud en ample estàndard.

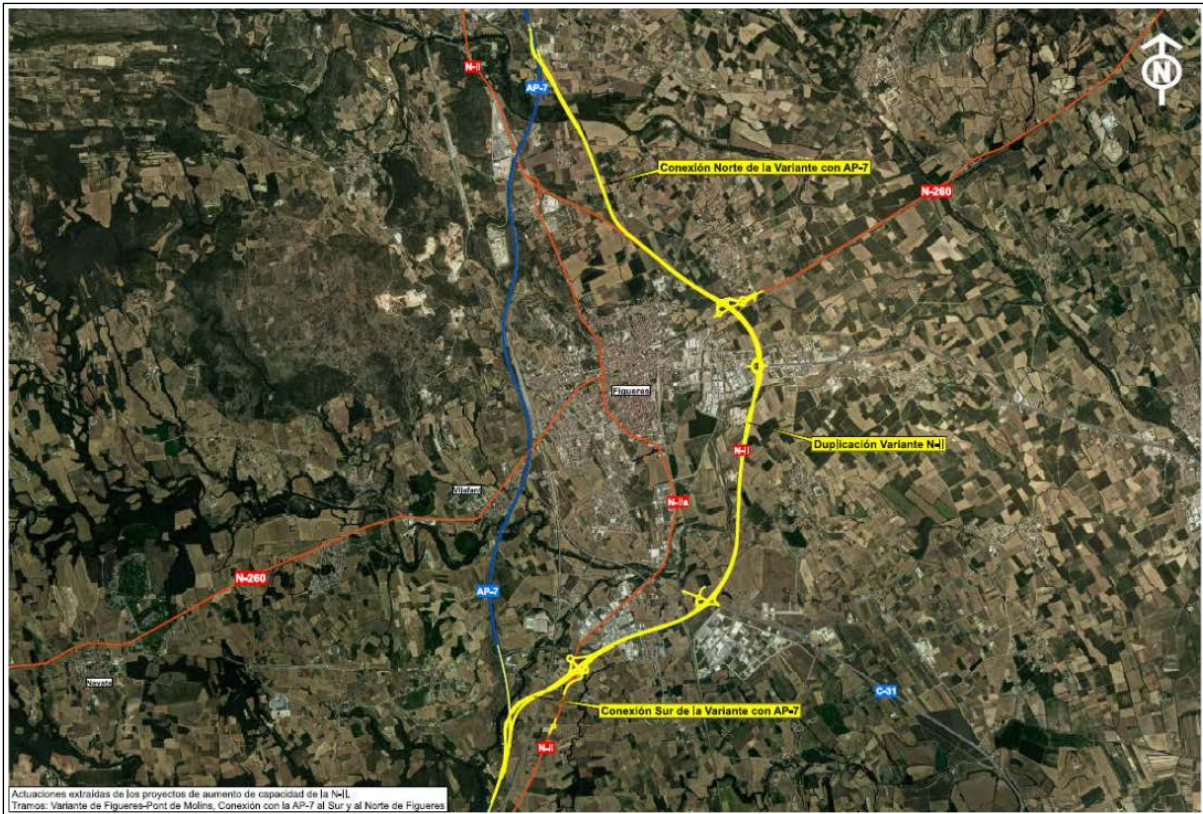
Aquesta terminal forma part del conjunt d'actuacions prioritàries a curt termini, de manera que es preveu que pugui donar servei al 2030.



*Actuacions previstes a curt termini en el corredor mediterrani.  
(Font: Agenda catalana del corredor mediterrani)*

Per una altra banda, a l'Agenda Catalana del Corredor Mediterrani també s'identifica un dèficit de capacitat en la xarxa viària en determinats punts, de manera que es proposen una sèrie d'actuacions orientades a facilitar els fluxos de mercaderies en el transport per carretera. D'entre aquestes actuacions, cal destacar el desdoblament de la variant de Figueres, que inclou la millora de les connexions amb l'AP-7 al nord i al sud de Figueres.





*Actuació viària prevista pel desdoblament de la variant de Figueres.  
(Font: Agència catalana del corredor mediterrani)*

[https://territori.gencat.cat/ca/03\\_infraestructures\\_i\\_mobilitat/corredor\\_mediterrani/](https://territori.gencat.cat/ca/03_infraestructures_i_mobilitat/corredor_mediterrani/)

[https://territori.gencat.cat/ca/03\\_infraestructures\\_i\\_mobilitat/corredor\\_mediterrani/agenda-catalana/index.html](https://territori.gencat.cat/ca/03_infraestructures_i_mobilitat/corredor_mediterrani/agenda-catalana/index.html)

## Pla d'infraestructures de transport de Catalunya 2006-2026 (PITC)

El Departament ha elaborat el Pla d'infraestructures de transport de Catalunya (PITC) amb l'objectiu de definir de manera integrada la xarxa d'infraestructures viàries, ferroviàries i logístiques necessàries per a Catalunya amb l'horitzó temporal de l'any 2026, i té el propòsit d'ampliar-lo amb la resta d'infraestructures, portuàries i aeroportuàries a curt termini, per tal de constituir un pla complet d'infraestructures de Catalunya.

Aquest Pla continua la tradició interrompuda de la planificació d'infraestructures a Catalunya. Els dos primers plans d'infraestructures, el de la Mancomunitat de Catalunya (1922) i el Pla general d'obres públiques (1935), no arribaren a poder-se implementar per circumstàncies polítiques alienes als plans. El Pla de carreteres de 1985 (revisat el 1995) ha estat, així, el primer i l'únic pla d'infraestructures terrestres que arriba a esgotar el seu termini normalment.

El PITC té caràcter de pla territorial sectorial, d'acord amb la Llei 23/1983, de 21 de novembre, de política territorial, i de pla específic a l'efecte d'allò que estableix la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat.

### RESUM DETERMINACIONS EN L'ÀMBIT DEL PDU

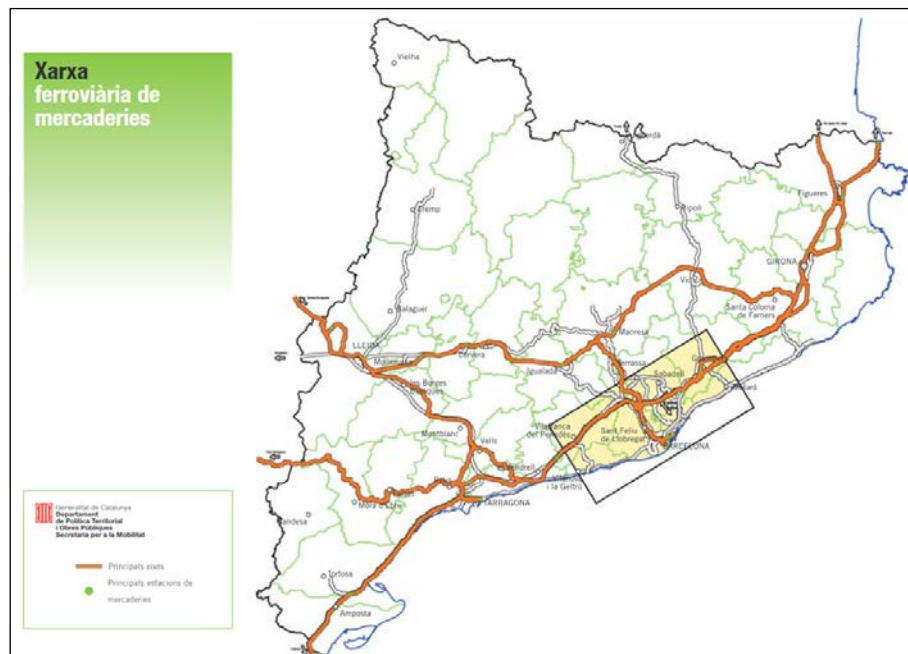
Entre les propostes incloses al PITC referents a la xarxa viària, apareix un grup corresponent al Corredor mediterrani, una de les quals és la reconversió de la N-II en autovia entre Maçanet de la Selva i la Jonquera, a més de la variant est de Figueres de la N-II.

Pel que fa a les plataformes logístiques, les terminals ferroviàries i la xarxa ferroviària, el document preveia situar adjacent a l'actual plataforma logística LOGIS Empordà, una terminal



ferroviària que comptés amb connexió ferroviària amb la via convencional i amb la línia d'alta velocitat. S'estableix que la seva funcionalitat serà la d'intercanvi d'amples, intermodalitat ferrocarril-carretera i optimització dels fluxos ferroviaris als punts de frontera i altres que es puguin determinar.

A més, també es preveia l'actuació destinada a construir una variant de l'actual línia de Renfe per l'oest de Figueres amb l'execució d'una estació comuna per a l'alta velocitat i els serveis convencionals



Xarxa ferroviària de mercaderies. (Font: PITC)

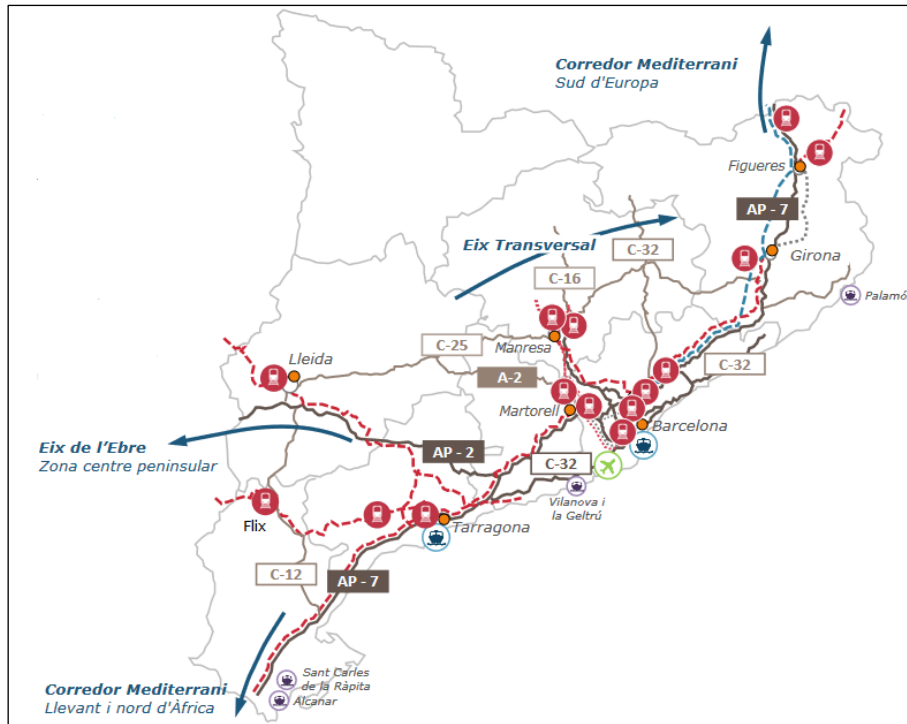
[https://territori.gencat.cat/ca/01\\_departament/documentacio/mobilitat/transport\\_public/pla\\_d\\_infraestructures\\_del\\_transport\\_de\\_catalunya\\_2006-2026/](https://territori.gencat.cat/ca/01_departament/documentacio/mobilitat/transport_public/pla_d_infraestructures_del_transport_de_catalunya_2006-2026/)

## Estratègia Logística per a la Internacionalització de l'Economia Catalana per al període 2020-2040

El Govern (ACORD GOV/16/2021, de 9 de febrer) va aprovar l'*Estratègia Logística per a la Internacionalització de l'Economia Catalana per al període 2020-2040*, que estableix com a objectiu principal enfortir el sistema logístic, per contribuir a la internacionalització de l'economia catalana i configurar un sector més eficient, multimodal, compromès amb el territori i la societat, en línia amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible (ODS) i la digitalització.

Aquest document identifica les infraestructures de transport de Catalunya principalment al llarg de tres grans corredors:

- *Corredor Mediterrani*: servit per l'autopista AP-7, les carreteres N-II i N-340 i la línia ferroviària d'ample ibèric i via doble Portbou-Ulldecona.
- *Eix de l'Ebre*: servit per l'autopista AP-2, l'autovia A-2 i la línia ferroviària convencional d'ample ibèric Tarragona-Montblanc-Lleida.
- *Eix Transversal*: travessa Catalunya per les planes interiors, connecta Lleida-Cervera-Manresa-Vic-Girona. És una via de doble calçada.



Principals corredors i infraestructures del transport de Catalunya.

(Font: document de l'Estratègia Logística per a la Internacionalització de l'Economia Catalana)

#### RESUM DETERMINACIONS EN L'ÀMBIT DEL PDU

Per a cadascun dels corredors identificats, es plantegen una sèrie d'actuacions per cadascuna de les xarxes de transport, de forma que les que tenen relació amb l'àmbit del PDU són les corresponents al Corredor Mediterrani i, més concretament, les de la xarxa ferroviària associada a aquest corredor.

Aquest conjunt de mesures estan classificades en funció de la seva prioritat, de manera que es poden distingir actuacions a curt, mig i llarg termini:

- Les actuacions més prioritàries són la construcció de la terminal ferroviària del LOGIS intermodal Empordà i una via mixta d'accés des de Vilamallà.
- Les que es preveuen a mig termini són la conversió a ample mixt de la segona via de la línia convencional en el tram Vilamallà-Figueres i de la segona via de la línia convencional en el tram Girona-Vilamallà.
- Finalment, les que tenen una prioritat més baixa en l'entorn del PDU i Figueres són l'execució de la doble via de la variant nord de Figueres per a viatgers i mercaderies en substitució del corredor existent, la duplicació de via de la variant sud de Figueres per a viatgers i mercaderies i ampliació de l'estació de Figueres-Vilafant, i l'accés nord al LOGIS intermodal Empordà des de la línia convencional.



Xarxa ferroviària de mercaderies per ample de via de Catalunya.

(Font: document de l'Estratègia Logística per a la Internacionalització de l'Economia Catalana)

[https://territori.gencat.cat/ca/03\\_infraestructures\\_i\\_mobilitat/transport-mercaderies-logistica/estrategia-logistica-internacionalitzacio-economia-catalana-2020-2040/](https://territori.gencat.cat/ca/03_infraestructures_i_mobilitat/transport-mercaderies-logistica/estrategia-logistica-internacionalitzacio-economia-catalana-2020-2040/)

## Pacte Nacional per a la Indústria (PNI)

El setembre de 2022, el president de la Generalitat i el conseller d'Empresa i Treball van signar amb les patronals Foment del Treball i Pimec, i els sindicats CCOO i UGT, el Pacte nacional per a la indústria (PNI 2022-2025).

El Pacte té un total de 152 actuacions que s'estructuren al voltant de cinc grans àmbits: Sostenibilitat, energia i economia circular; Digitalització, Indústria 4.0, innovació i internacionalització; Ocupació de qualitat, condicions de treball i formació de les persones treballadores a la indústria; Infraestructures i sòl industrial; i Finançament i dimensió empresarial.

El procés d'elaboració ha estat basat en la concertació entre els representants del Govern i les organitzacions empresarials i sindicals i ha estat validat també per representants de col·legis professionals, grups parlamentaris, associacions municipalistes, universitats, cambres de comerç, cooperatives i centres tecnològics.

### RESUM DETERMINACIONS EN L'ÀMBIT DEL PDU

Dins de l'àmbit d'infraestructures i sòl industrial plantejat al PNI, es planteja l'objectiu de fomentar el transport multimodal i sostenible de mercaderies i de persones treballadores. Una de les mesures que es recullen per aconseguir aquest objectiu és l'ampliació de la plataforma logística LOGIS Empordà, per dotar el territori d'àrees logístiques ordenades.

Així doncs, alineat amb aquest objectiu de foment del transport multimodal i per tal de disposar d'una oferta de sòl industrial adient per a projectes d'inversió empresarial de manera eficient, es troba la redacció del present Pla Director Urbanístic LOGIS Empordà.

En l'apartat 1.2.3 Antecedents de la memòria s'amplia la informació.

[https://empresa.gencat.cat/ca/treb\\_ambits\\_actuacio/industria/industria-catalana/pacte-nacional/index.html](https://empresa.gencat.cat/ca/treb_ambits_actuacio/industria/industria-catalana/pacte-nacional/index.html)

## Estratègia territorial per a la localització de nous sectors d'activitat econòmica

Secretaria de l'Agenda Urbana i Territori (SAUT) a través de l'Incasòl i la Sub-direcció General d'Acció Territorial.

L'Estratègia de sòls d'activitat econòmica s'emmarca en la necessitat d'establir una política de país per a les accions territorials en matèria d'activitat econòmica. El Departament, a través de la Direcció General d'Ordenació del Territori i Urbanisme, ha engegat, doncs, una política d'estímul de la reactivació econòmica mitjançant l'urbanisme.

L'Estratègia té com a objectius:

- Dinamització econòmica del territori.
- Promoció de l'activitat per afavorir la competitivitat i el reequilibri territorial.

A partir d'una visió global del territori, l'Estratègia situa els nous desenvolupaments en zones d'alta demanda i creixement econòmic, vinculats als centres de recerca i tecnologia del país i ubicats estratègicament en relació amb les grans infraestructures i els corredors de mobilitat del país. Es tracta d'un nou model urbanístic, supramunicipal i d'alta rellevància econòmica que no perd de vista la necessitat d'afavorir la integració paisatgística i respectar la infraestructura verda.

En l'apartat 1.2.3 Antecedents de la memòria s'amplia la informació.

[https://rdi.dtes.scipedia.com/s/Rubert\\_Taya\\_Armengol\\_2022a](https://rdi.dtes.scipedia.com/s/Rubert_Taya_Armengol_2022a)

## Pla director de mobilitat de les Comarques Gironines (PDMCG)

El Pla Director de Mobilitat (pdM) de les Comarques Gironines es va aprovar inicialment el 16 de març de 2010 pel Conseller del Departament de PTOp.

El pdM de les comarques gironines té com a objectiu la planificació de la mobilitat del seu àmbit territorial tenint present tots els modes de transport, les persones i les mercaderies així com el foment dels desplaçaments dels modes no motoritzats, d'acord amb els articles 2 i 3 de la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la Mobilitat.

### RESUM DETERMINACIONS EN L'ÀMBIT DEL PDU

Aquest document incorpora un programa de mesures proposades per a implementar les estratègies definides i aconseguir els objectius establerts, classificades d'acord a diferents eixos d'actuació:

- El primer eix és la coordinació de l'urbanisme amb la mobilitat, i aquí s'hi troba la creació de reserves de sòl per a activitats logístiques, la qual engloba el desenvolupament del LOGIS Empordà i l'adequació de l'estació de Vilamalla al transport intermodal.
- El segon és fomentar una xarxa d'infraestructures de mobilitat segura i ben connectada, i per aconseguir-ho la primera proposta és el desenvolupament del programa d'inversions en noves infraestructures ferroviàries (PITC), entre les quals es troba la connexió ferroviària de la plataforma LOGIS Empordà i el desdoblament de la N-II. Una altra proposta englobada en aquest eix és el disseny d'una xarxa de carrils bici interurbana
- Un altre eix és la modernització de l'activitat logística i l'acceleració de les infraestructures ferroviàries de mercaderies, on es tornen a posar de manifest les mesures del PITC. En aquest apartat també es proposa la creació d'una xarxa d'aparcaments per a vehicles pesants per donar servei al trànsit de pas als principals polígons industrials.

[https://territori.gencat.cat/ca/01\\_departament/estrategia/plans-sectorials/pla-director-mobilitat-girona/index.html](https://territori.gencat.cat/ca/01_departament/estrategia/plans-sectorials/pla-director-mobilitat-girona/index.html)



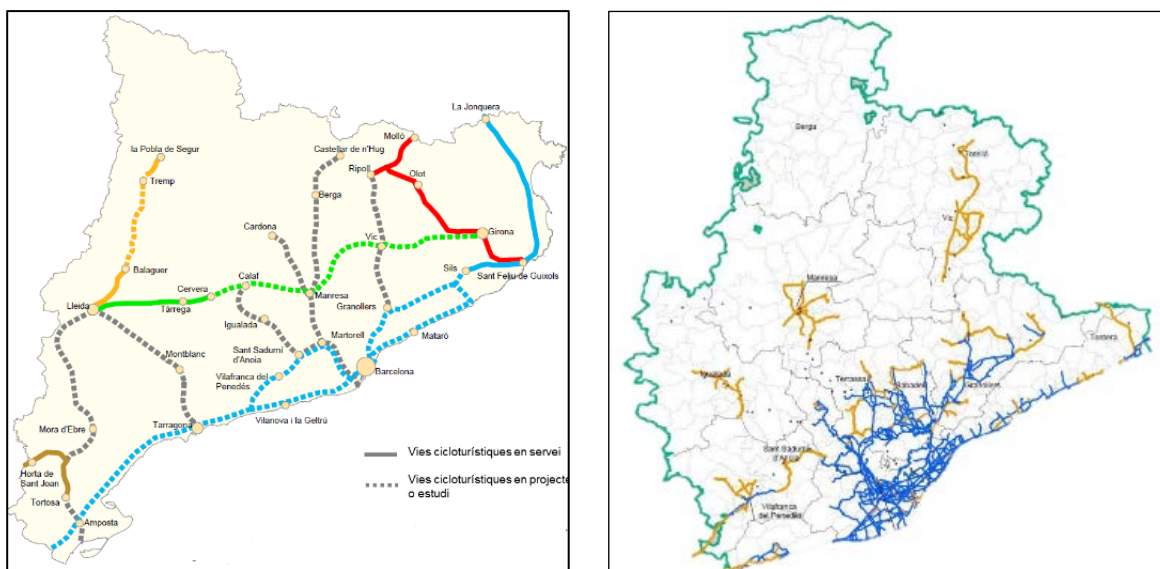
## Estratègia catalana de la bicicleta 2025 (ECB2025)

En el marc de la Mesa de la Bicicleta, el Govern de la Generalitat de Catalunya va aprovar, mitjançant l'Acord GOV/160/2019, de 5 de novembre, l'Estratègia Catalana de la Bicicleta 2025 (ECB2025), impulsada pel Departament de Territori i Sostenibilitat en col·laboració amb altres departaments. A la Mesa també participen altres organismes i ens locals implicats, així com les entitats del món de la bicicleta.

L'estratègia pretén:

- Establir eines de planificació i desenvolupament, promoció i formació per a impulsar l'ús de la bicicleta com a mode de transport actiu i sostenible, tant per motius de mobilitat quotidiana com pel lleure, l'esport i el turisme.
- Unir forces en pro d'una Catalunya pedalable i pedalada.

Per ajudar a aquesta transformació necessària de la mobilitat, aquest document neix com el full de ruta del Govern de la Generalitat de Catalunya, obert a l'adhesió de la resta d'administracions, institucions, empreses i organismes amb incidència en les polítiques en favor de la bicicleta.



*Esquema de rutes amb bicicleta de llarg recorregut (esquerra) i xarxa pedalable al Pla Director de Mobilitat 2020-2025 (dreta). (Font: ECB2025)*

### RESUM DETERMINACIONS EN L'ÀMBIT DEL PDU

Per tal d'aconseguir que la bicicleta sigui més protagonista de la mobilitat quotidiana, el document proposa una sèrie d'objectius estratègics entre els quals s'hi troben garantir la pedalabilitat a totes les àrees urbanes i interconnectar les àrees urbanes i d'activitat econòmica situades en un entorn de 10 km.

Es necessita una xarxa bàsica que connecti els equipaments públics, polígons industrials, nodes de transport públic i grans centres generadors de mobilitat, segregada de la xarxa de carreteres sempre que sigui possible i aprofitant els corredors naturals existents.

[https://territori.gencat.cat/ca/03\\_infraestructures\\_i\\_mobilitat/bicicleta/ecb2025/index.html](https://territori.gencat.cat/ca/03_infraestructures_i_mobilitat/bicicleta/ecb2025/index.html)

### El Pla d'espais d'interès natural de Catalunya PEIN

A Catalunya, el Pla d'espais d'interès natural (PEIN), aprovat l'any 1992, és l'instrument de planificació de nivell superior que estructura el sistema d'espais protegits de Catalunya i integra aquest sistema dins del conjunt del territori, ja que el PEIN és un pla territorial sectorial enquadrat dins del Pla territorial de Catalunya (1995).

Els objectius fonamentals del PEIN són dos:

- Establir un sistema d'espais naturals protegits representatiu de la riquesa paisatgística i la diversitat biològica del territori de Catalunya.
- Donar una protecció bàsica a aquests espais.

Tots els espais del sistema d'espais naturals protegits de Catalunya estan inclosos al PEIN.

#### RESUM DETERMINACIONS EN L'ÀMBIT DEL PDU

Tot l'àmbit d'estudi es troba fora de l'àrea d'influència de cap espai natural protegit. Com a espai natural de protecció especial, el més proper és el Parc Natural dels Aiguamolls de l'Empordà, a uns 7 km cap a l'est. D'espais naturals inclosos al PEIN (Decret 328/1992), els més propers són, també el dels Aiguamolls de l'Empordà, cap al nord-oest, la Garriga d'Empordà, i cap al sud, el riu Fluvià.

En l'apartat 3.2.2 del DIE s'amplien les determinacions en l'àmbit d'estudi del PDU.

[https://mediambient.gencat.cat/ca/05\\_ambits\\_dactuacio/patrimoni\\_natural/senp\\_catalunya/el\\_pla\\_despais\\_dinteres\\_natural\\_de\\_catalunya/index.html](https://mediambient.gencat.cat/ca/05_ambits_dactuacio/patrimoni_natural/senp_catalunya/el_pla_despais_dinteres_natural_de_catalunya/index.html)

### Catàlegs de paisatge

Els catàlegs de paisatge són un dels instruments previstos legalment per assolir l'objectiu de preservar els valors naturals, patrimonials, culturals, socials i econòmics del paisatge en un marc de desenvolupament sostenible.

Aquests instruments són documents de caràcter descriptiu i prospectiu que determinen la tipologia dels paisatges de Catalunya, n'identifiquen els valors i l'estat de conservació i proposen un horitzó de futur d'acord amb les aspiracions de la ciutadania per mitjà d'uns objectius de qualitat.

Les pautes metodològiques per a la seva redacció van ser elaborades el 2006 per l'Observatori del Paisatge: "Prototipus de catàleg de paisatge. Bases conceptuals, metodològiques i procedimentals per elaborar els catàlegs de paisatge de Catalunya".

#### RESUM DETERMINACIONS EN L'ÀMBIT DEL PDU

L'àmbit d'estudi se situa en la unitat de paisatge "Plana de l'Empordà" del Catàleg del paisatge de les Comarques Gironines. A grans trets, en base als elements que la configuren, es poden establir les següents subàrees paisatgístiques en el context del PDU: àrees industrials, paisatges urbans diversos (nuclis històrics, veïnats i edificacions rurals disseminades), cursos fluvials de rieres i recs, i plana agrícola amb grans extensions de conreus i construccions associades.

En l'apartat 3.3.1 del DIE s'amplien les determinacions en l'àmbit d'estudi del PDU.

[https://territori.gencat.cat/ca/06\\_territori\\_i\\_urbanisme/sol\\_no\\_urbanitzable\\_i\\_paisatge/politica\\_de\\_paisatge/catalegs\\_de\\_paisatge/index.html](https://territori.gencat.cat/ca/06_territori_i_urbanisme/sol_no_urbanitzable_i_paisatge/politica_de_paisatge/catalegs_de_paisatge/index.html)

<http://www.catpaisatge.net/cat/catalegs.php>

## 1.4.5 Altres projectes i estudis sectorials d'àmbit ferroviari

### A/ Projectes i Estudis sectorials promoguts pel Ministeri

2002-12	"Estudio de Viabilidad Técnico - Económica de la modificación de la Línea Barcelona - Port Bou a su paso por Figueres", de desembre de 2002.
2006-11	"Proyecto Constructivo de Plataforma en la Línea de Alta Velocidad Madrid - Zaragoza - Barcelona - Frontera Francesa. Tramo Borrassà - Figueres", de novembre de 2006.

- 2006-12 **Estudio Informativo "Línea Barcelona-Portbou, Variante de Figueras"**. Ministerio de Fomento, Diciembre 2006.
- Preveu la variant pel nord del nucli urbà.
- 2006-12 Redacció Document (MIFO)
- 2006-12-27 Anunci informació pública
- 2007-11-07 Resolució d'aprovació definitiva
- 2011-03 **Estudio del Corredor ferroviario mediterráneo.** (ADIF)
- 2012-10 **Estudio Especial Para La Supresión De Pasos A Nivel De Muy Difícil Eliminación. Pasos a nivel P.K. 247/215 y P.K. 247/566 de la Línea Barcelona-Portbou en Figueres (Girona).** Ministerio de Fomento, ETT Proyectos; octubre de 2012

## B/ Documents del Ministeri amb col·laboració de la Generalitat de Catalunya

- 2011-06-07 **Protocol de col·laboració entre Ministeri de Foment i Generalitat per desenvolupament de terminals logístiques.** (Mifo+Gencat)
- 2012-07-31 **Anàlisi preliminar mercat terminal logístiques.** (Mifo + Gencat + ALG)
- 2012-07-31 **Anàlisi encaix territorial, urbanístic i accessibilitat.** (Mifo + Gencat)

## C/ Projectes i Estudis sectorials promoguts per la Generalitat de Catalunya

Estudis relacionats amb l'accés ferroviari al Logis Empordà:

- 2008-05 **Projecte d'accés ferroviari al LOGIS EMPORDÀ.** Direcció General del Transport Terrestre del Departament de Política Territorial i Obres Públiques. GISA, Maig 2008. Clau IA-TX-07387
- 2008-05 Estudi d'impacte ambiental (GISA)
- 2008-05 Annex. Hidrologia (GISA)
- 2009-02-06 Informe ACA
- 2009-06-08 Al·legacions rebudes
- 2010-02-02 Declaració d'impacte ambiental
- 2010-08-09 Annex. Estudi hidràulic (SENER/CIMALSA)
- 2010-2012 **Estudi informatiu. Accés ferroviari nord al Logis-Empordà a Vilamalla - El Far d'Empordà.** CIMALSA. Clau 2010/05/SER/EI\_IA\_NORD\_EMP
- Documents previs
- 2011-01 Anàlisi viabilitat tècnica/econòmica (SENER/CIMALSA)
- 2011-04 Estudi d'oferta i demanda de la futura terminal intermodal (ALG/CIMALSA)
- 2011-06-17 Annex. 3a fase Geotècnia (ID, SENNER / CIMALSA)
- Estudi informatiu
- 2011-07 Estudi informatiu. (INTRAESA / CIMALSA)
- 2011-10 Estudi impacte ambiental. (INAM Enginyeria / CIMALSA)
- 2012-02 Enginyeria i bones pràctiques terminal intermodal Empordà

- 2012-2014      **Estudi informatiu de la fase inicial de la terminal intermodal Far d'Empordà-Vilamalla.** CIMALSA. Clau 2011/01/SER/EI\_FI\_EM
- 2012-01-16      Encàrrec a SENER
- 2013-04      Estudi informatiu (SENER, ED Ingenieria / CIMALSA)
- 2014-03      Estudi d'impacte ambiental (IGREMAP)
- 2014-06      Redacció Estudi informatiu
- 2014-12      Estudi informatiu (SENER)

Altres estudis ferroviaris promoguts per la Generalitat de Catalunya:

- 2005-05      **Proposta de traçat Generalitat del maig de 2005, que es troba recollida al "Estudio Informativo de la Línea Barcelona - Port Bou. Variante de Figueras".**
- 2006-10      **Proposta de traçat Generalitat d'octubre de 2006, que es troba recollida al "Estudio Informativo de la Línea Barcelona - Port Bou. Variante de Figueras".**
- 2012-05      **Soterrament De La Línia Convencional Al Seu Pas Pel Nucli Urbà De Figueres.** Estudi-proposta Generalitat de Catalunya, Direcció General de Transports i Mobilitat; maig de 2012

#### **D/ Altres Projectes i Estudis sectorials**

Estudi "Anàlisi de les opcions ferroviàries a l'entorn urbà de Figueres". R. Vergés i J. González (2007)

Estudi "Informe de disposar d'una estació o dues estacions dins del sistema ferroviari de Figueres". (Intraesa)

Proyecto de construcción: "Aumento de capacidad de la carretera N-II. Tramo: Variante de Figueres - Pont de Molins" ([Clave 12-GI-3720](#)) En fase d'aprovació provisional (Setembre de 2023)

Proyecto de construcción: Proyecto de Construcción "Mejora de la seguridad vial de las intersecciones existentes en la carretera N-II entre el p.k. 745+000 y p.k. 751+000 en el tramo: Borrassà, Garrigàs, Vilamalla y El Far d'Empordà". ([Clave: 33-GI-4160](#)) (Agost de 2022)



## 2 MEMÒRIA D'ORDENACIÓ

### 2.1 OBJECTIUS I CRITERIS DEL PDU

#### 2.1.1 Objectius generals del PDU

El Pla Director Urbanístic d'activitat econòmica Logis de l'Empordà (PDUAELE) té per objecte establir les condicions urbanístiques per potenciar la creació d'un gran pol d'activitat econòmica i logística al nord de Catalunya, amb un important component d'intermodalitat en el transport de mercaderies. Aquest objectiu respon a la política territorial de generar enclavaments intermodals on concentrar la ubicació de grans activitats, que contribueixin a estructurar el territori i a generar nombrosos llocs de treball. Així doncs, el PDUAELE va en aquesta línia i pretén respondre a les demandes de sòl per a aquest tipus d'emplaçaments, precisament en un entorn molt apte per a aquesta finalitat: al nord de les comarques de Girona, amb contacte amb la frontera francesa i ben connectat amb les infraestructures viàries i ferroviàries d'elevat interès territorial i rellevància econòmica.

En aquest context, el PDUAELE s'emmarca dins de *l'Estratègia territorial per a la localització de Nous Sectors d'Activitat Econòmica*, elaborada per la Secretaria de l'Agenda Urbana i Territori (SAUT) a través de l'Incasòl i la Subdirecció General d'Acció Territorial, que designa l'àmbit com un sector estratègic d'activitat econòmica.

Aquesta estratègia, que s'ha explicat més extensament en l'apartat d'informació, situa a l'Empordà una previsió de desenvolupament territorial, aprofitant la fortalesa de comunicació que li ofereix la plana i les oportunitats de generar sinèrgies amb les empreses properes de l'entorn, tant en l'àmbit de Girona com amb el sud de França. És per això que el PDU que es proposa estaria en coherència amb aquest principi.

El PDUAELE parteix d'un interès territorial que sobrepassa les lògiques i necessitats locals o municipals i té la intenció de dinamitzar l'activitat econòmica amb la implantació de noves empreses tractores en àmbits estratègics i amb capacitat de generar sinèrgies amb les activitats existents.

Mitjançant l'anàlisi realitzat, s'ha constatat que a l'Alt Empordà hi ha una considerable quantitat de sòl classificat com a urbanitzable per a finalitats industrials. Tanmateix, s'ha demostrat que bona part d'aquest sòl no es troba en condicions de desenvolupar-se a curt termini o bé que no compleix amb els requisits imposats pel context econòmic actual, referents a la intermodalitat, dimensió de les parcel·les, etc.

Per tal de reforçar el paper de node de mercaderies del territori i fomentar la intermodalitat en el transport de mercaderies, es considera necessari potenciar la terminal intermodal de Vilamalla, així com el conjunt de sectors d'activitat econòmica del seu entorn.

La plana de l'Empordà confereix una gran oportunitat per a la implantació d'estratègies territorials d'aquesta mena. El predomini dels relleus suaus, la connectivitat de les diverses i complementàries xarxes de mobilitat i l'ecosistema industrial, situen la zona com un punt estratègic de reequilibri territorial, fora de la conurbació metropolitana de Barcelona, que es veu reforçada per les infraestructures de gran capacitat i vertebració territorial, tant viàries (AP7, NII, C26, N260 i C31) com ferroviàries (xarxa convencional i d'alta velocitat).

A més, l'elecció d'aquest context territorial ve precedida per una sèrie d'antecedents que també en determinaven la seva rellevància supracomarcal i intermodal i que a grans trets el consideraven un emplaçament idoni per a una estratègia d'aquestes característiques.

El Pla Territorial Parcial de les Comarques Gironines, aprovat definitivament el 2010, exposat anteriorment, indica la rellevància de les regions metropolitanes incipients (Girona, Lleida i Tarragona) com a opcions per acollir noves infraestructures industrials que requereixen de bona connectivitat envers la xarxa de transport.

La implantació d'una terminal intermodal de mercaderies a l'Empordà és d'interès territorial i estratègic, ja que es tracta d'una inversió que augmentarà l'ús del ferrocarril per al transport de mercaderies, reduint la quota del transport viari i les emissions de GEH, millorant l'agilitat i la seguretat en el transport de mercaderies i repercutint clarament en millors ambientals i socials. Els nous sectors d'activitat econòmica que es plantegen tenen la intensió de dotar de major densitat l'ecosistema industrial a l'entorn de la intermodalitat i millorar-ne la competitivitat econòmica.

Els **objectius concrets del PDU d'activitat econòmica LOGIS Empordà**, que es deriven de la definició dels objectius generals descrits anteriorment, són els següents:

- Articular el territori i preveure diversos creixements urbanístics d'acord amb criteris de desenvolupament urbanístic sostenible.
- Potenciar el pol d'activitat econòmica i logística de rellevància territorial, possibilitant el flux de mercaderies en el territori català, peninsular i europeu.
- Garantir la intermodalitat en el transport de mercaderies atenent a la ubicació estratègica de l'àmbit en relació a les infraestructures de transport reservant el sòl necessari per a la futura terminal intermodal.
- Permetre l'intercanvi modal entre trens i camions, millorant així la seguretat en el transport de mercaderies i contribuint als objectius 2030 / 2050 de descarbonització.
- Possibilitar una ordenació flexible dels sòls destinats a activitat econòmica, que es puguin anar desenvolupant de forma acompassada en el temps i que afavoreixi la concentració d'activitats singulars amb la presència de grans parcel·les.
- Desenvolupar les noves activitats de manera compatible amb l'establiment de determinacions sobre un desenvolupament urbanístic sostenible, minimitzant el consum de sòl i racionalitzar-ne l'ús, afavorint la mobilitat de persones i mercaderies i el transport públic, i mitjançant la protecció i gestió adequada del medi ambient i del patrimoni natural i cultural i paisatge, per tal de mantenir els valors culturals, històrics i identitaris que distingeixen la comarca.
- Preservar les dinàmiques ambientals i paisatgístiques que identifiquen el territori de la plana de l'Empordà.
- Quantificar els efectes de la planificació sobre els desplaçaments i coordinar l'execució de la nova infraestructura de mobilitat requerida, adequadament dimensionada al servei del territori.
- Contribuir al compliment dels objectius ambientals fixats en el Document Inicial Estratègic.

## **Criteris pel desenvolupament del PDU**

Durant l'elaboració i redacció del PDU d'activitat econòmica Logis Empordà (PDUAELE), s'aplicaran els següents criteris:

- El PDUAELE es redactarà tenint en compte les **determinacions del planejament vigent**, especialment el Pla Territorial Parcial de les Comarques Gironines i el Pla Director Urbanístic del Sistema Urbà de Figueres, tant pel que fa al sistema d'espais oberts com pel que fa a les estratègies aplicables al sistema d'assentaments. També en relació a la resta de determinacions i propostes que es deriven de la resta de planejaments urbanístics i sectorials que tinguin incidència en l'àmbit.
- La proposta d'ordenació incorporarà els principis i directrius establerts als articles 3 i 9 del TRLU, per tal de garantir la **utilització racional del territori i el desenvolupament urbanístic sostenible**. En aquest sentit, caldrà orientar el model territorial i urbanístic en consonància amb els principis de l'urbanisme sostenible, és a dir, seguint un model compacte, complex i cohesionat.
- Es realitzarà un **anàlisi de les infraestructures** de l'àmbit territorial del PDU que permeti inserir i possibilitar el seu desenvolupament.

- Caldrà garantir la **integració paisatgística** del conjunt dels diferents àmbits proposats i aplicar criteris de proporcionalitat de volums i estudi de les visuals.
- S'establiran les **actuacions de mobilitat** necessàries per garantir la bona connectivitat entre els diversos sectors i l'estructura urbana de l'entorn, tant amb els nuclis pròxims com amb les vies de comunicació supramunicipals. S'establiran les mesures necessàries en relació amb el foment del transport públic i dels mitjans de transport més sostenibles ambientalment, facilitant el desplaçament amb modes de transport no motoritzats per evitar l'emissió de gasos contaminants associats als vehicles de motor i incentivar l'ús del transport públic i potenciar la mobilitat activa i saludable així com la seva continuïtat a escala territorial.
- En els sòls inclosos a l'àmbit del PDU però que no formin part de sectors de transformació urbanística, es prioritzarà la protecció vigent del **sistema d'espais oberts**, fent prevaldre criteris de protecció ambiental.
- Es garantirà la mínima afectació possible als **espais naturals i cursos d'aigua**, tot preservant i potenciant els seus valors ambientals, de manera que esdevinguin eixos estructurants del sistema d'espais lliures i de relació amb l'entorn natural immediat o, en tot cas, es garantirà la seva restitució amb característiques similars o millors a les preexistents.
- S'hauran de tenir en compte els **elements culturals i patrimonials** presents en l'àmbit i garantir els criteris de preservació i rehabilitació en cas que sigui necessari.
- Es treballaran mecanismes per permetre un **desenvolupament en etapes i flexible** a la demanda. Com a criteri general es tendirà a concentrar les actuacions ambientals (connectors, mesures correctores o compensatòries, etc.) en les primeres fases de desenvolupament prioritzant-les respecte les que no comporten un impacte ambiental negatiu. En tot cas, s'evitarà la urbanització d'àmbits en els que no hi hagi una perspectiva fonamentada de que seran ocupats a curt termini.
- La nova ordenació dels sectors garantirà l'**observació de les mesures ambientals** i les mesures de **seguretat industrial i prevenció de riscos** derivades dels condicionants de l'entorn.
- En la mesura de les possibilitats de les determinacions i recomanacions que estableixi el PDUELE, es tindrà en compte el **principi de salut integral** definit per l'OMS i que ho concreta en diversos conceptes interrelacionats: Una sola salut (*One Health*), Salut planetària (*Planetary Health*), Salut a totes les polítiques (*Health in all policies*), Determinants socials de salut (*Social Determinants of Health*).
- Així mateix, el desenvolupament del PDU serà en coherència amb els **objectius de desenvolupament sostenible** (ODS).

## 2.2 SÍNTESI DE LES ALTERNATIVES CONSIDERADES

La implantació d'una terminal logística intermodal, dins d'una proposta estratègica a nivell nacional de centres intermodals, en l'àmbit del sistema urbà de Figueres, ha generat al llarg del temps diferents propostes. Totes elles, juntament amb la millora del model intermodal i l'increment de la seva capacitat amb una lògica de connexió amb l'ample UIC, han realitzat diverses propostes d'implantació i estructuració, tot i que mai no han acabat materialitzant-se. El planejament vigent tant el Pla Territorial Parcial de les Comarques Gironines com el Pla Director Urbanístic del Sistema Urbà de Figueres, situen l'estació i terminal ferroviàries intermodals al sector Ce5 del Far d'Empordà.

Aquella proposta, tal com s'ha exposat anteriorment, presenta mancances funcionals i operatives, ja que funciona com a terminal única i genera un cul de sac. És per aquest motiu que la proposta inicialment recollida en el planejament urbanístic requereix la reformulació com a terminal logística intermodal que resolgui els problemes de la proposta actual i necessàriament modifiqui el PDUSUF.

No es considera factible negar les determinacions del PDUSUF pel que fa a la previsió d'implantació de una terminal intermodal, ja que s'aniria en contra de totes les polítiques estratègiques

d'Europa, Espanya i Catalunya en la promoció dels sistemes de transport més respectuosos amb el medi ambient i amb menys consum de CO<sub>2</sub>.

D'altra banda, a partir del Pacte Nacional de la Indústria, s'està impulsant un pla de sectors estratègics d'activitat econòmica i en que fomenta la connexió intermodal i la representativitat al llarg del territori, generant diversos pols logístics. La plana de l'Empordà esdevé un enclavament estratègic per desenvolupar-hi un projecte de rellevància supramunicipal i fins i tot nacional, tant per les oportunitats que ofereix la xarxa de transport i la situació territorial, com per la capacitat de reequilibri territorial que implicaria aquest projecte.

Tot seguit es descriuen, s'analitzen i es contrasten les diverses alternatives plantejades per a l'Avanç del PDUELE. Finalment se n'escull una i es justifica la seva tria en base als apartats previs d'aquest document (planificació territorial i sectorial i objectius de la planificació), juntament amb el contrast des del punt de vista ambiental que es realitza al Document Inicial Estratègic.

A continuació, a banda de l'alternativa 0 en la qual es manté el planejament vigent, es plantegen tres possibles alternatives d'implantació, que difereixen bàsicament de la magnitud i ubicació dels diversos sectors d'activitat econòmica, situats a l'entorn de la nova proposta de la terminal ferroviària.

Per una banda, la nova posició i superfície de la terminal ferroviària condicionen el planejament de l'entorn, ja que aquest s'estructura entorn a la infraestructura ferroviària i a la seva funcionalitat. Per tant, en el procés de traslladar la ubicació de la infraestructura ferroviària, cal replantejar l'organització de tot el conjunt industrial i logístic del LOGIS Empordà, aprofitant l'oportunitat per adaptar-lo al context socioeconòmic actual.

Per l'altra, la connectivitat ambiental i el consum de sòls productius són els factors limitants i condicionants tant de la nova infraestructura com del conjunt dels sectors industrials associats. Les diverses alternatives considerades difereixen profundament en les estratègies aplicades en aquest sentit, tot i que sempre coincideixen en el manteniment de les estratègies de planificació territorial.

ID Alternativa >	ALT. 0 "Planej. Vigent"	ALT. 1 "Creix. Min."	ALT. 2 "Creix. Màx."	ALT. 3 "Creix. Mig."
Plat. ferroviària >	PF al Far	Desplaçar PF del Far a Vilamalla	Desplaçar PF del Far a Vilamalla	Desplaçar PF del Far a Vilamalla
SAE el Far >	SAE el Far = 18 ha aprox.	SAE el Far = 60 ha aprox.	SAE el Far = 60 ha aprox.	SAE el Far = 60 ha aprox.
Altres creixements SAE >		Altres creixements SAE = mín. (+ 0 ha aprox.)	Altres creixements SAE = màx. (+ 186 ha aprox.)	Altres creixements SAE = mig. (+ 106 ha aprox.)
% Creixement SAE proposat >	0,00%	15,45%	83,86%	54,44%

Taula resum de les alternatives proposades

Cal considerar que les superfícies indicades a continuació tenen la consideració d'aproximades a efectes de poder proposar un primer encaix de les actuacions, atès que es tracta d'un document d'avanç de planejament i que les alternatives han estat avaluades i contrastades des del punt de vista de la implantació territorial i no de l'ordenació de detall. Aquestes superfícies, així com els diversos graus de detall del planejament, es concretaran amb precisió al document per aprovació inicial i següents fases de tramitació.



## 2.2.1 Alternativa 0

L'alternativa 0 (A0) suposa la no redacció del PDU i mantenir el planejament vigent a l'àmbit d'estudi. Aquesta alternativa és el punt de partida, que correspon al planejament vigent i considera el desenvolupament de la terminal ferroviària dintre de l'àmbit definit per l'Estudi informatiu de l'accés ferroviari al LOGIS Empordà a Vilamalla (clau EI-TX-07387) i que va ser recollit en el planejament urbanístic del PDUSUF.

Tal i com es va especificar en l'Avanç de Pla de l'any 2013 i en els estudis realitzats, la terminal ferroviària i la zona de sistemes d'aquest terminal presenta una sèrie de problemes per la connexió de l'ample ibèric, necessitat excessiva de terres de préstec, espai molt limitat i excessiva maniobrabilitat dels trens, etc. A més, presenta una àrea molt limitada, d'aproximadament de 18 ha de superfície màxima de sòl brut per sector d'activitat econòmica.

Els únics sòls urbanitzables disponibles per a activitat econòmica en el conjunt de l'àmbit d'estudi són el SUD-1 Industrial Llevant i el SUD-4 Industrial Riera de Vilamalla, de 24,67 i 8,63 ha respectivament. Ambdós compten amb un PPU aprovat inicialment a data de maig de 2023 i, per tant, es pressuposa el seu pròxim desenvolupament i exhauriment del sòl disponible actual.

En aquest cas, la no redacció del PDU, significaria la pèrdua d'oportunitat per consolidar i potenciar un àmbit que es considera estratègic per a la localització d'activitat econòmica. Després del desenvolupament dels sòls urbanitzables actuals (els dos sectors de Vilamalla estan en vies de fer-ho), l'enclavament ja no disposarà de nou sòl per implantar activitat econòmica, a banda de les parcel·les disponibles en sòl urbà.

En el quadre següent s'especifiquen les característiques de l'ordenació proposada per l'Alternativa 0 en cada zona:

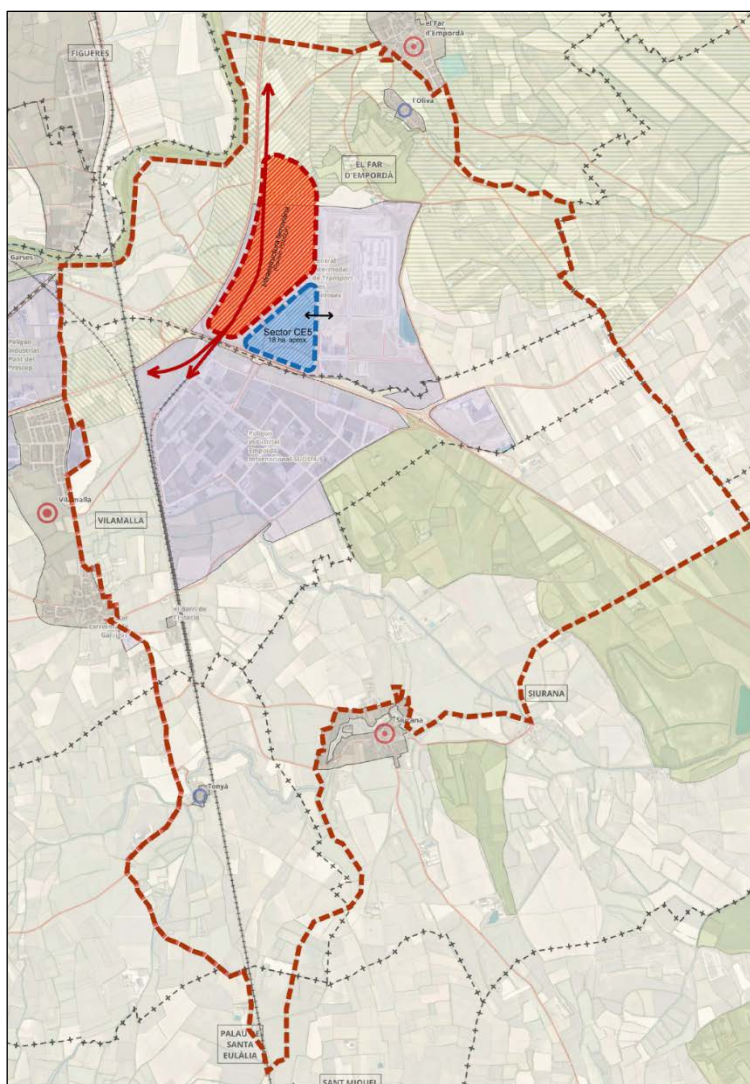
Superfície de les actuacions proposades segons àmbits d'ubicació					
<b>Àmbit "Les Pedroses / LOGIS Empordà - CIMALSA". TM El Far d'Empordà</b>					
Actuació	Class. Actual	Class. Prop.	Municipi		ALT. 0
Sector CE-4 LOGIS Empordà CIMALSA	SUD	SUD	AE	El Far d'Empordà	72,80 ha
Sector CE-5 (Proposta PDU)	SUD	SUD	AE	El Far d'Empordà	18,00 ha
Terminal i plataforma logística	SNU	SNU	SF	El Far d'Empordà	55,00 ha
<b>Total àmbit "les Pedroses"</b>					<b>145,80 ha</b>
<b>Àmbit "Polígon Industrial Empordà Internacional". TM Vilamalla</b>					
Actuació	Class. Actual	Class. Prop.	Municipi		ALT. 0
SUC Polígon Industrial Empordà Internacional	SUC	SUC	AE	Vilamalla	127,93 ha
SNC Polígon Industrial Empordà Internacional	SNC	SNC	AE	Vilamalla	3,91 ha
SUD-1 Industrial Llevant	SUD	SUD	AE	Vilamalla	24,67 ha
SUD-4 Industrial La Riera	SUD	SUD	AE	Vilamalla	8,63 ha
SUD-4.2 (Proposta PDU)	SNU	SUD	AE	Vilamalla	0,00 ha
SUD-1.2 (Proposta PDU)	SNU	SUD	AE	Vilamalla	0,00 ha
Terminal i plataforma logística	SNU	SNU	SF	Vilamalla	0,00 ha
<b>Total àmbit "Polígon Industrial Empordà Internacional"</b>					<b>165,14 ha</b>
<b>Àmbit "Zona Est". TM Vilamalla / El Far d'Empordà</b>					
Actuació	Class. Actual	Class. Prop.	Municipi		ALT. 0
SUD-5 Industrial La Carretera	SUD	SUD	AE	Vilamalla	15,94 ha
SUD-6 (Proposta PDU)	SNU	SUD	AE	Vilamalla/El Far	0,00 ha
<b>Total àmbit "Zona Est"</b>					<b>15,94 ha</b>

Quadre de dades de l'Alternativa 0

Resum de les actuacions proposades	
<b>Resum Total SAE</b>	<b>ALT. 0</b>
SUC	127,93 ha
SNC	3,91 ha
SUD	122,04 ha
<b>SUD (Proposta PDU)</b>	<b>18,00 ha</b>
<b>Total SAE (superfície de sòl brut)</b>	<b>271,88 ha</b>
% Creixement proposat respecte ALT.0	0,00%
<b>Resum canvi de classificació proposat:</b>	
SUD → SUD (Sector CE-5. TM El Far d'Empordà)	18,00 ha
SNU → SUD (Altres Creixements. TM Vilamalla / El Far d'Empordà)	0,00 ha
Total SAE (Proposta PDU)	18,00 ha

Quadre de dades de l'Alternativa 0

(\*) **OBSERVACIÓ:** Cal considerar que les superfícies indicades tenen la consideració d'aproximades a efectes de poder proposar un primer encaix de les actuacions, atès que es tracta d'un document d'avanç de planejament i que les alternatives han estat avaluades i contrastades des del punt de vista de la implantació territorial i no de l'ordenació de detall. Aquestes superfícies, així com els diversos graus de detall del planejament, es concretaran amb precisió al document per aprovació inicial i següents fases de tramitació.



Alternativa 0

Conclusió: el manteniment del planejament vigent no permet donar compliment als objectius fixats per aquest PDU. Pel que fa al sistema ferroviari, manté les determinacions del PDU-SUF, que requereixen un important moviment de terres i no es podrien aplicar els paràmetres habituals de les terminals europees (tampoc els estàndards FERRMED), ni s'adaptaria als criteris d'eficiència per a la seva explotació. Pel que fa a l'articulació d'un gran pol d'activitat econòmica i logística, l'exhauriment del sòl a curt termini impossibilitaria aquest objectiu. Per tot plegat, es considera que per donar compliment als nous objectius fixats, cal valorar altres alternatives que puguin ser més favorables.

### 2.2.2 Alternativa 1

L'alternativa 1 (A1) proposa desplaçar la terminal ferroviària i ubicar-la en paral·lel a la banda est de la línia del FFCC a l'alçada de l'Estació de Vilamalla, delimitada al nord pel SUD-1 de Vilamalla i al sud per la riera de Siurana. Aquest canvi d'ubicació es fonamenta en la millor compatibilitat de l'estació envers les possibles futures variants ferroviàries de Figueres (est o oest), encara per definir. D'aquesta manera, l'estació es situarà a la confluència sud de les diverses variants de Figueres, essent compatible amb qualsevol de les possibles solucions que s'adoptin en un futur.

El manteniment de les determinacions del planejament vigent podria implicar la generació d'un cul de sac ferroviari, si finalment l'alternativa ferroviària escollida per la variant de Figueres és l'oest. La proposta de l'A1 s'avança a aquest problema i, tot i requerir una menor inversió en longitud de vies per la proximitat amb la línia de FFCC actual, serà compatible amb qualsevol variant que es proposi, a més de situar-se en compatibilitat amb els diversos sectors d'activitats econòmiques del Far - Vilamalla.

A més, d'acord amb els estàndards europeus FERRMED actuals, es considera necessari que la nova terminal de mercaderies tingui capacitat per acollir trens de fins a 750 m, ampliables a 1.500 m a llarg termini.

Amb aquest desplaçament, s'alliberarien les 60 ha del Ce5 del Far d'Empordà, que es podrà destinar a activitat econòmica. Aquest nou sòl serà una oportunitat evident per complementar i acabar de desenvolupar l'actual LOGIS Empordà que ja es troba en servei i parcialment edificat. Tot i que la seva ubicació no permet una connexió directa amb la nova ubicació de la terminal ferroviària, la seva proximitat encara permet una bona operativitat mitjançant el tram de C-31 i la xarxa viària actual (més les millores puntuals que mitjançant el PDU s'efectuariu).

En relació als aspectes ambientals, l'alternativa 1 és molt satisfactòria ja que permet preservar els espais amb major sensibilitat ambiental, lligats a les dinàmiques fluvials i hidrològiques, i només consumeix el nou sòl corresponent a la reserva ferroviària per a la terminal i la plataforma. El sòl urbanitzable delimitat del Ce5 del Far d'Empordà es recicla i s'adapta a les necessitats vigents de grans sectors per a activitat econòmica.

Amb tot, la proposta de l'A1 per al LOGIS Empordà preveu reubicar la terminal i plataforma ferroviària en un espai de 38 ha en paral·lel a l'est de l'estació de Vilamalla, mentre que les 60 ha del sector Ce5 del Far d'Empordà es convertiran en un gran espai per a activitat econòmica. Cal esmentar que actualment s'està redactant l'estudi informatiu que establirà les característiques concretes de l'estació intermodal ferroviària, que s'ubicarà dins la reserva que efectuarà aquest PDUELE.

La dimensió de les peces d'activitat econòmica que planteja aquesta alternativa, donaria resposta a un dels objectius del pla director: obtenir peces de grans dimensions, que possibilitin la implantació d'activitats amb aquests requeriments i situades en una posició amb una bona connectivitat viària i ferroviària. Tanmateix, però, serien insuficients per la demanda actual ja que el sòl urbanitzable disponible es restringiria només al sector Ce5 del Far d'Empordà, de 60 ha. Aquesta és una oferta que s'ha estimat inferior a la demanda i a les necessitats vigents del LOGIS Empordà.

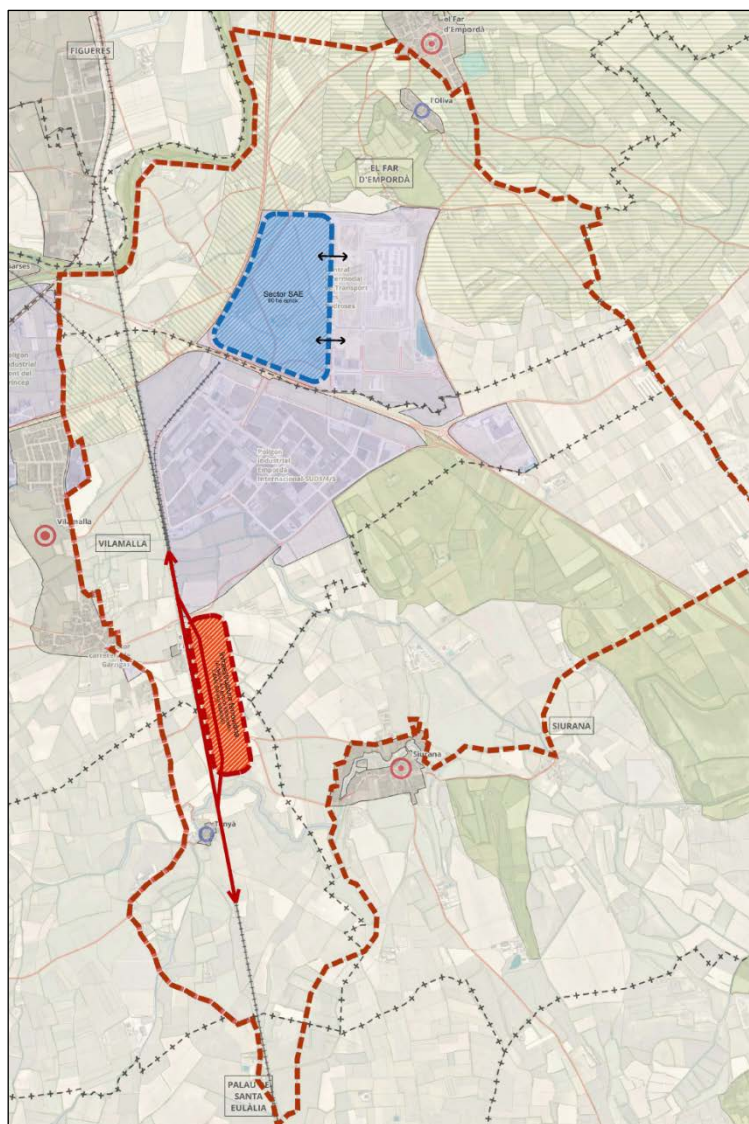
En el quadre següent s'especifiquen les característiques de l'ordenació proposada per l'Alternativa 1 en cada zona:

Superfície de les actuacions proposades segons àmbits d'ubicació					
<b>Àmbit "Les Pedroses / LOGIS Empordà - CIMALSA". TM El Far d'Empordà</b>					
Actuació	Class. Actual	Class. Prop.	Municipi		ALT. 1
Sector CE-4 LOGIS Empordà CIMALSA	SUD	SUD	AE	El Far d'Empordà	72,80 ha
Sector CE-5 (Proposta PDU)	SUD	SUD	AE	El Far d'Empordà	60,00 ha
Terminal i plataforma logística	SNU	SNU	SF	El Far d'Empordà	0,00 ha
<b>Total àmbit "les Pedroses"</b>					<b>132,80 ha</b>
<b>Àmbit "Polígon Industrial Empordà Internacional". TM Vilamallà</b>					
Actuació	Class. Actual	Class. Prop.	Municipi		ALT. 1
SUC Polígon Industrial Empordà Internacional	SUC	SUC	AE	Vilamallà	127,93 ha
SNC Polígon Industrial Empordà Internacional	SNC	SNC	AE	Vilamallà	3,91 ha
SUD-1 Industrial Llevant	SUD	SUD	AE	Vilamallà	24,67 ha
SUD-4 Industrial La Riera	SUD	SUD	AE	Vilamallà	8,63 ha
SUD-4.2 (Proposta PDU)	SNU	SUD	AE	Vilamallà	0,00 ha
SUD-1.2 (Proposta PDU)	SNU	SUD	AE	Vilamallà	0,00 ha
Terminal i plataforma logística	SNU	SNU	SF	Vilamallà	38,00 ha
<b>Total àmbit "Polígon Industrial Empordà Internacional"</b>					<b>203,14 ha</b>
<b>Àmbit "Zona Est". TM Vilamallà / El Far d'Empordà</b>					
Actuació	Class. Actual	Class. Prop.	Municipi		ALT. 1
SUD-5 Industrial La Carretera	SUD	SUD	AE	Vilamallà	15,94 ha
SUD-6 (Proposta PDU)	SNU	SUD	AE	Vilamallà/El Far	0,00 ha
<b>Total àmbit "Zona Est"</b>					<b>15,94 ha</b>
<b>Resum de les actuacions proposades</b>					
<b>Resum Total SAE</b>					<b>ALT. 1</b>
SUC					127,93 ha
SNC					3,91 ha
SUD					122,04 ha
<b>SUD (Proposta PDU)</b>					<b>60,00 ha</b>
<b>Total SAE (superfície de sòl brut)</b>					<b>313,88 ha</b>
% Creixement proposat respecte ALT.0					15,45%
<b>Resum canvi de classificació proposat:</b>					
SUD → SUD (Sector CE-5. TM El Far d'Empordà)					60,00 ha
SNU → SUD (Altres Creixements. TM Vilamallà / El Far d'Empordà)					0,00 ha
Total SAE (Proposta PDU)					60,00 ha

Quadre de dades de l'Alternativa 1

(\*) **OBSERVACIÓ:** Cal considerar que les superfícies indicades tenen la consideració d'aproximades a efectes de poder proposar un primer encaix de les actuacions, atès que es tracta d'un document d'avanç de planejament i que les alternatives han estat avaluades i contrastades des del punt de vista de la implantació territorial i no de l'ordenació de detall. Aquestes superfícies, així com els diversos graus de detall del planejament, es concretaran amb precisió al document per aprovació inicial i següents fases de tramitació.





Alternativa 1

Conclusió: si bé es valora positivament el trasllat de la reserva ferroviària per a la terminal intermodal, es considera insuficient l'oferta de sòl d'activitat econòmica i logística per donar compliment als objectius de la planificació. La proximitat amb les infraestructures del transport i la continuïtat amb sectors preexistents han estat criteris ben valorats. Així doncs, es considera una alternativa òptima pel que fa a la implantació territorial, ambiental i paisatgística, però es considera poc funcional.

### 2.2.3 Alternativa 2

L'alternativa 2 (A2) explora la maximització dels sectors amb sòl urbanitzable per a activitat econòmica del LOGIS Empordà, per donar resposta a la creixent demanda de sòl en aquest emplaçament. De la mateixa manera que l'A1, proposa desplaçar la terminal ferroviària i ubicar-la en paral·lel a la banda est de la línia del FFCC a l'alçada de l'Estació de Vilamallà, delimitada al nord pel SUD-1 de Vilamallà i al sud per la riera de Siurana. Aquest canvi d'ubicació es fonamenta en la millor compatibilitat de l'estació envers les possibles futures variants ferroviàries de Figueres (est o oest), encara per definir. D'aquesta manera, l'estació es situarà a la confluència sud de les diverses variants de Figueres, essent compatible amb qualsevol de les possibles solucions que s'adoptin en un futur.

El manteniment de les determinacions del planejament vigent podria implicar la generació d'un cul de sac ferroviari, si finalment l'alternativa ferroviària escollida per la variant de Figueres és l'oest. La proposta de l'A2 s'avança a aquest problema i, tot i requerir una menor inversió en longitud de vies per la proximitat amb la línia de FFCC actual, serà compatible amb qualsevol variant que es proposi, a més de situar-se en compacitat amb els diversos sectors d'activitats econòmica del Far - Vilamalla.

A més, d'acord amb els estàndards europeus FERRMED actuals, es considera necessari que la nova terminal de mercaderies tingui capacitat per acollir trens de fins a 750 m, ampliables a 1.500m a llarg termini.

Amb aquest desplaçament, s'alliberarien les 60 ha del Ce5 del Far d'Empordà, que es podrà destinar a activitat econòmica. Aquest nou sòl serà una oportunitat evident per acabar de desenvolupar el LOGIS, tot i que la seva ubicació no permet relacionar-lo directament amb la nova terminal ferroviària.

Adicionalment, l'alternativa 2 explora nous creixements a la zona est, just a la intersecció de la C-31 amb la GI-8594 (d'accés a Fortià), per emplaçar-hi un nou sector d'activitat econòmica. Aquest limitaria a l'est amb el camí de Sant Pere, al nord arribaria fins al límit del sector Ce4 les Pedroses, mentre que al sud l'aprofitament urbanístic arribaria fins la GI-8594 i les cessions es podrien col·locar al sud d'aquesta via, al costat del SUD-5 de Vilamalla. Aquest nou sòl d'activitat econòmica representaria classificar unes 150 ha noves com a sòl urbanitzable delimitat, ocupant el sistema d'espais oberts de protecció preventiva i territorial.

Adicionalment, l'alternativa 2 també explora ampliar el SUD-4 de Vilamalla, classificant unes 11 ha noves hom a SUD al seu entorn fins al límit del Regatim, amb la finalitat d'aprofitar al màxim la proximitat amb la nova terminal ferroviària.

Seguint amb aquesta estratègia, l'alternativa 2 també proposa ampliar el SUD 1 de Vilamalla en direcció sud, classificant unes 25 ha noves com a sector d'activitat econòmica. Aquest nou sector, dins el terme municipal de Vilamalla, tindria una ubicació estratègica, ja que estaria en contacte amb la reserva per a la terminal ferroviària.

En relació amb els aspectes ambientals, l'alternativa 2 representa un elevat consum de sòl, ja que a banda de la reserva per a la terminal ferroviària, es classificarien 186 ha per a activitat econòmica repartides de la següent manera: al sector centre de Vilamalla es classificarien 11 i 25 ha, mentre que al sector est, unes 150 ha. Aquestes serien addicionals a les 60 ha del sector Ce5 del Far d'Empordà que es transformarien a activitat econòmica.

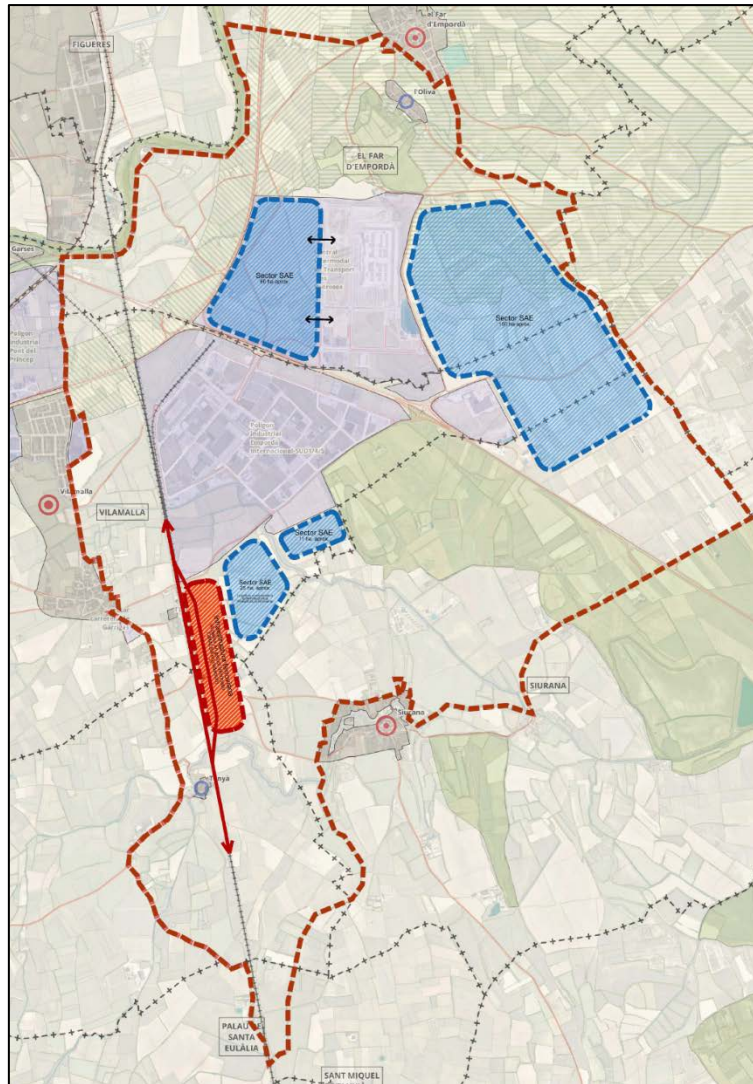
Amb tot, la proposta de l'A2 per al LOGIS Empordà preveu reubicar la terminal i plataforma ferroviària, mentre que les 60 ha del sector Ce5 del Far d'Empordà es convertirien en un gran espai per activitat econòmica i es classificarien tres nous sectors de 150, 25 i 11 ha respectivament. En definitiva, l'àmbit d'estudi podria assolir les 246 ha de nou sòl urbanitzable.

En el quadre següent s'especifiquen les característiques de l'ordenació proposada per l'Alternativa 2 en cada zona:

Superfície de les actuacions proposades segons àmbits d'ubicació					
<b>Àmbit "Les Pedroses / LOGIS Empordà - CIMALSA". TM El Far d'Empordà</b>					
Actuació	Class. Actual	Class. Prop.	Municipi		ALT. 2
Sector CE-4 LOGIS Empordà CIMALSA	SUD	SUD	AE	El Far d'Empordà	72,80 ha
Sector CE-5 (Proposta PDU)	SUD	SUD	AE	El Far d'Empordà	60,00 ha
Terminal i plataforma logística	SNU	SNU	SF	El Far d'Empordà	0,00 ha
<b>Total àmbit "les Pedroses"</b>					<b>132,80 ha</b>
<b>Àmbit "Polígon Industrial Empordà Internacional". TM Vilamallà</b>					
Actuació	Class. Actual	Class. Prop.	Municipi		ALT. 2
SUC Polígon Industrial Empordà Internacional	SUC	SUC	AE	Vilamallà	127,93 ha
SNC Polígon Industrial Empordà Internacional	SNC	SNC	AE	Vilamallà	3,91 ha
SUD-1 Industrial Llevant	SUD	SUD	AE	Vilamallà	24,67 ha
SUD-4 Industrial La Riera	SUD	SUD	AE	Vilamallà	8,63 ha
SUD-4.2 (Proposta PDU)	SNU	SUD	AE	Vilamallà	11,00 ha
SUD-1.2 (Proposta PDU)	SNU	SUD	AE	Vilamallà	25,00 ha
Terminal i plataforma logística	SNU	SNU	SF	Vilamallà	38,00 ha
<b>Total àmbit "Polígon Industrial Empordà Internacional"</b>					<b>239,14 ha</b>
<b>Àmbit "Zona Est". TM Vilamallà / El Far d'Empordà</b>					
Actuació	Class. Actual	Class. Prop.	Municipi		ALT. 2
SUD-5 Industrial La Carretera	SUD	SUD	AE	Vilamallà	15,94 ha
SUD-6 (Proposta PDU)	SNU	SUD	AE	Vilamallà/El Far	150,00 ha
<b>Total àmbit "Zona Est"</b>					<b>165,94 ha</b>
<b>Resum de les actuacions proposades</b>					
<b>Resum Total SAE</b>					<b>ALT. 2</b>
SUC					127,93 ha
SNC					3,91 ha
SUD					122,04 ha
<b>SUD (Proposta PDU)</b>					<b>246,00 ha</b>
<b>Total SAE (superfície de sòl brut)</b>					<b>499,88 ha</b>
% Creixement proposat respecte ALT.0					83,86%
<b>Resum canvi de classificació proposat:</b>					
SUD → SUD (Sector CE-5. TM El Far d'Empordà)					60,00 ha
SNU → SUD (Altres Creixements. TM Vilamallà / El Far d'Empordà)					186,00 ha
<b>Total SAE (Proposta PDU)</b>					<b>246,00 ha</b>

Quadre de dades de l'Alternativa 2

(\*) **OBSERVACIÓ:** Cal considerar que les superfícies indicades tenen la consideració d'aproximades a efectes de poder proposar un primer encaix de les actuacions, atès que es tracta d'un document d'avanç de planejament i que les alternatives han estat avaluades i contrastades des del punt de vista de la implantació territorial i no de l'ordenació de detall. Aquestes superfícies, així com els diversos graus de detall del planejament, es concretaran amb precisió al document per aprovació inicial i següents fases de tramitació.



Alternativa 2

Conclusió: es valora positivament el trasllat de la reserva ferroviària per a la terminal intermodal, però es considera que l'oferta de sòl disponible excediria la demanda a curt i mig termini i podria generar una àrea excessivament compacta i amb gran impacte territorial i paisatgístic. A més, els creixements extensius afecten sòls de protecció territorial i de moderada i alta sensibilitat ambiental, incomplint les determinacions dels planejaments de rang superior i les normatives de paisatge. Així doncs, no es considera una alternativa òptima per l'impacte ambiental que pot generar.

### 2.2.4 Alternativa 3

L'alternativa 3 (A3) explora l'optimització dels nous creixements per als sectors d'activitat econòmica del LOGIS Empordà. De la mateixa manera que l'A1 i l'A2, proposa desplaçar la terminal ferroviària i ubicar-la en paral·lel a la banda est de la línia del FFCC a l'alçada de l'Estació de Vilamalla, delimitada al nord pel SUD-1 de Vilamalla i al sud per la riera de Siurana. Aquest canvi d'ubicació es fonamenta en la millor compatibilitat de l'estació envers les possibles futures variants ferroviàries de Figueres (est o oest), encara per definir. D'aquesta manera, l'estació es situarà a la confluència sud de les diverses variants de Figueres, essent compatible amb qualsevol de les possibles solucions que s'adoptin en un futur.

El manteniment de les determinacions del planejament vigent podria implicar la generació d'un cul de sac ferroviari, si finalment l'alternativa ferroviària escollida per la variant de Figueres és l'oest.



La proposta de l'A3 s'avança a aquest problema i, tot i requerir una menor inversió en longitud de vies per la proximitat amb la línia de FFCC actual, serà compatible amb qualsevol variant que es proposi, a més de situar-se en compacitat amb els diversos sectors d'activitats econòmica del Far - Vilamalla.

A més, d'acord amb els estàndards europeus FERRMED actuals, es considera necessari que la nova terminal de mercaderies tingui capacitat per acollir trens de fins a 750 m, ampliables a 1.500 m a llarg termini.

Amb aquest desplaçament, s'alliberarien les 60 ha del Ce5 del Far d'Empordà, que es podrà destinar a activitat econòmica. Aquest nou sòl serà una oportunitat evident per acabar de desenvolupar el LOGIS, tot i que la seva ubicació no permet relacionar-lo directament amb la nova terminal ferroviària.

A més, l'alternativa 3 proposa optimitzar nous creixements per tal de consolidar el LOGIS i identificar oportunitats per a nous sectors que reestructurin la zona i permetin connectar millor la nova terminal ferroviària amb els nous creixements. És aquí on l'alternativa 3 proposa un nou creixement a l'est, d'unes 70 ha. Aquest es delimita al sistema d'espais oberts de protecció preventiva i procura un millor encaix amb la zona de menor sensibilitat ambiental d'aquest entorn.

Adicionalment, l'alternativa 3 també explora ampliar el SUD-4 de Vilamalla, classificant 11,28 ha noves com a SUD al seu entorn fins al límit del Regatim, amb la finalitat d'aprofitar al màxim la proximitat amb la nova terminal ferroviària (de la mateixa manera que ho proposava l'alternativa 2).

Seguint amb aquesta estratègia, l'alternativa 3 també proposa ampliar el SUD-1 de Vilamalla en direcció sud, classificant unes 25 ha noves com a sector d'activitat econòmica. Aquest nou sector, dins el terme municipal de Vilamalla, tindria una ubicació estratègica, ja que estaria en contacte amb la reserva per a la terminal ferroviària.

En relació amb els aspectes ambientals, l'alternativa 3 representa un considerable consum de sòl, però reduint clarament el de l'A2, tot alliberant els espais amb major sensibilitat ambiental. Amb tot, la proposta de l'A3 per al LOGIS Empordà preveu reubicar la terminal i plataforma ferroviària, mentre que les 60 ha del sector Ce5 del Far d'Empordà es convertirien en un gran espai per activitat econòmica i es classificarien tres nous sectors de 70, 25 i 11 ha. En definitiva, l'àmbit d'estudi podria assolir les 166 ha de nou sòl urbanitzable, entre la nova planificació del Ce5 i les noves classificacions de sectors.

En el quadre següent s'especifiquen les característiques de l'ordenació proposada per l'Alternativa 3 en cada zona:

**Superfície de les actuacions proposades segons àmbits d'ubicació**

**Àmbit "Les Pedroses / LOGIS Empordà - CIMALSA". TM El Far d'Empordà**

Actuació	Class. Actual	Class. Prop.	Municipi	ALT. 3
Sector CE-4 LOGIS Empordà CIMALSA	SUD	SUD	AE El Far d'Empordà	72,80 ha
Sector CE-5 (Proposta PDU)	SUD	SUD	AE El Far d'Empordà	60,00 ha
Terminal i plataforma logística	SNU	SNU	SF El Far d'Empordà	0,00 ha
<b>Total àmbit "les Pedroses"</b>				<b>132,80 ha</b>

**Àmbit "Polígon Industrial Empordà Internacional". TM Vilamallà**

Actuació	Class. Actual	Class. Prop.	Municipi	ALT. 3
SUC Polígon Industrial Empordà Internacional	SUC	SUC	AE Vilamallà	127,93 ha
SNC Polígon Industrial Empordà Internacional	SNC	SNC	AE Vilamallà	3,91 ha
SUD-1 Industrial Llevant	SUD	SUD	AE Vilamallà	24,67 ha
SUD-4 Industrial La Riera	SUD	SUD	AE Vilamallà	8,63 ha
SUD-4.2 (Proposta PDU)	SNU	SUD	AE Vilamallà	11,00 ha
SUD-1.2 (Proposta PDU)	SNU	SUD	AE Vilamallà	25,00 ha
Terminal i plataforma logística	SNU	SNU	SF Vilamallà	38,00 ha
<b>Total àmbit "Polígon Industrial Empordà Internacional"</b>				<b>239,14 ha</b>

**Àmbit "Zona Est". TM Vilamallà / El Far d'Empordà**

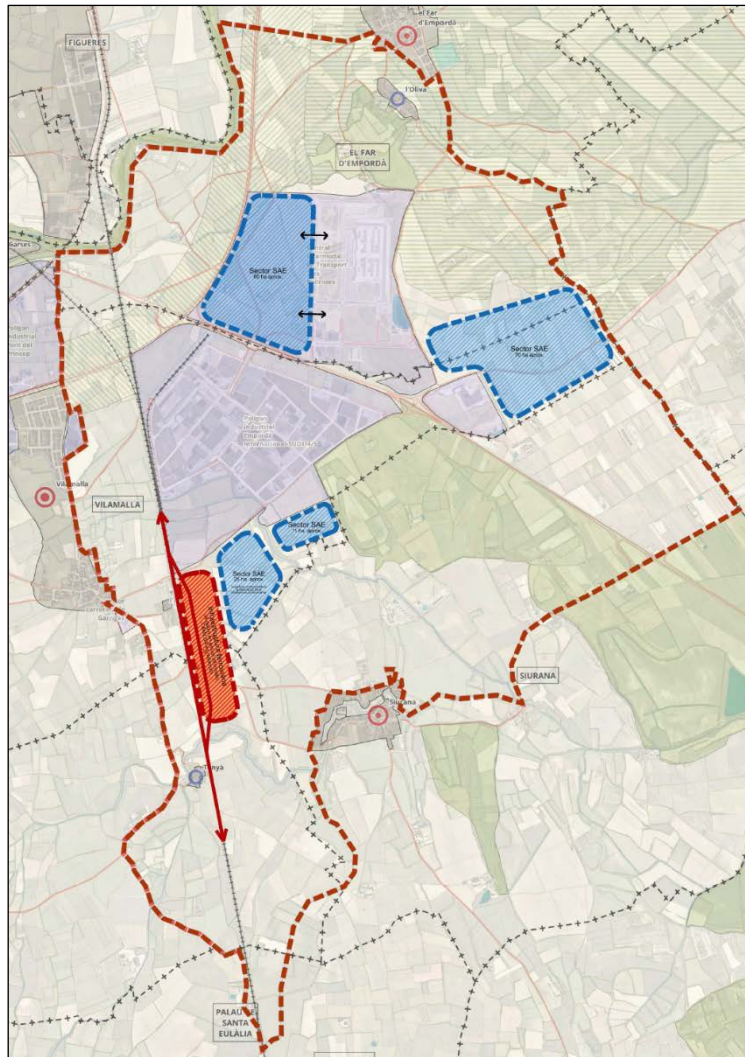
Actuació	Class. Actual	Class. Prop.	Municipi	ALT. 3
SUD-5 Industrial La Carretera	SUD	SUD	AE Vilamallà	15,94 ha
SUD-6 (Proposta PDU)	SNU	SUD	AE Vilamallà/El Far	70,00 ha
<b>Total àmbit "Zona Est"</b>				<b>85,94 ha</b>

**Resum de les actuacions proposades**

Resum Total SAE	ALT. 3
SUC	127,93 ha
SNC	3,91 ha
SUD	122,04 ha
<b>SUD (Proposta PDU)</b>	<b>166,00 ha</b>
<b>Total SAE (superfície de sòl brut)</b>	<b>419,88 ha</b>
% Creixement proposat respecte ALT.0	54,44%
<b>Resum canvi de classificació proposat:</b>	
SUD → SUD (Sector CE-5. TM El Far d'Empordà)	60,00 ha
SNU → SUD (Altres Creixements. TM Vilamallà / El Far d'Empordà)	106,00 ha
Total SAE (Proposta PDU)	166,00 ha

*Quadre de dades de l'Alternativa 3*

(\*) **OBSERVACIÓ:** Cal considerar que les superfícies indicades tenen la consideració d'aproximades a efectes de poder proposar un primer encaix de les actuacions, atès que es tracta d'un document d'avanç de planejament i que les alternatives han estat avaluades i contrastades des del punt de vista de la implantació territorial i no de l'ordenació de detall. Aquestes superfícies, així com els diversos graus de detall del planejament, es concretaran amb precisió al document per aprovació inicial i següents fases de tramitació.



*Alternativa 3*

Conclusió: es valora positivament el trasllat de la reserva ferroviària per a la terminal intermodal i es considera que els diversos sectors adequen les necessitats de sòl per donar compliment als objectius del present PDU amb els condicionants territorials. És per això que es considera l'alternativa més òptima i que es proposa com a Avanç de Pla.

### 2.2.5 Justificació de l'alternativa escollida

Del contrast d'alternatives se'n desprèn que l'alternativa 3 (A3) és la més favorable en relació als objectius de planificació marcats per al PDUAELE.

L'Alternativa 0 (A0) és clarament la més desfavorable, ja que no s'adapta al context actual i no permet complir amb els objectius marcats pel PDUAELE.

L'Alternativa 1, tot i tenir una valoració suficientment favorable, no assoleix el grau de compliment de l'A3, principalment per la manca de planificació conjunta del sector. A més, la reserva per a la futura terminal intermodal generarà major atracció d'empreses, que requeriran una major oferta de sòl industrial, motiu pel qual l'Alternativa 0 és insuficient.

L'alternativa 2 té clares deficiències en els aspectes de consum de sòl i de recursos productius.

Els avantatges de l'alternativa seleccionada (A3) respecte les altres, són:

- Permet ubicar una estació intermodal al LOGIS Empordà convenientment integrada amb la xarxa ferroviària actual i futura.
- Reserva el sòl necessari per tal que la nova estació intermodal tingui els estàndards europeus FERMMED i minimitzi els efectes ambientals i paisatgístics sobre l'entorn.
- Es classifiquen i s'ordenen diversos sectors per a activitat econòmica que permeten cobrir la demanda actual i futura d'aquest tipus de sòl en un indret estratègic al nord de Catalunya, en contacte amb França i amb bona connexió amb la resta d'Europa.
- Equilibra les necessitats de consum de sòl amb la generació de riquesa.
- Allibera els sòls de major interès productiu per l'agricultura o els de major sensibilitat ambiental del procés urbanitzador.
- Planifica actuacions ambientals de forma conjunta arreu del LOGIS, deixant de banda la visió sectorial.
- Modifica els límits artificials dels sòls urbanitzats per tal de millorar la transició del espais periurbans.
- Contempla el paisatge com un aspecte prioritari en les formes d'implantació a la plana de l'Empordà.

En el quadre següent es presenta el comparatiu de les àrees de creixement per zones:

Àmbit "Les Pedroses / LOGIS Empordà - CIMALSA". TM El Far d'Empordà								
Actuació	Class. Actual	Class. Prop.	Municipi	ALT. 0	ALT. 1	ALT. 2	ALT. 3	
Sector CE-4 LOGIS Empordà CIMALSA	SUD	SUD	AE El Far d'Empordà	72,80 ha	72,80 ha	72,80 ha	72,80 ha	
Sector CE-5 (Proposta PDU)	SUD	SUD	AE El Far d'Empordà	18,00 ha	60,00 ha	60,00 ha	60,00 ha	
Terminal i plataforma logística	SNU	SNU	SF El Far d'Empordà	55,00 ha	0,00 ha	0,00 ha	0,00 ha	
<b>Total àmbit "les Pedroses"</b>				<b>145,80 ha</b>	<b>132,80 ha</b>	<b>132,80 ha</b>	<b>132,80 ha</b>	
Àmbit "Polígon Industrial Empordà Internacional". TM Vilamallà								
Actuació	Class. Actual	Class. Prop.	Municipi	ALT. 0	ALT. 1	ALT. 2	ALT. 3	
SUC Polígon Industrial Empordà Internacional	SUC	SUC	AE Vilamallà	127,93 ha	127,93 ha	127,93 ha	127,93 ha	
SNC Polígon Industrial Empordà Internacional	SNC	SNC	AE Vilamallà	3,91 ha	3,91 ha	3,91 ha	3,91 ha	
SUD-1 Industrial Llevant	SUD	SUD	AE Vilamallà	24,67 ha	24,67 ha	24,67 ha	24,67 ha	
SUD-4 Industrial La Riera	SUD	SUD	AE Vilamallà	8,63 ha	8,63 ha	8,63 ha	8,63 ha	
SUD-4.2 (Proposta PDU)	SNU	SUD	AE Vilamallà	0,00 ha	0,00 ha	11,00 ha	11,00 ha	
SUD-1.2 (Proposta PDU)	SNU	SUD	AE Vilamallà	0,00 ha	0,00 ha	25,00 ha	25,00 ha	
Terminal i plataforma logística	SNU	SNU	SF Vilamallà	0,00 ha	38,00 ha	38,00 ha	38,00 ha	
<b>Total àmbit "Polígon Industrial Empordà Internacional"</b>				<b>165,14 ha</b>	<b>203,14 ha</b>	<b>239,14 ha</b>	<b>239,14 ha</b>	
Àmbit "Zona Est". TM Vilamallà / El Far d'Empordà								
Actuació	Class. Actual	Class. Prop.	Municipi	ALT. 0	ALT. 1	ALT. 2	ALT. 3	
SUD-5 Industrial La Carretera	SUD	SUD	AE Vilamallà	15,94 ha	15,94 ha	15,94 ha	15,94 ha	
SUD-6 (Proposta PDU)	SNU	SUD	AE Vilamallà/El Far	0,00 ha	0,00 ha	150,00 ha	70,00 ha	
<b>Total àmbit "Zona Est"</b>				<b>15,94 ha</b>	<b>15,94 ha</b>	<b>165,94 ha</b>	<b>85,94 ha</b>	
<b>Resum Total SAE</b>				ALT. 0	ALT. 1	ALT. 2	ALT. 3	
SUC				127,93 ha	127,93 ha	127,93 ha	127,93 ha	
SNC				3,91 ha	3,91 ha	3,91 ha	3,91 ha	
SUD				122,04 ha	122,04 ha	122,04 ha	122,04 ha	
<b>SUD (Proposta PDU)</b>				<b>18,00 ha</b>	<b>60,00 ha</b>	<b>246,00 ha</b>	<b>166,00 ha</b>	
<b>Total SAE (superfície de sòl brut)</b>				<b>271,88 ha</b>	<b>313,88 ha</b>	<b>499,88 ha</b>	<b>419,88 ha</b>	
% Creixement proposat respecte ALT.0				0,00%	15,45%	83,86%	54,44%	
<b>Resum canvi de classificació proposat:</b>								
SUD → SUD (Sector CE-5. TM El Far d'Empordà)				18,00 ha	60,00 ha	60,00 ha	60,00 ha	
SNU → SUD (Altres Creixements. TM Vilamallà / El Far d'Empordà)				0,00 ha	0,00 ha	186,00 ha	106,00 ha	
<b>Total SAE (Proposta PDU)</b>				<b>18,00 ha</b>	<b>60,00 ha</b>	<b>246,00 ha</b>	<b>166,00 ha</b>	

Quadre comparatiu de les Alternatives estudiades



(\*) **OBSERVACIÓ:** Cal considerar que les superfícies indicades tenen la consideració d'aproximades a efectes de poder proposar un primer encaix de les actuacions, atès que es tracta d'un document d'avanç de planejament i que les alternatives han estat avaluades i contrastades des del punt de vista de la implantació territorial i no de l'ordenació de detall. Aquestes superfícies, així com els diversos graus de detall del planejament, es concretaran amb precisió al document per aprovació inicial i següents fases de tramitació.

A l'apartat 6.2. del Document Inicial Estratègic es pot consultar el contrast ambiental de les diverses alternatives considerades.

## 2.3 DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA

Pel contingut i naturalesa del present document d'avanç del PDU, la proposta d'ordenació que a continuació es relaciona, constitueix la proposta orientativa que haurà de ser desenvolupada en el document del PDU a aprovar inicialment, amb les modificacions a introduir que resultin de les diferents fases de tramitació del document i considerant la participació pública, els informes emesos pel organismes sectorials corresponents i l'audiència als ens locals afectats pel pla.

D'acord amb això, les relacions quantitatives o formals que es puguin extreure de la proposta d'aquest avanç del PDU, relatives a les dimensions, ubicacions o límits, són una aproximació al que definitivament fixi i concreti el pla director en les fases de tramitació posterior.

La redacció del PDU, permetrà ajustar les previsions del planejament vigent d'acord amb les dinàmiques i expectatives actuals des d'una visió global del territori i independentment del municipi o dels municipis on es situïn les actuacions. A continuació s'exposen les principals característiques de la proposta que vetlla per assolir els objectius i criteris establerts en els apartats anteriors.



*Ortofoto en perspectiva amb l'alternativa proposada*

### Proposta d'ordenació

Tal com s'ha esmentat anteriorment, l'alternativa seleccionada per a l'Avanç de Pla és l'alternativa 3, ja que s'ha considerat la més equilibrada i adequada per a la implantació territorial.

L'alternativa 3 (A3) explora l'optimització dels nous creixements per als sectors d'activitat econòmica en tres àmbits: l'alliberament del Ce5 per a usos ferroviaris (i destinar-lo a activitat econòmica), la creació d'un nou sector d'activitat econòmica a l'est i l'ampliació de dos sectors

urbanitzables al sud, en el terme municipal de Vilamalla i en contacte amb la futura terminal intermodal (pendent de definició geomètrica en l'estudi informatiu en redacció).

En relació al sistema ferroviari, l'Avanç de Pla proposa desplaçar la terminal ferroviària i ubicar-la en paral·lel a la banda est de la línia del FFCC a l'alçada de l'Estació de Vilamalla, delimitada al nord pel SUD-1 de Vilamalla i al sud per la riera de Siurana.

Aquest canvi d'ubicació es fonamenta en la millor compatibilitat de l'estació envers les possibles futures variants ferroviàries de Figueres (est o oest), encara per definir. D'aquesta manera, l'estació es situarà a la confluència sud de les diverses variants de Figueres, essent compatible amb qualsevol de les possibles solucions que s'adoptin en un futur.

El manteniment de les determinacions del planejament vigent (PDU-SUF) podria implicar la generació d'un cul de sac ferroviari, si finalment l'alternativa ferroviària escollida per la variant de Figueres és l'oest. La proposta de l'A3 s'avança a aquest problema i, tot i requerir una menor inversió en longitud de vies per la proximitat amb la línia de FFCC actual, serà compatible amb qualsevol variant que es proposi, a més de situar-se en complicitat amb els diversos sectors d'activitats econòmica del Far - Vilamalla.

A més, d'acord amb els estàndards europeus FERRMED actuals, es considera necessari que la nova terminal de mercaderies tingui capacitat per acollir trens de fins a 750 m, ampliables a 1.500 m a llarg termini.

En el moment en que es disposi de l'estudi informatiu per a aquesta infraestructura (actualment en redacció), el present PDUAELE establirà una reserva ferroviària per tal que, a posteriori i seguint el tràmit oportú, s'hi implanti la infraestructura.

Amb aquest desplaçament s'alliberaran les 60 ha del Ce5 del Far d'Empordà, que es proposen destinar a activitat econòmica. Aquest sòl serà una oportunitat evident per acabar de desenvolupar el LOGIS, relacionant-lo amb la zona ja executada i amb les noves infraestructures planificades al territori (desdoblament de la N-II al seu pas per Figueres). El PDUAELE, a més de modificar el PDU del sistema urbà de Figueres amb el desplaçament de la ubicació de la terminal intermodal, també ordenarà aquest sector Ce5 del Far d'Empordà a nivell de planejament derivat per tal d'afavorir-ne àgilment el desenvolupament.



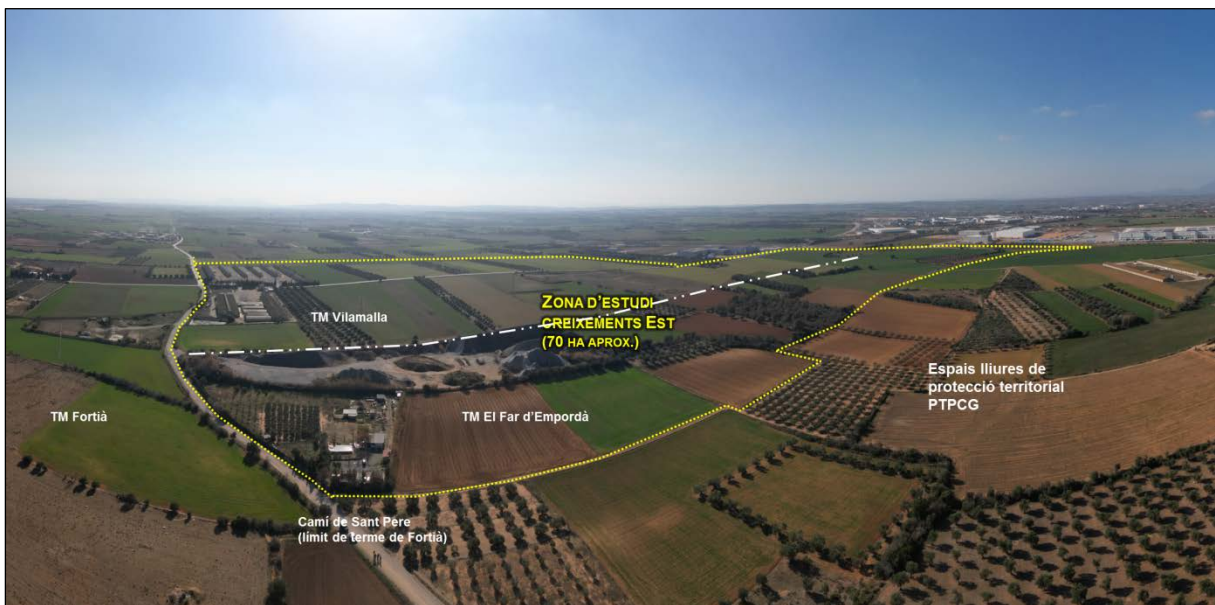
*Identificació del sector proposat CE-5 (d'unes 60 ha aproximades) sobre fotografia aèria amb dron*

Adicionalment, el PDUAELE proposa classificar nous sòls d'activitat econòmica per tal de consolidar territorialment el LOGIS, situar-lo com el principal pol d'activitat econòmica del nord de Catalunya, aprofitar la intermodalitat i adaptar-lo al context socioeconòmic actual. Aquest fet es motiva en la creixent demanda actual de sòl d'activitat econòmica amb capacitat intermodal en el transport de mercaderies, prioritant les concentracions (com la que es proposa) front a la dispersió territorial. En aquest sentit, el PDUAELE proposa diversos creixements que permetin donar compliment a aquests objectius:



- A l'àmbit est, en termes municipals del Far d'Empordà i Vilamalla, a l'entorn de la GI-8594, es proposa un nou creixement de sòl d'activitat econòmica d'unes 70 ha. Aquest ocupa únicament el sistema d'espais oberts amb protecció preventiva i allibera els espais amb major sensibilitat ambiental.
- Al sud, a l'entorn de l'actual sector Empordà Industrial, en terme municipal de Vilamalla, el PDUAELE proposa dos nous creixements. Per una banda, l'ampliació del SUD-4 en direcció sud, d'unes 11 ha, i per l'altra, l'ampliació del SUD-1 en direcció sud, d'unes 25 ha. Ambdós sectors tenen la intenció de potenciar els darrers creixements de sòl d'activitat econòmica en aquest àmbit de Vilamalla. També tenen la vocació de millorar la integració territorial (especialment ambiental i paisatgísticament) dels sectors ja desenvolupats i dels que estan en vies de fer-ho.

Aquests dos nous sectors exerciran de ròtula de contacte, comunicació i integració de la futura estació intermodal, situada paral·lela a la via del FFCC a l'alçada de l'Estació de Vilamalla, de la qual el present PDU en delimitarà la reserva de sòl.



*Identificació del sector proposat en la zona est (d'unes 70 ha aproximades) sobre fotografia aèria amb dron*



*Identificació dels dos sectors proposats en la zona sud (d'unes 11 i 25 ha aproximades)  
sobre fotografia aèria amb dron*

En síntesi, la proposta que se sotmet a Avanç de Pla preveu reubicar la terminal i plataforma ferroviària, mentre que les 60 ha del sector Ce5 del Far d'Empordà es convertiren en un gran espai per activitat econòmica i es classificarien tres nous sectors de 70, 25 i 11 ha. En definitiva, l'àmbit d'estudi podria assolir les 166 ha de nou sòl urbanitzable, entre la nova planificació del Ce5 i les noves classificacions de sectors.

Aquesta planificació és coherent amb l'estratègia territorial **Pla territorial parcial de les Comarques Gironines (PTPCG)**, que preveia una àrea especialitzada industrial i/o logística amb caràcter supramunicipal i internacional, potenciada per la intermodalitat en el transport de mercaderies. D'aquesta manera, el PDUAELE permetrà connectar adequadament la península ibèrica amb el continent europeu, a causa de la seva immillorable accessibilitat i ubicació en la plana de l'Empordà.

Ahora, la proposta plantejada s'emmarca i és coherent amb l'**Estratègia territorial per a la localització de Nous Sectors d'Activitat Econòmica**, que pretén reequilibrar Catalunya amb diversos sectors d'activitat econòmica, que sobrepassin les lògiques locals o municipals i que esdevinguin veritables articuladors socioeconòmics.

Per tant, es considera que la proposta dona resposta a aquesta estratègia, amb nous assentaments que permetin la implantació de noves empreses tractores amb capacitat de generar sinèrgies amb les activitats existents la i dinamitzar l'activitat econòmica.

Aquest PDU planteja recolzar-se en les noves sinèrgies que generarà la futura terminal logística intermodal, que permetrà abordar l'activitat econòmica d'una forma més sostenible, minimitzant el consum de sòl i racionalitzar-ne l'ús, afavorint la mobilitat de persones i mercaderies i el transport públic, amb la protecció i gestió adequada del medi ambient i del patrimoni natural i de paisatge, per tal de mantenir els valors identitaris del lloc.

Finalment, respecte la xarxa viària, actualment s'està tramitant el projecte del desdoblament de la N-II, que millorarà la capacitat i l'accés viari a Figueres i als diversos sectors d'activitat econòmica que ordena aquest PDUAELE. Serà clau, per tant, identificar la mobilitat actual i futura per dimensionar la infraestructura adequadament.

Tot seguit s'estableixen un conjunt de **propostes** que caldrà concretar en fases posteriors del PDUAELE i que s'hauran d'integrar amb les que es proposen en el Document Inicial Estratègic i que caldrà desenvolupar al llarg del tràmit d'avaluació ambiental estratègica.

### Propostes estratègiques

El PDUAELE haurà d'establir directrius per tal d'ordenar l'àrea entre els nous creixements i els nuclis propers, de manera que es garanteixi la connectivitat i una possible transformació d'aquest espai periurbà amb l'objectiu de generar nova infraestructura verda, també la possibilitat d'ampliar els usos d'activitat econòmica en aquest àmbit.

El document haurà de tenir en compte els següents elements:

- **Qualitat de l'espai i usos:** Serà imprescindible estudiar exhaustivament la relació de les zones i els sistemes per tal d'incrementar la qualitat ambiental en les transicions, especialment a les vores dels futurs sectors d'activitat econòmica.

La complexitat urbanística tendeix a incrementar els usuaris potencials dels diversos espais, tant públics com privats. Aquest aspecte és molt rellevant, també, pel que fa a la perspectiva de gènere i l'habitabilitat de l'espai (disseny dels espais públics).

- **Mobilitat i infraestructures:** l'àmbit del PDUAELE acumula un gran nombre i diversitat d'infraestructures de transport. A partir de l'anàlisi exhaustiu d'aquestes, tant en l'escenari actual com en la planificació futura, es quantificarà la demanda i es dimensionarà la xarxa per adaptar-la a la futura estació intermodal i a la nova mobilitat generada, sempre amb una visió global i de conjunt. L'estratègia serà potenciar la intermodalitat en el transport de mercaderies del transport públic en la mobilitat



ciutadana, així com la diversificació de la xarxa en cada espai (xarxa d'enllaç prioritària, circulació interna en sectors d'activitat econòmica, circulació en espai no urbanitzable, etc.).

Serà imprescindible que tots els SAEs estiguin ben comunicats amb la xarxa de transport prioritària (C-31, N-II i AP7), però també amb els nuclis propers, millorant la capil·laritat i comunicació de la xarxa. Caldrà tenir en compte totes les tipologies de transport, fomentar els camins per vianants i bicicletes amb trajectòries que tinguin elements d'interès.

En aquest sentit, serà imprescindible garantir una bona xarxa de transport públic que compleixi les demandes actuals i les demandes futures i poder disminuir l'ús del vehicle privat fomentant la mobilitat sostenible. A més, potenciar el transport multimodal de passatgers, com per exemple fomentar les possibles connexions multimodals amb l'actual estació ferroviària de passatgers al municipi de Vilamalla.

La proposta integrarà els recorreguts existents amb especial atenció a aquells recorreguts estructurants i característics del territori. Aquests hauran de mantenir el seu caràcter i la seva funcionalitat i hauran d'integrar-se en la nova ordenació.

- **Paisatge, medi i valors històrics:** caldrà garantir una implantació òptima en l'espai, per integrar la nova planificació urbanística als valors de la Plana de l'Empordà. Destaca la importància de les zones humides dessecades històricament (actualment destinades a conreus), la connectivitat a través de la xarxa hídrica, la integració paisatgística de les edificacions, la planificació dels espais lliures o la contribució a la recàrrega de l'aqüífer.

Pel que fa a la gestió integral de l'aigua, es prioritzaran la restauració i millora dels actuals cursos fluvials i regs, ja que són oportunitats per connectar-los amb una nova xarxa de solucions basades en la natura, en que es faran estratègies per la implantació de sistemes de drenatge urbà sostenibles (SuDS), per tal de fomentar la detenció, alentiment, emmagatzematge i si és necessari infiltració. També s'estudiarà la implantació de vegetació en l'arquitectura per així millorar la gestió i la qualitat de l'aigua en cadascun dels usos del sòl, per tal d'intentar aconseguir balanços hídrics positius en els nous sectors.

A banda de totes aquestes propostes, caldrà tenir en compte les mesures estratègies que proposa el DIE a l'apartat 7.2.

- **Energia:** es tendirà cap a la descarbonització 2030/2050 i s'estudiaran les opcions en què els nous sectors d'activitat econòmica siguin productors d'energia, a banda que puguin ser autosuficients i eficients.
- **Salut:** el conjunt de les propostes del PDUAELE hauran de ser contemplades també des del concepte de salut integral definit per l'OMS i els diferents conceptes interrelacionats: Una sola salut (*One Health*), Salut planetària (*Planetary Health*), Salut a totes les polítiques (*Health in all policies*), Determinants socials de salut (*Social Determinants of Health*).

## CRÈDITS

El present Document d'Objectius i Propòsits del Pla Director Urbanístic d'Activitat Econòmica i LOGIS de l'Empordà, ha estat redactat per tècnics de l'Institut Català del Sòl, amb la direcció de la Direcció General d'Ordenació del Territori, Urbanisme i Arquitectura (DGOTUA) del Departament de Territori.

### DGOTUA

Josep Armengol i Tatjé. Subdirector General d'Actuacions Urbanístiques. DGOTUA  
Gemma Fernandez Miras. Cap de Servei d'Actuacions Estratègiques. DGOTUA

### INCASÒL

Jordi Salvat Martí. Director de Projectes. INCASÒL  
Carlota Mensa Valls. Coordinadora de projectes. INCASÒL  
Arnau Camps Quer. Geògraf urbanista. INCASÒL  
Daniel Cardona Jiménez. Arquitecte. INCASÒL  
Otilia Cases Duch. Enginyera geòloga. INCASÒL  
Daniel García Álvarez. Enginyer de Camins, Canals i Ports. INCASÒL  
Xavier Pablo Salvat. Enginyer tècnic agrícola. Paisatgista. INCASÒL  
Anna Sanz Borràs. Enginyera Civil. INCASÒL  
Carmen Vanaclocha Roca. Cap d'àmbit de Projectes. INCASÒL

### Redactors externs d'altres documents del PDU

Estudi prospecció arqueològica: In Situ SCP - Almudena García Ordóñez

Estudi per a la identificació de riscos geològics: Axial Geologia i Medi Ambient, SL - Roger Mata Leonart