

Pla Director Urbanístic de la Terminal Logística Intermodal del Port de Barcelona

Fase informativa i deliberativa

*Recull de les accions desenvolupades
durant aquesta fase*

Abril 2022



Organitzat per:



Equip de facilitació:



Índex

1. INTRODUCCIÓ	3
2. SESSIÓ INFORMATIVA	5
3. SESSIÓ DE RETORN DELS RESULTATS DE LES ENTREVISTES PRÈVIES.	7
4. TALLER DELIBERATIU	12
5. RESULTATS DEL TALLER DELIBERATIU	14
5.1. ESPAI ZAL-PRATENC.	16
5.2. ESPAI FLUVIAL I PUNT DE CONFLUÈNCIA.	19
5.3. ESPAI GRANJA LA RICARDA	21
5.4. ESPAI CAL MET NATRUS	24
6. PROPOSTES A TRAVÉS DEL PORTAL PARTICIPA	26

1. Introducció

La Terminal Logística Intermodal del Port de Barcelona ja estava contemplada en la planificació del Pla Delta l'any 1994 i recollida en el Pla territorial metropolità de Barcelona, aprovat definitivament al 2010. Donat que aquestes infraestructures s'emmarquen dins d'un àmbit supramunicipal d'alta rellevància mediambiental, social i econòmica pel sistema regional del transport de mercaderies, esdevé necessari plantejar la figura d'un Pla Director Urbanístic. L'objecte d'aquest PDU és possibilitar la implementació de la terminal logística intermodal a través de l'encaix i l'ordenació urbanística.

En el desenvolupament d'aquest PDU es plantegen com a principals **reptes: l'adequació urbanística de l'àmbit, generar una xarxa d'itineraris, integrar paisatgísticament el pas de les infraestructures i dotar de nous espais públics per a la ciutadania a través de la reordenació d'uns espais lliures no desenvolupats i que cal ressituar.**

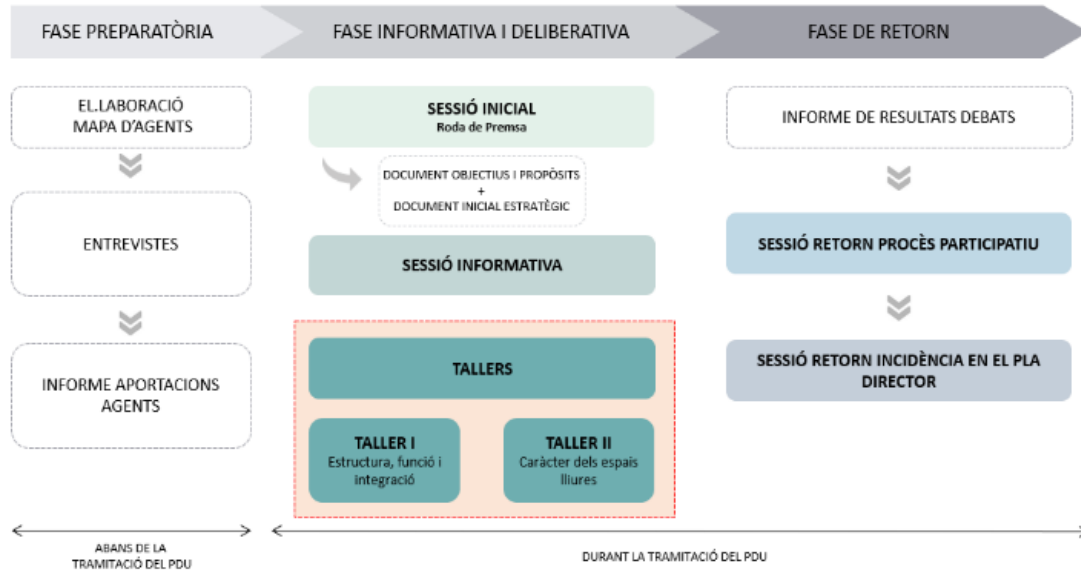
La redacció del PDU, impulsada per la Generalitat de Catalunya, contempla un procés informatiu i participatiu¹ en el qual s'explicaran els principals condicionants del projecte i a la vegada es podran recollir aportacions o comentaris dels participants que ajudin a enriquir i millorar la proposta.

La fase informativa i deliberativa del procés contempla bàsicament tres accions a desenvolupar abans d'acabar l'any. La primera, una sessió informativa que va celebrar el passat 18 de novembre on es va presentar el document d'objectius i propostes i el document inicial estratègic. La segona, una sessió de retorn de les entrevistes realitzades durant la fase preparatòria, que es organitzar el passat 3 de desembre. La tercera, és el taller que es va celebrar el 16 de desembre i que tenia per objectiu principal contrastar la proposta inicial de reordenament de les 20 ha d'espais lliures vinculades a la ubicació de les terminals logístiques intermodals del Port.

¹ Podeu consultar tota la informació del procés a <https://participa.gencat.cat/processes/PDUterminallogisticaportbcn?locale=ca>

PDU de la Terminal Logística Intermodal del Port de Barcelona Recull dels resultats de la fase informativa i deliberativa - abril 2022

L'esquema següent mostra on s'ubica la fase informativa i deliberativa prevista en tot aquest procés.



A continuació presentem un resum del recull de resultats de les tres accions participatives finalment executades.

2. Sessió informativa

La jornada es va celebrar en línia, el dia **18 de novembre de 2022, de 17.30 a 19.00 hores** a través de la plataforma Zoom.

L'objectiu de la sessió era fonamentalment:

- Presentar el document d'objectius i propostes del document inicial estratègic del PDU de la Terminal Logística Intermodal del Port.
- Explicar les diferents vies de participació

El programa de la sessió va ser el següent:

PDU DE LA TERMINAL LOGÍSTICA INTERMODAL DEL PORT

PROGRAMA _SESSIÓ INFORMATIVA_18 de Novembre 2021

17.55 - Acollida virtual

17.30 - Benvinguda institucional

Josep Armengol – Subd. General d' Infraestructures Urbanístiques
Gemma Fernández – Cap de Servei d'Actuacions Estratègiques

17.40 - Funcionament de la sessió

Xavier Carbonell – ARC Mediació Ambiental

17.45 -Presentació del document d'objectius i propostes i del document inicial estratègic per part de Barcelona Regional.

Erick Valdés – Cap de Servei de Planejament i Territori BR

Jordi Fuster – Àrea de mobilitat d'infraestructures del transport BR

Marc Montlleó – Àrea de Medi Ambient i Eficiència Energètica BR

18.15 - Torn obert de preguntes

19.00– Cloenda.

A la sessió van participar un **total de 38 persones**, 14 de les quals eren panelistes i/organització.

PDU de la Terminal Logística Intermodal del Port de Barcelona
Recull dels resultats de la fase informativa i deliberativa - abril 2022

Totes les explicacions i el debat les podeu visualitzar al web participa.gencat.cat:

<https://participa.gencat.cat/processes/PDUterminallogisticaportbcn/f/3322/meetings/601?filter%5Bdate%5D%5B%5D=past>



- Les vies de participació es va explicar mostrant l'enllaç a la pestanya del procés participatiu oberta al portal participa:

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

<https://participa.gencat.cat>



3. Sessió de retorn dels resultats de les entrevistes prèvies.

La jornada es va celebrar el dia **3 de desembre de 2022, de 13.00 a 14.30 hores** presencialment a la ZAL Port – Service Center, a Avinguda Ports d'Europa 100 a Barcelona.

Els **objectius de la jornada** eren bàsicament els següents:

- Fer un retorn sintètic del resultat de les entrevistes.
- Aclarir l'abast d'algunes de les accions necessàries pel desenvolupament del projecte que generen dubte.
- Debatre sobre alguns reptes que no s'abordaran als workshops que es volen organitzar el mes de desembre

Para assolir aquests objectius es va seguir el següent **ordre del dia**:

13.00 - Benvinguda i presentació de la jornada

13.10 - Retorn de les entrevistes

13.25 - Debat facilitat sobre els temes identificats que requereixen un aclariment o es volen plantejar de forma diferent.

14.25 - Properes passes

14.30 – Cloenda


A la fase prèvia es va entrevistar a:

- Emilio Sanz – ATEIA
- M^o José Albadalejo – Consorci Delta del Llobregat
- Enric de Roa – Consorci Delta del Llobregat
- Ramón Moraleda – ADIF
- Lluís Carrasco – PTP
- Jordi Giró – CONFAVC
- Vicens Roig – BEST
- Neus Borrell – Entitats Marina


- Adolf Romagosa – Entitats Marina
- Jose M^a Pérez – Entitats Marina
- Maria Garcia – ZERO PORT
- Joan Manel del Llano – Ecologistes en Acció
- Mercè Franquesa – Cercle Economia
- Gemma Frances – Parc Agrari
- Guillem caparrós – Parc Agrari
- Marc Riera – Consell Comarcal BLL
- Cristina Sánchez – SEOBirdlife
- Manel Tort - Ass.Comerciants Poble-Sec
- Germán Casas – Ass.Veïns Barri Palmeres
- Andrea Conte – Ni un pam de Terra
- José Garcia - DEPANA
- Montse Lligades – Unió Pagesos
- Jordi Valls – Mercabarna
- Pablo Vilanova – Mercabarna
- Alfonso Martinez – ZAL Port


Presentem a continuació els continguts agregats dels resultats de les entrevistes prèvies. També es disposa d'un informe més detallat del buidatge de les entrevistes i un recull de les principals qüestions sorgides durant el debat.

Sobre el procés




Principals consideracions sobre el procés



Procés – Aspectes positius 

- Hi ha **consens en fer aquest treball previ amb actors clau**, per el delicat que és fer qualsevol intervenció al Delta del Llobregat.
- Les coses no s'han d'imposar i convé **buscar entre tots la millor solució**.
- **Plantejament inicial adequat**.
- Es valora que hi hagi un **espai on-line per fer propostes**.
- El fet de que la terminal logística sigui **una infraestructura necessària llargament reivindicada juga a favor del procés**.
- Tota transformació urbana ha de ser un motor i una **oportunitat de transformació de l'espai i de les relacions** de les persones implicades.
- Que hi hagi previst un **retorn sobre l'impacte final de les aportacions**



PDU de la Terminal Logística Intermodal del Port de Barcelona

Recull dels resultats de la fase informativa i deliberativa - abril 2022

Procés – Recomanacions

- Ha de quedar **molt clar de què estem parlant i de què no** de cara a la **gestió de les expectatives i als àmbits de debat** dels tallers.
- **Difondre el mapa d'actors** que previsiblement estan més implicats en el procés.
- Garantir que els dos **Ajuntaments (El Prat i Barcelona) vegin clara la iniciativa**
- **Treballar bé la proximitat**, a través de les administracions locals implicades, del veïnatge i la societat civil.
- El veïnatge ha de **percebre que la iniciativa genera beneficis directes** (ex. llocs de treball per la gent jove). Això pot ajudar a cosir el territori.
- **Màxima transparència** per saber com es finança el projecte.
- **Incloure una fase prèvia del context d'on ve aquesta infraestructura** perquè la gent tingui tota la informació rellevant relativa a la **nul·litat** del procés de desviament del riu, de declaració de les IBAS, de la caducitat de les declaracions d'impacte ambiental i del moment de crisi energètica climàtica i de materials.
- La **informació** disposició del procés ha de ser **comprensible**.
- Altres pensen que son **els professionals amb experiència demostrada els que han de decidir les coses**.

Procés – Precaucions i alertes



- **Desigual coneixement previ dels continguts tècnics segons els actors** (els operadors de logística parteixen de més informació que les entitats)
- **Grau de representativitat** de les persones participants en el procés.
- **Garantir que el procés tingui (un mínim) impacte** en el projecte i que no sigui finalment que l'Administració faci la seva sense tenir en compte els debats. Risc de que no es reflecteixin les seves demandes.
- No es poden donar **ni endarreriments ni incompliments**.
- Els **marges del debat són molt limitats** i centrats exclusivament en la definició de com haurien de ser els espais lliures, sobre una proposta ja definida de com serà la infraestructura, que no es discuteix. **No es pot replantejar el model** o donar opcions reals d'optar pel que seria l'alternativa zero dels plans urbanístics.
- Que **no s'instrumentalitzï la participació** d'alguns actors en el procés per legitimar projectes de l'administració.
- **Evitar processos participatius "segmentats"** vinculats a planejament que analitza de forma massa individualitzada cada "peça".

Valoracions sobre el projecte

2

Aspectes positius i negatius més destacats

Aspectes positius



Destaquen:

- Millora molt significativa en la **reducció d'emissions** al treure camions de la carretera i evitar la Ronda Litoral.
- És vital que les **mercaderies siguin per tren i s'evitin els entrebancs que suposen ara els canvis d'amplada de vies**. No es tracta de créixer sinó de canviar el modus de transport.
- El projecte està **molt ben dissenyat**. Té moltes possibilitats no només per la manipulació de contenidors i **ferroviari** sinó també per la connexió amb l'aeroport i per afavorir la distribució capil·lar d'última "milla".
- Els **clients demanen infraestructures sostenibles** (certificades).
- **Reforçarà algunes sinèrgies en l'àmbit logístics**. Entre d'altres Barcelona s'està configurant com un pol regional de distribució d'alimentació...
- Interessant que es vulguin **estructurar les zones verdes per fer un corredor** des de la llera actual del Llobregat fins arribar pràcticament a peu a Montjuïc i que desaparegui l'estació del Morrot.

Aspectes negatius



PASSAT: els impactes no resolts històricament sobre el Delta del Llobregat.

- Tot i ser conscients de que no té a veure amb el PDU, per exemple la **construcció del dic Sud del Port** va agreujar el problema històric de la regressió de Delta per manca d'aportacions de sediments. S'estan perdent m² de zona dunar.
- La nova terminal es vol fer a l'antiga llera, resultant del **desviament del riu** que amb els anys es va declarar nul·la per Tribunal Suprem. Aquest desviament va comportar des de llavors elevats costos de bombeig a l'aqüífer per evitar la intrusió salina.

FUTUR: prospectiva i canvi de model

- Millor invertir diners públics en **desglobalitzar el comerç i evolucionar cap a models econòmics i productius més de proximitat** (relocalitzar l'economia), recuperant per exemple l'activitat agrària del Delta.
- Aturar les grans infraestructures i **repensar-les** en escenaris d'escassetat.
- Aprofundir en del **debat sobre la importància estratègica de la logística**. Uns pensen que la majoria de gent no entén el sector logístic. Altres que va lligat a la pèrdua de terreny industrial i a pocs llocs de treball i de baixa qualitat.

Aspectes negatius



PRESENT:

- Es considera que l'estat d'abandonament en el que es troba l'antiga llera no es casualitat i és una conseqüència d'una mínima gestió activa (deliberada) sobre un espai que en seu moment tenia més valors naturals.
- Segons la UE, els **espais naturals protegits del Delta no són suficients per donar cobertura a la protecció de les espècies que hi ha al Delta per les quals es va declarar la figura de protecció**. La nova proposta d'ampliació de la Xarxa Natura 2000, que exclou la llera no està tancada i falta que la UE l'accepti. Sorprenen que totes les zones IBA que expecten urbanísticament activitats no agrícoles, queden curiosament excloses.
- **Des de que el projecte es va aprovar al 2010 l'escenari ha canviat molt**, tant a nivell socioeconòmic (logístic, de mercaderies, de transport marítim, de l'e-commerce) com en relació al canvi climàtic.
- Els darrers anys les **temperatures més extremes al Prat s'han donat a la zona de la ZAL**, i és perquè tot està formigonat. S'hauria de deixar l'antiga llera com a gran zona verda naturalitzada per neutralitzar aquests efectes.
- La **DIA del projecte de la Terminal està desactualitzada**.

Sobre els reptes.

3

Principals reptes que planteja el projecte

Principals reptes



1. Sobre les hipòtesis de partida del projecte
2. Sobre el disseny
3. Sobre on s'ubicarà el projecte
4. Sobre les zones colindants i servituds
5. Sobre l'execució de l'obra
6. Sobre la tramitació
7. Altres reptes "colaterals".

PDU de la Terminal Logística Intermodal del Port de Barcelona

Recull dels resultats de la fase informativa i deliberativa - abril 2022

1. Sobre les hipòtesis de partida...

- 1.1. Calibrar els **problemes que ja genera l'activitat logística vinculada al Port en el corredor del Llobregat**. Efecte crida que pot suposar el projecte. Acompanyar aquest projecte amb una reorganització de l'entrada de càrregues al Port (logística nocturna?)
- 1.2. Avaluar quin **impacte pot tenir sobre el projecte la crisi energètica i de materials que viurà el comerç global**.
- 1.3. Incorporar en el projecte els **nous escenaris de canvi climàtic i la declaració d'emergència climàtica**.
- 1.4. Confirmar que el projecte va associat a la generació de **llocs de treball qualificats i que no sigui un font de precarietat laboral**.
- 1.5. **Desenvolupar d'una vegada el corredor mediterrani i els accessos ferroviaris al Port**. Per donar sentit a aquest projecte és clau que des del Port s'accedeixi al corredor mediterrani i que es concretin els protocols d'accessos viaris i ferroviaris.



1. Sobre les hipòtesis de partida...

- 1.6. Les empreses ferroviàries hauran d'**adaptar-se amb anticipació a l'ample de via UIC i l'electrificació de locomotores**. Les empreses ferroviàries han d'apostar per l'amplada UIC i tenir vagons intercanviables i locomotores de doble amplada preparades.
- 1.7. **Repensar**, arran d'aquest projecte, quina ha de ser finalment la **distribució de terminals logístiques per tot Catalunya**.
- 1.8. Postser caldria **reforçar altres ports** abans. Reforçar en paral·lel el Port de Tarragona per evitar un creixement desmesurat del Port de Barcelona. Plantejar-ho des d'un model de gestió més integral.
- 1.9. **La infraestructura ha de ser negoci**. No es pot una infraestructura d'esquena a la demanda. S'ha de garantir la seva rendibilitat, tenir molt clar qui la farà servir i com es pagarà. Alguns pensen que la titularitat ha de ser pública i la gestió privada.



2. Sobre el disseny del projecte

- 2.1. **Superar el concepte d'infraestructura pesada**. Aquesta és una infraestructura comercial. Ha de tenir molta agilitat en l'interface de transport de grans volums i és molt important tenir clara quina arquitectura digital intel·ligent tindrà la planta i els interfases que ha de tenir amb els actors.
- 2.2. **Mobilitat interna de vehicles**. Cal pensar que la oferta de la terminal no és exclusiva pel Port i l'àrea Metropolitana. Indirectament reforça a tothom però generarà un tràfic nou que no hi era. La nova mobilitat no ha d'entrar en conflicte amb la mobilitat de Mercabarna. Avaluar el risc d'increment del tràfic de petites furgonetes que entren a la ciutat per la distribució capil·lar.
- 2.3. Com s'ha prevista la **mobilitat del personal que treballarà vinculat a aquest espai**. Analitzar com accedeixen actualment a la zona els treballadors i com ho podran fer en un futur



2. Sobre el disseny del projecte

- 2.4. Quins **serveis addicionals** prestarem als **vehicles**
 - ✓ Zones d'aparcaments i d'espera pels camions per la càrrega i descàrrega.
 - ✓ Facilities – Dimensionar una terminal a escala humana.
 - ✓ Sistemes de recàrrega si les flotes són elèctriques o a hidrogen
- 2.5. **Acompanyar la ambientalització de les flotes**. La flota de camions està envellida. Caldrà ocupar-se de com acompanyar la transició cap a camions elèctrics o de molt baixes emissions.
- 2.6. **Modernitzar la infraestructura viària dels anys 60**. La infraestructura viària del Port ha quedat obsoleta, amb la platja de vies de Can Tunis i l'estació del Morrot enganxada a la ciutat.
- 2.7. **Resoldre el creuament de l'antiga llera, on es construirà la terminal, per connectar la zona franca amb el Prat**.
- 2.8. Com facilitar que **les Entitats de la Marina recuperin l'accés a la desembocadura del Llobregat**



3. Sobre el lloc on s'ubicarà...

- 3.1. **Confirmar que a l'antiga llera no hi ha assentaments diferencials**, al tractar-se d'una zona deltaica i terreny porós.
- 3.2. **Impacte sobre els valors naturals de l'antiga llera**. Hi ha diverses mirades:
 - a) Els que consideren que les **afectacions serien mínimes i que es difícil trobar un altre lloc** per ubicar les terminals. Són el primers que en la seva gestió empresarial aposten per la sostenibilitat (ex.certificacions) Són partidaris de buscar fórmules per compatibilitzar-ho i preveure compensacions.
 - b) Els que **suggereixen accions prèvies** com:
 - Fer un inventari botànic i faunístic acurat dels valors naturals de l'antiga llera.
 - Revisar si el **reordenament dels espais lliures** es suficient o no com a mesura compensatòria.
 - Analitzar la idoneïtat de la proposta final d'ampliació de la XN2000 que està fent la Generalitat.
 - Explicar molt bé a la societat, si és el cas, perquè aquesta infraestructura és una necessitat bàsica.



3. Sobre el lloc on s'ubicarà...

- c) Els que veuen **inadequada l'elecció de l'indret**. Sobre la base de l'IBA 140, invertir en la restauració de l'espai. Consideren que la zona de l'antiga llera no es pot donar per perduda en relació als serveis que proveeix a la fauna.
- d) Els que consideren que **la disminució de l'espai natural provoca més pressió sobre l'espai agrari** que preferix no estar dins la ZEPA (pels danys que provoca la fauna i pels condicionants que imposa alhora de mantenir els drenatges)



4. Sobre les zones colindants i servituds

- 4.1. **Estudiar les possibles afectacions a l'aqüífer** i l'impacte que poden tenir totes les obres (terminals i accessos) sobre l'aqüífer superficial, l'aqüífer i l'aqüífer profund (estratègic per l'àrea metropolitana).
- 4.2. Assegurar que els **vials d'accés (rodats i de tren) no afectin al Parc Agrari ni als espais naturals**.
- 4.3. **Reordenar els espais lliures a escala humana**. Habilitar itineraris i espais de qualitat per poder-hi accedir a peu. Per definir-los es bàsica la participació veïnal i el coneixement més proper de les persones de l'entorn.



5. Sobre l'execució de l'obra...

- 5.1. **Preveure la gestió de moviments de terra: excedents i préstecs perquè no impactin en el Parc Agrari**. El destí finalista de les terres durant l'execució de les obres no pot ser el Parc Agrari. No es pot temptar als propietaris per fer servir els camps d'abocadors.
- 5.2. **Impacte de la mobilitat durant la fase d'execució de les obres**. Parlem d'afectacions temporals degudes als camions durant les obres amb interferència potencial amb el Parc Agrari (finques properes a Cal Senyoret).
- 5.3. **Avaluar si el projecte en la fase d'obra, pel soroll i el trànsit de maquinària pesada, pot afectar a la fauna** (per ex. colònia de gavina corsa o altres espècies migrants o nidificants).
- 5.4. **Costos d'inversió i manteniment de la infraestructura**. Convé ser molt transparent en explicar com es financia la infraestructura, si això suposa algun tipus de peatge pels contribuents en relació als compromisos de devolució de part dels fons europeus i com estan previstes les despeses pel seu manteniment..



PDU de la Terminal Logística Intermodal del Port de Barcelona

Recull dels resultats de la fase informativa i deliberativa - abril 2022

6. Sobre la tramitació

- 6.1. Coordinació amb altres planejaments i especialment amb altres PDU.** S'hauria de veure com es coordina aquest PDU amb el PDU de la Gran Via d'Hospitalet. Aquests diferents nodes de connexió des de l'aeroport fins l'entrada de Barcelona haurien d'abordar-se de forma coordinada.
- 6.2. Establir compensacions prou significatives.** En el reordenament dels espais lliures es podrien fer coses interessants, però això sols suposa una petita part. Vinculat a una nova DIA del projecte es demana que es facin compensacions més generoses.
- 6.3. Asincronia entre el moment en que s'ha conceptualitzat el projecte i moment d'execució.** Alguns projectes com aquests, pensats de fa molts anys i que potser semblaven incontestables arriben en un moment on: a) el territori està més sensible en relació a altres projectes estratègics que estan generant un cert conflicte social (com ara l'ampliació de l'aeroport); b) els impactes acumulats a nivell ambiental poden estar arribant al seu topall; c) es demanen projectes des d'una mirada més social i menys econòmica

6. Sobre la tramitació

- 6.4. Acomplir amb els terminis.** Si mobilitzem a les persones hem d'estar segurs del potencial d'implementació del projecte en un temps relativament breu.
- 6.5. Garantir un seguiment coordinat de les actuacions i del grau d'acompliment dels compromisos.** Vistes les administracions i entitats implicades (Generalitat, ajuntaments, ADIF, Port, Consorci, etc) preocupa saber quins mecanismes de seguiment s'han previst.

7. Altres reptes "colaterals"

- 7.1. Repte comunicatiu. Es difícil convèncer de les bondats del projecte a un territori on s'acumulen impactes no resolts o imprevistos.** Tot i que hi ha una diferència clara entre el Port i l'aeroport en l'estricta compliment de les mesures compensatòries, estem parlant d'un territori molt cansat i preocupat que sembla que ens cridi a **una necessitat de parar la voràgine de lo econòmic**, lligat a les declaracions d'emergència climàtica, als requeriments que està fent la UE, etc.. En aquest context costa molt explicar les bondats d'aquests desenvolupament.
- 7.2. La carretera Port-Aeroport.** Quina relació té finalment amb el projecte?
- 7.3. Es reclama una auditoria ambiental global per avaluar l'impacte real que han tingut totes les infraestructures al Delta del Llobregat** (ampliació del port, desviament del riu, implantació de la depuradora, ampliació de l'aeroport, dessaladora, etc) per analitzar les sinèrgies i revertir impactes. **La construcció de les terminals intermodals s'hauria d'avaluar des d'un anàlisi més integral.**

7. Altres reptes "colaterals"

- 7.4. Preocupa tot el tema de la contaminació atmosfèrica lligada a l'arribada de més vaixells al Port de Barcelona.** La posta en marxa de les terminals generarà més tràfic naval. És fonamental resoldre el problema de la connexió elèctrica dels vaixells per reduir les emissions.
- 7.5. Revertir la imatge de que l'activitat agrícola al Delta és residual.** Caldria potenciar la pagesia del Delta, dotar de més recursos al Parc Agrari perquè actui d'impulsor de la sobirania alimentària a l'entorn metropolità.

A la sessió van participar **un total de 21 persones.**

Les 9 persones participants pertanyien a les següents entitats:

- Lliga per la Defensa del Patrimoni Natural – DEPANA
- Zero Port
- Ecologistes en Acció.
- SEO BirdLife Catalunya
- Associació per la promoció del Transport Públic
- Terminal Catalunya S.A.
- CILSA
- Mercabarna

Disculpa assistència a darrera hora el representant de la CONFAVC.

Del Grup Motor van ser-hi presents quatre persones pertanyents a:

- Port de Barcelona
- Direcció General d'Ordenació del Territori i Urbanisme – Generalitat de Catalunya

De l'organització van participar 7 persones de:

- Barcelona Regional
- ARC Mediació Ambiental

4. Taller deliberatiu

La jornada es va celebrar el dia **16 de desembre de 2022, de 17.30 a 18.30 hores** presencialment a la ZAL Port – Service Center, a Avinguda Ports d'Europa 100 a Barcelona.

Els objectius de la jornada eren bàsicament els següents:

- Contrastar la proposta inicial de reordenament de les 20 ha d'espais lliures vinculades a la ubicació de les terminals logístiques intermodals del Port.
- Proposar quines necessitats han de cobrir aquests espais lliure.
- Caracteritzar les claus perquè aquests nous espais es relacionin amb èxit amb el seu entorn.
- Identificar els elements més adients que han d'incorporar aquests espais per satisfer les necessitats detectades.

Para assolir aquests objectius es va seguir el següent **ordre del dia**:

17.30 - Benvinguda i presentació de la jornada

17.40 - Presentació de la proposta de reordenament dels espais lliures.

17.55 - Debat facilitat sobre els quatre espais.

19.15 - Dubtes i suggeriments finals.

19.30 – Cloenda

Al taller deliberatiu van assistir un total de 22 persones

Les 11 persones participants pertanyien a:

- Ajuntament de Barcelona
- Naeko Logistics
- Àrea d'Energia i Acció Ambiental - Ajuntament del Prat.
- CCOO Catalunya
- COO Catalunya – Federació Indústria
- CILSA
- Particular
- Institut Municipal de Parcs i Jardins de l'Ajuntament de Barcelona.
- Mercabarna.
- Oficina Estratègica de l'Àmbit Litoral - Ajuntament de Barcelona
- Consorci Delta del Llobregat.

Del Grup motor van participar 4 persones pertanyents a:

- Port de Barcelona.
- Direcció General d'Ordenació del Territori i Urbanisme. Departament de Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori – Generalitat de Catalunya
- Ajuntament de Barcelona

De l'organització van participar 7 persones pertanyents a:

- Barcelona Regional
- Arc Mediació Ambiental

5. Resultats del taller deliberatiu

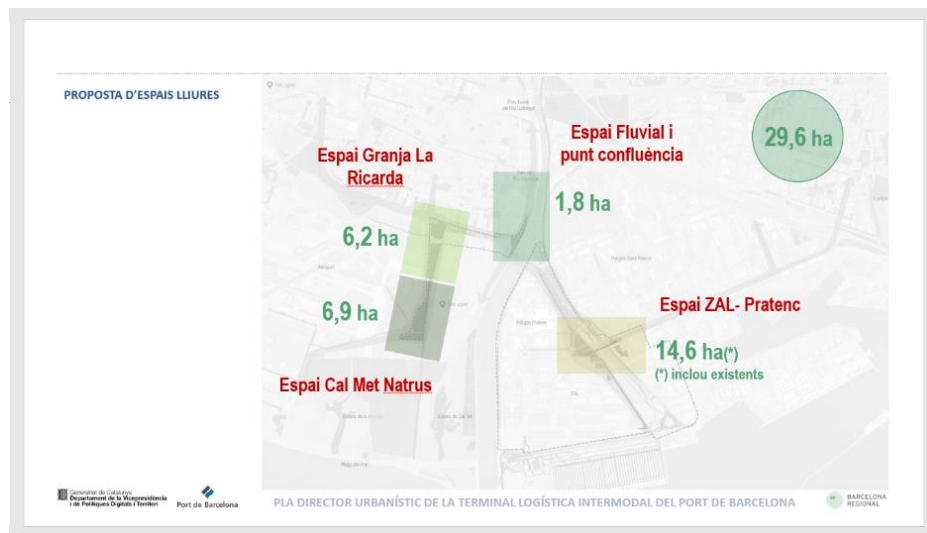
Després de donar la benvinguda a tothom la sessió va arrancar amb una presentació de **Laura Cancelo, de Barcelona Regional**, en la que fa fer una reflexió inicial sobre les oportunitats que ofereix la iniciativa i els reptes específics que té aquest PDU. Seguidament va aprofundir en quina era la proposta que es sotmetia a debat en relació al reordenament dels espais lliures, concretament sobre quatre espais:

- **Espai ZAL – Pratenc** – de 14,6 ha
- **Espai Fluvial i punt de confluència** – de 1,8 ha
- **Espai Granja La Ricarda** – de 6,2 ha
- **Espai Cal Met Natrus** – de 6,9 ha

La seva presentació forma part de l'**Annex 1** d'aquest resum que s'adjunta en PDF apart i també està **disponible en vídeo** a:

<https://vimeo.com/manage/videos/670618815>

o



Seguidament, **Xavier Carbonell, de l'equip d'ARC Mediació Ambiental**, va fer una breu explicació sobre la dinàmica prevista i va iniciar la part deliberativa de la sessió.

En la part delinberativa i per a cada un dels quatre espais, es va demanar a les persones participants que reflexionessin sobre tres aspectes:

- 1. Quines necessitats han de cobrir aquests espais lliures?**
- 2. Quines són les claus perquè aquests nous espais es relacionin adequadament amb el seu entorn?**
- 3. Quins elements haurien d'incorporar aquests espais per satisfer les necessitats detectades?**

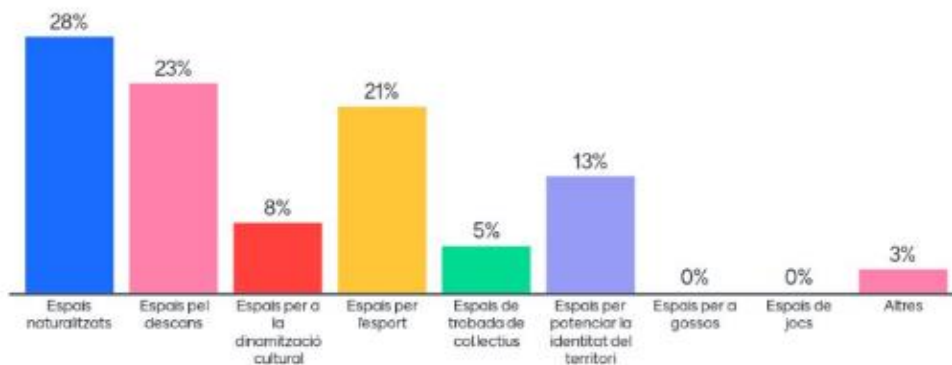
Combinant treball en grups i plenari, recolzant-nos amb sondeig a través d'un Menti es van fer les aportacions que presentem resumidament a continuació.

5.1. Espai ZAL-Pratenc.



A. Quines necessitats detectem a nivell local i metropolità? Quins usos i activitats públiques hi volem?

Per a n=13, els resultats del Menti van ser els següents:



Altres necessitats identificades per aquest espai:

- Connectivitat carril bici i patinet. Garantir que la passera serveixi de carril bici (pendents, amplada)
- Refugi climàtic
- Entre naturalitzat i espai de descans.
- Creació d'arbreda amb arbres de ribera per donar ombra i afavorir la integració paisatgística.
- Destinar tot l'espai que sigui possible a terra de conreu. Estem davant d'una més que possible crisi alimentària i estem eliminant tota la terra de conreu i espais naturals.
- Parcs, connectivitat amb altres àrees..

Altres comentaris:

- Es vol fer constar que és un espai on en general s'ha sobrepassat la capacitat de càrrega de visitants. De fet, hem de tenir molt el compte que podem estar creant nous espais que de fet no es podran visitar.
- La mobilitat associada que comportarà la millora d'aquests espais requereix preveure també millores en el transport públic per arribar fins aquí i poder gaudir de l'espai

B. Quina ha de ser la relació amb l'entorn?

Es destaca:

- En general, reflexionant de forma conjunta sobre el quatre espais, hem de preveure que potser hi haurà llocs on s'haurà de prioritzar la conservació de la biodiversitat front a altres usos de gaudi. Cal trobar un equilibri entre els diversos usos i la garantia de que la biodiversitat en surt reforçada. És difícil, però necessàriament aquest eix de connectivitat comportarà una segregació d'usos.
- El que finalment es faci ha de ser compatible amb l'ampliació prevista de la Xarxa Natura 2000. És obligat regular l'ús públic. La ampliació de la Xarxa Natura 2000 comportarà d'alguna manera un riu més protegit. No pot això ser contradictori amb la creació de nous espais de gaudi que actuaran de reclam i augmentaran la pressió a la zona?
- S'ha de crear un espai acollidor que actuï de refugi climàtic (per fer front a l'increment d'episodis de temperatures extremes) per a les persones que treballen als polígons propers.

C. Quins elements són els més adients a les necessitats detectades?

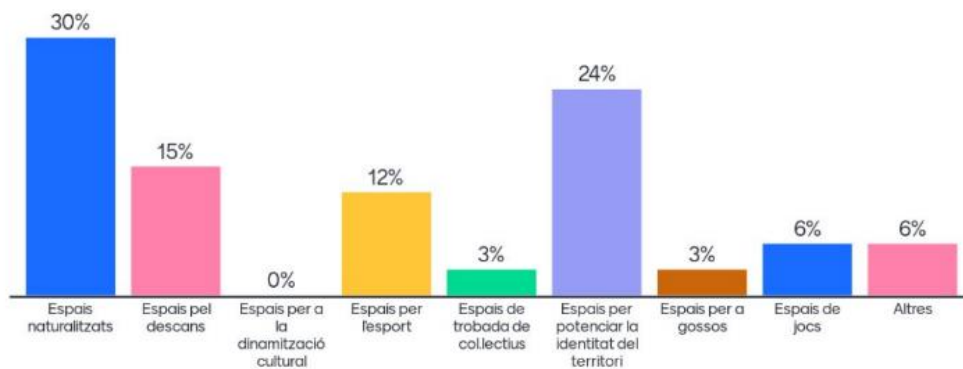
	G1	G2	G3
1. Mobiliari accessible			
<i>Taules</i>	●		●
<i>Bancs</i>		●	●
2. Paviments			
<i>Naturals</i>	●		●
3. Il·luminació			
<i>General i funcional</i>	●	●	●
<i>Ambiental</i>			
4. Vegetació local i ombres			
<i>Arbustives</i>			●
<i>Jardins d'herbes</i>	●		●
<i>Ombres naturals</i>	●	●	●
5. Elements potenciadors de la identitat del territori.			
<i>Senyalística</i>		●	
6. Punts de serveis			
<i>Pica a dues alçades</i>			●
<i>Parades de bici</i>			●
7. Animals de companyia / fauna local			
<i>Caixes niu</i>			●

5.2. Espai fluvial i punt de confluència.



A. Quines necessitats detectem a nivell local i metropolità? Quins usos i activitats públiques hi volem?

Per a n=12, els resultats del Menti van ser els següents:



Altres necessitats identificades per aquest espai:

- Potenciar la biodiversitat
- Porta dels espais naturals protegits
- Espais de conreu
- Recuperació del bosc de ribera sense equipaments d'ús públic.
- Compatibilitat amb zones ZEPA

- Creació de peces d'aigua naturalitzades (permanents i temporals). Mirar de crear un mosaic d'ambients.

Altres comentaris:

- S'ha de crear un espai tampó entre la ciutat i els espais naturals.

B. Quina ha de ser la relació amb l'entorn?

Es destaca:

- Com que ja hi ha el Parc fluvial, mirar de que algun tram no tingui equipaments d'ús públic per tal de que no s'hi potenciï l'estada.
- A la zona ja hi ha alguns horts. Seria interessant mantenir o enriquir l'estructura en mosaic entenent que pot contribuir a millorar la biodiversitat. En tot cas, es podria promoure que el què es mantingui com agrícola canviï a agricultura ecològica.

C. Quins elements són els més adients a les necessitats detectades?

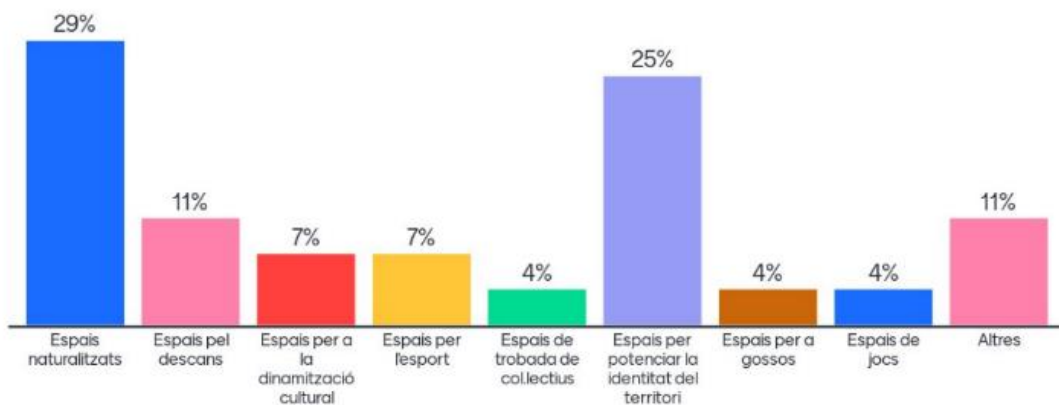
	G1	G2	G3
1. Paviments			
<i>Sorra</i>		●	
2. Vegetació local i ombres			
<i>Arbustives</i>	●	●	●
<i>Jardins d'herbes</i>		●	●
<i>Ombres naturals</i>	●	●	
3. Elements potenciadors de la identitat del territori.			
<i>Senyalística</i>	●		
<i>Miradors</i>	●		●
4. Límits físics			
<i>Filera d'arbrat</i>			●
5. Espais coixí / transició			
<i>Topografia</i>		●	●
6. Animals de companyia / fauna local			
<i>Caixes niu</i>	●	●	●

5.3. Espai Granja La Ricarda



A. Quines necessitats detectem a nivell local i metropolità? Quins usos i activitats públiques hi volem?

Per a n=11, els resultats del Menti van ser els següents:



Altres necessitats identificades per aquest espai:

- Corredor verd eix est-oest, amb tota la part que és propietat d'AENA.
- Espai naturalitzat amb lleure, per descongestionar les zones amb valor natural.
- Continuació dels horts socials.
- Naturalitzats / conreus?

Altres comentaris:

- Es recorda la importància que té en aquest entorn la gestió dels aqüífers.

B. Quina ha de ser la relació amb l'entorn?

Es destaca:

- Aquesta ròtula pot canviar molt en funció dels usos que se li donin a la granja de La Ricarda. Ara mateix s'hi fa la fira agrícola però s'haurà de tenir en compte com evoluciona en un futur en relació a les iniciatives com la de crear-hi un museu o habilitar-ho com a casal d'entitats.
- La Granja de La Ricarda ha de servir per informar del funcionament de tot l'agrosistema que és el Delta del Llobregat (part aèria i subsol i aqüífers).
- A l'agrosistema associat a la Granja de La Ricarda, també es podrien fer accions divulgatives sobre el cicle de l'aigua i el funcionament de la depuradora.
- L'espai de La Granja de La Ricarda podria servir també per explicar la part històrica de la Granja.

C. Quins elements són els més adients a les necessitats detectades?

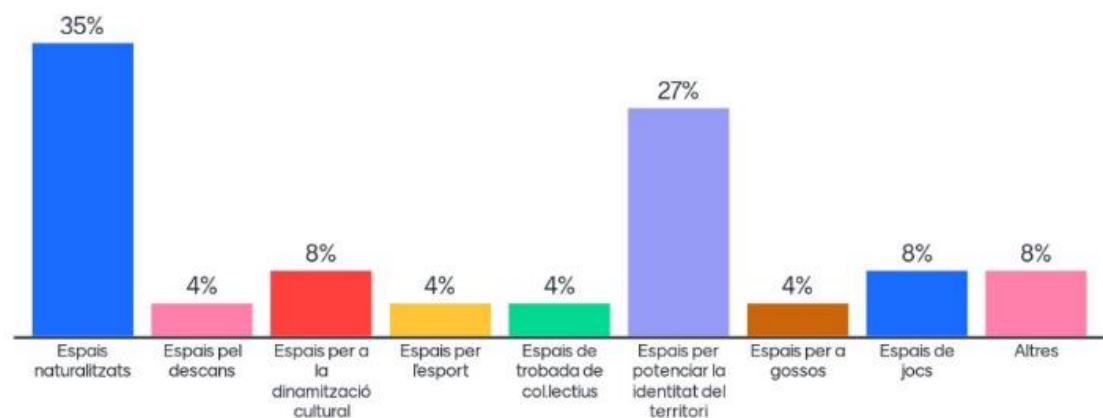
	G1	G2	G3
1. Mobiliari accessible			
<i>Taules</i>	●		
<i>Bancs</i>	●		
<i>Trobades grupals</i>	●		
2. Paviments			
<i>Naturals</i>	●		
3. Il·luminació			
<i>General i funcional</i>	●		
4. Vegetació local i ombres			
<i>Arbustives</i>			●
<i>Ombres naturals</i>	●		●
5. Elements potenciadors de la identitat del territori.			
<i>Senyalística</i>			●
6. Límits físics.			
<i>Tanques vegetals</i>		●	●
7. Espais coixí / transició			
<i>Topografia</i>		●	●
8. Punts de serveis			
<i>Parades de bici</i>			●
9. Animals de companyia / fauna local			
<i>Font per gossos</i>	●		
<i>Paperera per gossos</i>	●		
<i>Caixes niu</i>		●	●

5.4. Espai Cal Met Natrus



A. Quines necessitats detectem a nivell local i metropolità? Quins usos i activitats públiques hi volem?

Per a n=12, els resultats del Menti van ser els següents:



Altres necessitats identificades per aquest espai:

- La Masia Cal Met Natrus com a centre d'interpretació del delta i resta de la finca d'ús agroambiental.
- Itinerari aiguamoll i millora del seu estat ecològic. Es refereix a fer un ús educatiu del petit aiguamoll propietat d'AENA. Caldria fer alguna intervenció per gestionar les espècies colonitzadores i mirar de fer un itinerari botànic.
- Uniformitzar usos (actualment hi ha massa diversitat). És una zona amb usos tant diferenciats que caldria un petit estudi per unificar l'entorn.
- Conservar i potenciar espais humits i vegetació pròpia del litoral marí.

B. Quina ha de ser la relació amb l'entorn?

- Crear més diversitat (espais propers a la masia per poder visitar diferents ecosistemes a poca distància, per poder fer activitats d'educació ambiental).

C. Quins elements són els més adients a les necessitats detectades?

	G1	G2	G3
1. Mobiliari accessible			
<i>Taules</i>	●		
<i>Bancs</i>	●		
2. Paviments			
<i>Sorra</i>	●	●	●
3. Vegetació local i ombres			
<i>Arbustives</i>			●
<i>Jardins d' herbes</i>		●	
<i>Ombres naturals</i>			●
4. Elements potenciadors de la identitat del territori.			
<i>Senyalística</i>	●	●	
<i>Itineraris</i>	●		
<i>Miradors</i>		●	
5. Límits físics.			
<i>Tanques vegetals</i>			●
<i>Tanques integrades</i>			●
6. Punts de serveis			
<i>Parades de bici</i>			●
7. Animals de companyia / fauna local			
<i>Font per gossos</i>			●
<i>Caixes niu</i>		●	●

6. Propostes a través del portal participa

A l'espai de propostes del portal participa dedicat al Pla Director Ubrbanístic de la terminal logística intermodal del Port de Barcelona (<https://participa.gencat.cat/processes/PDUterminallogisticaportbcn/f/3255/>) no s'han rebut propostes durant el període que ha estat actiu el procés (darrer trimestre del 2021).

Abril del 2022