

Campsentelles, 11
2008

CENTRE D'ESTUDIS SANTFOSTENCs
AMICS DE CABANYES

*ADENC, 25 anys
d'activisme per
la protecció
del patrimoni
natural*

TONI ALTAIÓ I MORRAL

L'entitat

L'ADENC (Associació per la Defensa i l'Estudi de la Natura) és una entitat sense afany de lucre fundada el 1982 a Sabadell per un grup de joves amb inquietuds ambientals, i declarada d'utilitat pública el 1999. Els objectius principals de l'entitat són la defensa i l'estudi de la natura i la sensibilització de la societat a partir de la promoció d'activitats i de campanyes que puguin incidir sobre les decisions polítiques i administratives i que posin en evidència la insostenibilitat del model econòmic i ambiental actual.

L'entitat intenta estar present en totes les decisions territorials estratègiques que afecten el Vallès (Oriental i Occidental) i que poden suposar una afectació directa al nostre patrimoni natural, tot i que en alguns casos puntuals l'àmbit d'acció s'estén a tot Catalunya. Temes com projectes urbanístics, projectes d'infraestructures, hàbits de consum o protecció i gestió d'espais naturals centren bona part dels nostres esforços. Així, l'acció de l'ADENC es concreta en diferents línies

a) Promoure activitats dirigides a fomentar el coneixement, l'estudi i la defensa del patrimoni natural (sortides, exposicions i cursos de botànica, ornitologia, herpetologia, micologia, geologia, dibuix i fotografia naturalista, planificació territorial, dret i medi ambient, concursos de fotografia, estades d'estiu i hivern, censos de gamarús, cens de papallones, seguiment de qualitat de rius, campanyes de sensibilització sobre hàbits de consum –mobilitat, residus, aigua, energia–, i un llarg etcètera). Podem destacar la Mostra de Bolets i les dues edicions de la Conferència dels Espais Naturals de la plana del Vallès (1997 i 2007).

b) Elaborar, promoure i divulgar, per iniciativa pròpia o per petició d'altres, informes o estudis relacionats amb el medi, els seus problemes i solucions (entre d'altres *Connexions biològiques dels espais d'interès natural del Vallès. Criteris de conservació*, 1994; *La mobilitat en l'àmbit d'influència de Terrassa i Abrera. Anàlisi i proposta*, 2004; *Bases per a la protecció del Parc Agrícola del Vallès*, 2004; *Infraestructures de transport col·lectiu a la Regió Metropolitana de Barcelona. Una aplicació al Vallès*, 2005; *Pla d'acció per a la conservació de la biodiversitat i connectivitat a la plana del Vallès*, 2006; *Síntesi de propostes per a la planificació territorial del Vallès. Avanç de pla director territorial del Vallès*, 2006; *El Vallès que volem*, 2008)

c) Participar en òrgans consultius de l'Administració (Parc Natural de Sant Llorenç del Munt, Consell per l'Ús Sostenible de l'Aigua, diversos consells municipals...).

d) Establir relacions amb altres organitzacions ecologistes en tots els seus àmbits d'actuació. A més de les relacions i cooperació amb diverses entitats del Vallès i de la resta de Catalunya, l'ADENC forma part de la Campanya Contra el Quart Cinturó i s'integra a la Federació d'Entitats Ecologistes de Catalunya (EdC) el 2006.

e) Promoure, elaborar i realitzar xerrades, campanyes, tallers i altres activitats d'educació ambiental en centres de formació reglada (escoles, instituts, universitats, etc.), no reglada (grups d'esplais, associacions culturals, etc.) i altres centres o grups que col·laborin amb l'entitat o comparteixin els seus objectius.

L'ADENC, per tant, busca expressament convertir-se en agent social amb un cert reconeixement per part de les administracions per incidir activament des de l'àmbit propositiu (proposició de propostes alternatives de gestió) sobre la base de la presa de consciència ciutadana. Malgrat que en determinats casos sí que responem al clixé clàssic de moviment reactiu contrari a agressions al medi natural, creiem que el vessant propositiu és el que més caracteritza l'entitat i li confereix personalitat: les aportacions contínues de bases d'un nou model econòmic i ambiental. Un clar exemple d'entitat ecologista.

De la protecció del patrimoni natural a la planificació territorial i infraestructural

Si bé l'objectiu principal de l'entitat és la defensa i estudi de la natura, el fort dinamisme transformador de la regió metropolitana de Barcelona i les externalitats que genera han portat l'entitat a analitzar els models de desenvolupament territorial i a plantejar alternatives. De fet, la gran quantitat de transformacions que ha patit el Vallès les quatre darreres dècades han estat profundament estructurals. Si no fos poc, les amenaces latents encara són moltes. Si bé les transformacions són poc reversibles (podem atenuar les conseqüències amb actuacions fermes en la gestió), les amenaces sí que poden ser evitades i les seves conseqüències minimitzades si incidim directament en la planificació territorial i estratègica que porten a terme les diferents administracions. El resultat de la tramitació del Pla Territorial Parcial de la Regió Metropolitana de Barcelona, tot just iniciat, ens pot mostrar si avancem en la direcció adequada.

Un cas clar el podem trobar a **Sant Fost** en la proposta del nou túnel per sota la Conreria, la nova B-500, i en l'autovia del marge esquerre del Besòs. Aquestes són dues propostes infraestructurals amb una forta incidència en espais emblemàtics del terme municipal (la vall de Cabanyes o els marges del Besòs), espais que també juguen papers significatius en la connectivitat dels espais agroforestals de la plana vallsana amb els dels espais protegits de la Serralada Litoral. Però si ens

limitem a parlar dels valors naturals i funcionalitat d'aquests espais poca cosa podem fer per aturar les fortes pressions econòmiques que sovint empenyen determinats tipus d'infraestructures: els criteris economicistes de rendiment a curt termini són els que imperen. Des de l'ADENC fa temps que hem après a combinar els arguments estrictament biològics, ambientals i geogràfics amb els que plantegen l'obsolescència de determinats models d'infraestructures i territorials. Així és que l'anàlisi de la planificació d'infraestructures ens porta a afirmar amb dades que a Catalunya, malauradament, encara se segueixen uns patrons caducs: en lloc de gestionar la mobilitat i potenciar el transport col·lectiu es potencien infraestructures que primen el transport en vehicle privat, sense que a més es vetlli per mantenir la coherència amb les polítiques actives de reducció de gasos d'efecte hivernacle i s'introdueixin mesures que millorin l'eficiència i dependència energètica. A través de l'anàlisi de les infraestructures existents hem demostrat que patim un dèficit enorme en



Vista de la zona de Can Torrents Vell, per on ha de passar l'autovia de quatre carrils de Badalona a Mollet. (foto XPG, maig 2008)

xarxa de transport col·lectiu, i en l'anàlisi de la mobilitat obligada entre sistemes urbans també hem pogut veure com les demandes més elevades se centren en el transport col·lectiu. Com a conseqüència cal concloure que el rendiment econòmic i social més elevat de les inversions públiques en infraestructures es dona en les transport col·lectiu. Si a més tenim en compte que el transport col·lectiu a la regió metropolitana encara dista molt de ser una veritable xarxa mallada, només cal esperar esforços en aquest sentit per redreçar una xarxa de mobilitat completament esbiaixada cap al transport amb vehicle privat, poc eficient energèticament, causant de la contaminació atmosfèrica (ha requerit una intervenció decidida de l'administració) i tendent al col·lapse. I tot aquest balanç sense comptar que la **B-500** trinxaria la darrera vall de Sant Fost que encara s'ha escapat de l'ocupació massiva amb urbanitzacions, infraestructures o activitats extractives o que s'estaria invertint el ritme històric de construcció de grans eixos de mobilitat: primer transport col·lectiu, després si és necessari xarxa viària.

L'administració sap que ha d'encarar el futur estratègicament i fer apostes coherents en el model territorial (espais naturals, assentaments urbans i xarxes de mobilitat i serveis) més enllà dels rendiments a curt termini (econòmics i electorals). Moltes entitats, entre les quals "Amics de Cabanyes", també l'ADENC, dibuixem futurs possibles. És responsabilitat de tots plegats, classe política inclosa, que ens perpetuem en models que s'han mostrat caducs o que avancem cap a un futur viable no només ambientalment, sinó també econòmicament i energètica. Fins ara ningú ha demostrat que el túnel sigui necessari: sempre s'ha dibuixat sense avaluar-lo (sort que ara és preceptiva aquesta avaluació).

B-500 significa repetir models desfasats i agitar-estimular la mobilitat sense comptar que al final els taps d'ampolla continuen sent els mateixos. Qui hi aposta encara?

Toni Altaió i Morral
Membre d'ADENC