

Todo lo que quieras saber del POUM aprobado (5)

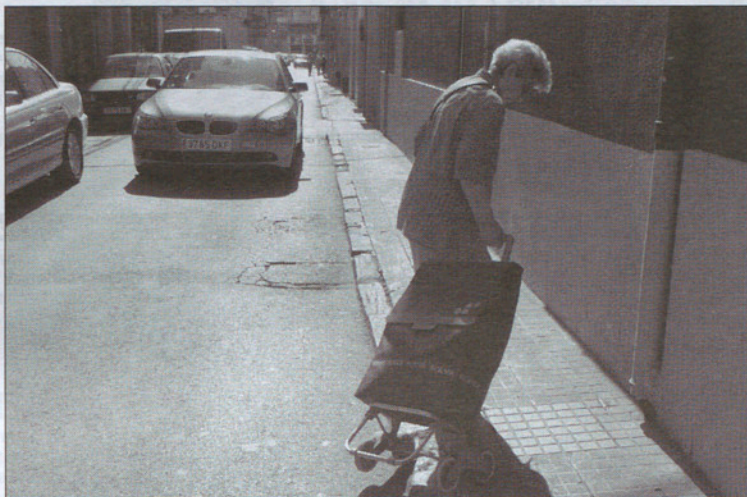
• *¿Han desaparecido completamente los elementos de control bioclimático y de ahorro energético que preveía el art. 74 para los edificios?*

La filosofía se mantiene. El diseño de los edificios tiene que potenciar la luz solar y minimizar las pérdidas de energía a la vez que se fomenta la ventilación natural. Por ejemplo las ventilaciones de cocinas y baños deben ser independientes del resto de las estancias o que los pisos no pueden ser estancos. Es decir, la parte trasera de los edificios que dan a la fachada han de dar al patio interior del edificio, excepto que hagan esquina. En ese caso ya están suficientemente ventilados. Ahora bien, lo que a propuesta del Partido Popular se ha suprimido son las cuatro condiciones del apartado cinco y las tres del apartado seis, excesivamente intervencionistas. Veámoslo: se obligaba a que las oberturas orientadas al sur tenían que protegerse con parasoles fijos de tal manera que el 100% de la obertura estuviera en la sombra las doce horas del solsticio de verano. En las orientaciones al oeste también es obligado colocar parasoles verticales, aquí no necesariamente fijos. Las coberturas tendrán un sistema de ventilación natural y la resistencia térmica tenía que ser como mínimo igual al de las paredes verticales.

En los edificios más expuestos al sol las prescripciones eran más firmes: las fachadas con orientación sur la protección tendría que ser con un elemento voladizo, protección que tendría que reforzarse en el caso de las fachadas de más de 45 grados sur a base de elementos verticales. Estas exigencias entran de lleno en el diseño de los propios edificios y han sido eliminadas.

• *¿Se puede construir en todas las planta bajas de los patios interiores?*

En el POUM inicial no, pero en el que ahora se ha aprobado, sí. El Plan General



Xavier Solanas

APUNTE

• *¿Se continuará permitiendo el aparcamiento en las calles estrechas cuando las aceras son menores de un metro? La calle Liri es un ejemplo de este tipo de calles, pero la ciudad está llena de ellas.*

A este respecto ya se ha empezado a actuar. Por ejemplo, en la calle Aníbal se han suprimido plazas de aparcamiento porque la calle no da de sí. Ahora bien, pese a que se han presentado alegaciones al respecto esta cuestión (determinar las calles que no pueden tener zona de aparcamiento) no es tema del POUM sino del Plan de Movilidad que actualmente se está elaborando y que, efectivamente, tiene como principio 'teórico' —otra cosa es si efectivamente se aplica— que en las calles con una acera inferior a un metro no se podrán estacionar los vehículos si la calzada tiene una anchura de tres metros o cinco si es de doble dirección.

vigente no permitía este tipo de construcciones. En el proyecto inicial se contempló esta posibilidad, pero pensando en zonas concretas de la ciudad. En concreto en las zonas comerciales para que estos establecimientos pudieran convertir estos patios interiores 'muertos' en almacén. Gracias a las alegaciones se ha conseguido que con carácter genera en los patios interiores se pueda construir una planta y destinarla, si se quiere, también a aparcamiento, dado que se considera que es una prioridad que todos los coches tengan su plaza de parking.

• *¿Qué solución viaria se le da al polígono industrial Sant Julià?*

Como en el caso anterior el POUM no concreta el sentido de dirección de las calles. El debate actual está en construir una vía alternativa a la

actual de cuatro carriles o de dos. CiU acepta que sea de dos, ya que no está claro quién tiene que pagarlo, pero que se haga una reserva de suelo para la posibilidad de que sea de cuatro carriles dos de ida y dos de vuelta. El proyecto que el gobierno ha presentado a los industriales del sector es que la Av. Sant Julià sea de un único sentido de dirección (sur) y la vía alternativa lo sea en dirección Granollers. En este caso la cuestión estriba en la financiación del proyecto: el ayuntamiento sólo está dispuesto a poner el mínimo que exige la ley: 10%. El resto corre a cargo de los empresarios que le han pedido al ayuntamiento que gestione parte de la financiación vía otras administraciones: Diputación, Generalitat, Fomento o Bruselas, eso es lo de menos.

• *¿Hay que suprimir todas las barreras arquitectónicas?*

Así es, pero esto tampoco es temática del POUM, sino que así lo contempla el Plan de Movilidad que se está elaborando pero que no se aprobará hasta el próximo año. Cualquier obra que se realice en la vía pública y también en los edificios privados deberá preservar este principio. Es decir, quedará prohibido que haya edificios en los que una persona en silla de ruedas no pueda moverse por sí mismo. Y esto afecta a muchísimos edificios...

• *¿Se continuará permitiendo que las alturas de los edificios con fachada a la 'carretera' sean de distinta altura, según estén a una cara u otra?*

No, se han igualado las alturas a planta baja más cuatro, más tres o más dos según los diferentes tramos. El principio general es que el tramo central, Anselm Clavé, sea de más cuatro. Y en las partes finales de más dos, pero existe casuística particular. Los edificios paralelos tienen que tener la misma altura.

• *¿Cómo se soluciona el acceso al barrio Congost a través de la carretera de Caldes?*

La solución es parcialmente satisfactoria ya que uno de los propietarios se ha empeñado en pleitear con el ayuntamiento y eso no hará otra cosa que demorar la salida urbanística. Con esta pequeña sombra, el llamado Plan 36 por fin va a encontrar una solución. Toda la zona se ha dividido en dos sectores. Los propietarios de la casa actualmente 'okupada' la han cedido al ayuntamiento que construirá una guardería. A cambio, el ayuntamiento les permite construir un edificio de planta baja más tres que tendrá fachada en la Pza. Libertad. Al respecto, en el último pleno municipal se aprobó el convenio urbanístico entre el ayuntamiento y los dos propietarios afectados por lo que desde el punto de vista urbanístico el problema del 'Plan 36' ya está solventado. Era una de las deudas pendientes del Plan de 1984. El barrio Congost será el gran beneficiado de este desbloqueo porque ganará en permeabilidad, ya que el tráfico de acceso al barrio no tendrá que ir obligatoriamente por el Camí Vell de Canovelles.