ESPECULACIÓ

Barcelona, zona de nova centralitat Renfe-Meridiana

Sòl públic a la venda

25.000 m² de sòl corresponents a l'illa de cases central de Renfe-Meridiana van ser posats a la venda per l'ajuntament de Barcelona. Acció que va ser impugnada, i es va retornar a la junta de govern a l'espera que passin les pròximes elccions municipals.

La urbanització de la zona de Renfe-Meridiana ha despertat polèmiques. JORDI MORERA

En els pressupostos municipals de l'ajuntament de Barcelona per a 1991, en concepte d'ingressos hi havia 3.800 milions de pessetes, a obtenir per la venda de l'illa de cases central dels terrenys municipals coneguts com a Renfe-Meridiana. Això no obstant, aquesta quantitat va ser retirada dels pressupostos per una impugnació d'Iniciativa per Catalunya (IC). La raó, que havia estat denunciada insistentment per la Federació d'Associacions de Veïns de Barcelona (FAVB), és que aquest terreny ha estat expropiat per una finalitat distinta a la que contemplava el Plec de Condicions Econòmico-administratives i Tècniques de 1989.

L'illa de cases central de Renfe-Meridiana és un terreny de 25.000 m² situat sobre l'avinguda Meridiana de Barcelona, i correspon a una porció d'una de les zones de Nova Centralitat que l'ajuntament de la ciutat comtal va dissenyar pocs anys enrere, a fi de crear nous *centres* a diversos indrets de la ciutat olímpica.

El 23 d'octubre de l'any passat, la FAVB va presentar al.legacions al nou Plec de Condicions que, pocs dies abans, el 6 d'octubre, va ser publicat al Butlletí Oficial de la Província, i que havia de regir el concurs per a l'adjudicació dels sòls de l'àrea de Nova Centralitat Renfe-Meridiana.

En essència, el nou Plec de Condicions (1990) diferia dels anteriors (Plec de Condicions de juliol de 1989 i Pla Parcial de 1984) perquè introduïa una opció de compra-venda de terrenys per a la construcció i explotació de l'illa de cases central de l'àrea de Nova Centralitat Renfe-Meridiana.

En altres paraules, i segons fonts de la Federació d'Associació de Veïns de Barcelona, la modificació del Plec de Condicions de 1990 permet la venda de sòl públic (ajuntament) a una entitat privada, mentre que amb anterioritat només era possible una cessió per cinquanta anys, després dels quals la titularitat del terreny i de les edificacions tornarien a mans públiques.

El desacord de la FAVB amb l'ajuntament de Barcelona se centra també en el fet que la Llei del Sòl i el Reglament de Planejament contemplava la figura de la subhasta per a les vendes i cessions del dret de superfície, i no el concurs, tal i com el consistori de la ciutat comtal havia fixat per a l'illa de cases central de Renfe-Meridiana. Com diu un membre de la FAVB:

"En la subhasta guanya el millor postor. En canvi, en el concurs públic, l'ajuntament adjudica els terrenys al pro-

jecte que creu convenient, i el criteri d'elecció és sempre discutible; és a dir, que l'adjudicarà a qui vulgui".

La venda de l'illa de cases central de Renfe-Meridiana, d'altra banda, hauria significat un bon negoci per a l'ajuntament de Barcelona, més que la cessió, ja que el cent per cent dels antics propietaris ja estan expropiats, operació que ha costat al voltant dels 800 milions de pessetes (expropiació i desnonament). L'oferta que espera obtenir l'ajuntament s'apropa als 5.000 milions de pessetes, oferta que, segons es va rumorejar pocs mesos enrere, va ser feta per El Corte Inglés.

Hi ha una part de l'illa de cases central de Renfe-Meridiana que no s'ha hagut d'expropiar, ja que pertany a l'ajuntament de Barcelona, gràcies a la cessió que la Renfe li va fer d'un paquet de sòl –de la qual el terreny de l'illa de cases central en representa una ínfima part– l'11 de maig de 1977, sent l'alcalde de la ciutat Josep Maria Socias Humbert. El preu de la cessió de Renfe va ser de 250 milions de pessetes per tot el paquet de sòl.

Així, doncs, comptant que amb la cessió per 50 anys, l'ajuntament a penes si hauria pogut adjudicar el terreny per 2.500 milions de pessetes, i que amb el Plec de Condicions d'octubre de 1990 –amb venda i no cessió– les ofertes mínimes serien de 5.000 milions de pessetes, l'ajuntament de Barcelona pot traure'n un benefici immediat que voltaria els 4.000 milions de pessetes. És a dir, 5.000 milions de la venda menys el cost de les expropiacions. A llarg termini, però, aquesta operació resulta poc aventatjosa per la ciutat, ja que perd un immillorable terreny de caràcter públic.

Els 25.000 m2 de l'illa de cases central de Renfe-Meridiana es convertien, segons el Plec de Condicions del 6 d'octubre de 1990, en 83.000 m2 de sostre, que es dividia en de la següent manera: 30.000 m2 de sostre d'oficines; 14.000 m2 de sostre hoteler; 2.500 m2 de sostre d'equipament públic; i 4.500 m2 de sostre d'equipament privat.

D'aquesta classificació, els 14.000 m2 de sostre hoteler és un altre dels motius de discrepància entre l'ajuntament i la Federació d'Associacions de Veïns de Barcelona. La FAVB, en les al.legacions al Plec de Condicions, es remet a la Memòria del Pla Parcial de Renfe-Meridiana de 1984, que estableix en referència als edificis residencials (segons el plec de condicions de 1990, hotelers) que "es destinaran a un tipus de residència diferent a les vivendes habituals de l'illa Nord; es pensa en residència per a jubilats en règim no assistencial, residència de viatgers, alberg de joventut, d'estudiants, etc.". Per tant, de residència de jubilats o estudiants, els plecs de condicions han determinat l'ús d'aquests 14.000 m2 a sostre hoteler, que en mans privades es converteixen en un objectiu molt més cobejable i atractiu que l'anterior.

A partir d'aquest fet, el canvi de destinació del sostre hoteler va fer malpensar a més d'un dels afectats per les expropiacions, en relació sobretot a l'interés que podia tenir l'ajuntament de Barcelona a vendre l'illa de cases central de Renfe-Meridiana. Un dels veïns expropiats comenta a EL TEMPS:

"On teniem les cases havien de fer-hi equipaments, però l'ajuntament va decidir vendre-ho a empreses privades perquè està endeutat fins al coll i necessita tocar-ne de calents".

Tampoc no pot oblidar-se que la zona de Nova Centralitat de Renfe-Meridiana es troba situada a pocs quilòmetres del centre de la ciutat, perfectament comunicada en l'actualitat per la Meridiana; i que en breu, el 2n. Cinturó hi passarà per sobre, apropant-t'hi tan o més que el centre de Barcelona, el nord del Barcelonés o el Maresme, comarques com se sap amb un alt nombre d'habitants.

Ara com ara, el plec de condicions de 1990 es troba a l'espera d'una revisió per part de la junta de govern de l'ajuntament de Barcelona, que és qui té l'última paraula sobre el tema abans que els terrenys siguin objecte d'un concurs públic. Sembla ser, però, que a la vista de l'oposició que ha tingut el canvi de destinació de l'illa de cases central de Renfe-Meridiana, l'ajuntament ha decidit *aparcar* la venda fins després de les eleccions municipals del pròxim mes de maig.

E. Company

25.000 m2 en espera de sortir a la venda. JORDI MORERA