

PROJECTE DE DECRET DE REVISIÓ DEL PLA TERRITORIAL D'EQUIPAMENTS COMERCIALS

COMENTARIS I AL·LEGACIONS

PRIMERA.- Observacions generals

Respecte a l'anterior PTSEC, la proposta actual representa un gran avanç en quant a integrar els diferents elements de planificació sectorial en el marc de la planificació territorial general del nostre país. També representa un avanç la introducció dins de la planificació sectorial els criteris que conformen el model de ciutat que marca l'actual llei d'urbanisme (ciutat compacta, complexa i cohesionada socialment), que permet avançar en la sostenibilitat del desenvolupament del nostre país.

Les següents al·legacions tenen l'esperit general de ser aportacions que ajudin a millorar el pla proposat, avançant tant en la coherència necessària com en la sostenibilitat que permet el PTSEC.

El PTSEC es divideix en tres documents, el text normatiu, la memòria i la documentació gràfica, plànols, amb valor normatiu. Les presents al·legacions es divideixen en dos blocs, corresponents als comentaris i suggeriments a la memòria el primer, i després al text normatiu.

SEGONA.- Comentaris i suggeriments a la Memòria.

Abans que res, destacar que la Memòria constitueix i posa a l'abast una acurada radiografia i diagnosi de la situació del sector de la distribució comercial. També destacar que és un dels primers, si no el primer, pla territorial on s'aplica l'avaluació estratègica ambiental del pla, amb el que suposa d'avanç en una planificació territorial més sostenible del nostre país.

Dins d'aquesta perspectiva d'avanç en la planificació territorial sostenible, alguns comentaris i suggeriments que es detallen a continuació prenen en consideració les iniciatives que s'estan desenvolupant en paral·lel per tal de gestionar i millorar la mobilitat del nostre país: Directrius Nacionals de Mobilitat i el projecte de decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada. Tot i no ser un marc vigent, aquestes iniciatives, en fase d'exposició pública també, conformaran el marc pel qual es vol avançar en una major sostenibilitat pel que fa a la mobilitat en el nostre país, i creiem que l'actual proposta de PTSEC hauria de tenir-les present, per evitar un desfàs i/o incoherència entre diferents planificacions sectorials.

La memòria conté una sèrie de reflexions i propostes, que és on les aportacions següents es centren. La part metodològica i estadística és coherent i rigorosa, i no es pot si no felicitar per la tasca desenvolupada.

TERCERA.- 1.2. El comerç i el planejament urbanístic

Els POEC desenvolupats sota l'anterior Llei 17/2000 han patit en molts casos una mancança de concreció en la proposta i desenvolupament de la normativa urbanística necessària per que el POEC agafés plena vigència i significat, més enllà de la definició d'un cert model de comerç més o menys difusa i una relació de propostes a fer, sense una programació real. Aquesta mancança que el desvirtuava com eina d'urbanisme comercial, està corregida bastant en la nova normativa, tot i que en la part de la normativa s'aporten algunes idees en aquesta direcció. Tot i així, fora bo deixar-hi constància d'aquesta reflexió, afegint-la al final:

Pàg. 13, 2on. paràgraf: Per tant, es tracta d'un instrument..... que decideix el municipi. ***Tot i això, hi ha hagut un desenvolupament en molts casos febles de la necessària normativa urbanística en la qual es concreta el model comercial, i que s'haurà de reforçar aquest desenvolupament a l'actual proposta.***

QUARTA.- 1.4 El comerç en l'àmbit urbà.

En l'àmbit de la planificació de les nostres ciutats, s'han desenvolupat darrerament diferents propostes i directrius relacionades amb la mobilitat, com son les Directrius Nacionals de Mobilitat, en exposició pública, la llei de la mobilitat 9/2003 de 13 de juny, el projecte de decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, etc.... En aquest sentit, s'hauria de fer referència a la necessitat d'articular sol·lucions de compromís entre les necessitats que tenen els pols d'activitat econòmica urbans, sobretot pel que fa a capacitat "d'acolliment" de vehicles privats, i la necessitat d'avançar en una mobilitat més sostenible en les

nostres ciutats. Es proposa precisar-ho fent-hi esment dels instruments de planificació de la mobilitat que es té en aquests moments:

Pàg. 15, 3er. paràgraf: "Sigui quina sigui la situació de partida i..... potenciant la sostenibilitat. "

"Sigui quina sigui la situació de partida potenciant la sostenibilitat. **La integració dels diferents instruments a nivell de planificació territorial, urbanística (POUM i planificació derivada) i els instruments de gestió de la mobilitat i infraestructures de transport (Pla Director d'Infraestructures de Transport, Directrius Nacionals de Mobilitat, Plans Municipals de Mobilitat) és un aspecte clau de cara a garantir el compromís i avanç en un millor desenvolupament sostenible del nostre país. Serà clau la integració entre el model de mobilitat / accessibilitat que defineixi cada ciutat i el model comercial que es vol desenvolupar (xarxa bàsica, xarxes locals "velocitat 30", xarxa de bicicletes i de carrers peatonals, xarxa de transport públic i d'aparcament, etc..)**

Pel que fa a la consolidació de la gestió dels centres comercials a cel obert, s'hauria de reflexionar sobre la necessitat d'adaptar el model "BID", èxit en un entorn i per unes casuístiques força diferents de l'àmbit pel que es vol aplicar en el nostre comerç urbà. Es proposa afegir un nou paràgraf, al final del capítol 1.4:

Pàg. 17 (al final, nou paràgraf):

L'aplicació d'un model com el BID és potser una eina adient per aquelles trames urbanes on s'aplica la rehabilitació integral dels barris (Ilei 2/2004), amb una trama urbana en "crisi", i per tant, amb circumstàncies similars a les que van provocar el desenvolupament dels BID i on tots els operadors tenen un incentiu per assegurar l'èxit de la gestió i millora. La seva translació a la gestió dels centres comercials a cel obert ha de considerar l'establiment de mecanismes d'incentiu, dons la situació potser és la contrària: son llocs d'èxit, atractius, i per tant, l'incentiu d'evitar la pèrdua de valor dels immobles no hi és.

CINQUENA.- 2.1.3. La mobilitat de la població.

El quadre 11 "mobilitat de la població per motius laborals", s'hauria de mapificar, dons seria clau tenir aquesta informació en forma de mapa per reforçar les determinacions de dimensionament del capítol 11, per tal de veure gràficament la incidència i importància dels diferents subcentres que hi ha al país. Es tindria un reforç del criteri, en coherència amb el PTGC, de potenciació dels diferents subcentres d'activitat econòmica. Aquesta anàlisi s'ha dut a terme a les Directrius Nacionals de Mobilitat.

SISENA.- 2.3. La qualitat de vida.

Un apunt de reflexió. L'aproximació a la qualitat de vida, es fa exclusivament via una estimació del "nivell de vida", de la capacitat econòmica. Per tenir una visió més acurada de la qualitat de vida, s'hauria de tenir un indicador del que podríem anomenar la sostenibilitat social, i que també reforçaria l'anàlisi territorial. Una sèrie de dades que podrien avançar en aquesta direcció serien número d'habitants

per centre d'atenció primària, per escola primària, per institut, línies d'autobús i de transport públic, etc.

SETENA.- 3.6. Noves formes de compra: Internet.

En l'avaluació dels avantatges i desavantatges que ofereix la compra per Internet, el punt "redueix costos tant al consumidor com al proveïdor", no està tan clar que ho sigui. El cost del lliurament a domicili, necessàriament personalitzat, pot ser no menyspreable, a banda de la complexitat de la seva gestió logística.

VUITENA.- 4. L'estructura del sector de la distribució comercial a Catalunya.

L'anàlisi del sector, rica i complexa, al tenir-se que inserir en una posterior aplicació en la seva planificació territorial, fa necessari que s'afegís en els diferents ratis per subsectors i en el global, el rendiment per m2 de superfície de venda. És una dada clau, de cara a poder avaluar la sostenibilitat i el rendiment de l'ocupació del sòl urbà. Es proposa doncs, que s'afegís un nou quadre, a similitud del quadre 55 "les ràtios econòmiques del comerç detallista a Catalunya el 2002", pàg. 113, que es podria anomenar "les ràtios urbanístiques del comerç detallista", i on es detallessin els següents ràtios per subsectors:

Vendes / m2 sup. venda, Ocupats / m2 sup. venda, Inversions / m2 sup. venda.

NOVENA.- 6.2. L'evolució subsectorial de l'oferta comercial: la superfície de venda

En aquest punt, la referència al comerç extraurbà com un format que es caracteritza per les noves formes de comercialització, s'hauria d'eliminar aquesta apreciació de innovació. Actualment la innovació es dona en tots els models de localització (urbà i extraurbà), i les formes de comercialització a que es refereix, ja tenen més de 25 anys en el nostre país. Es proposa:

Pàg. 131, 4rt. paràgraf: **"... i el comerç extraurbà, proper a les vies de comunicació de gran capacitat, fenomen que s'ha completat"**

DESENA.- 6.3. L'anàlisi de les dotacions comercials per subsectors d'oferta comercialitzable.

L'indicador establiments per cada 10.000 habitants, és un estimador també del grau de possibilitats d'elecció que tenen els ciutadans de l'àmbit, territori analitzat. El comerç al detall té com a característica de mercat el fet que és un mercat de competència monopolística, i per tant, la competència en una àrea determinada ve determinada pel número d'empreses que hi ha del mateix subsector. Seria convenient indicar-ho explícitament també en la seva definició. Es proposa:

Pàg. 136. "Establiments per cada 10.000 habitants... entre territoris o sectors. També és un indicador del grau de competència que hi ha en l'àmbit d'anàlisi, en quant a nombre d'empreses estimat via establiments de venda. Això és especialment cert en àmbits reduïts (barris, eixos comercials), encara que es comencen a trobar algunes excepcions

significatives que obligarien a estimar la competència via nombre d'empreses, i no pas establiments.

En la mateixa línia abans esmentada, s'hauria d'afegir la següent reflexió en l'anàlisi de dotacions comercials per comunitats autònomes (quadre 61), es proposa afegir en el primer paràgraf de la pàgina 141:

Pàg. 141, 1er. paràgraf: ***"Un cop més, ... que a Espanya. Això és indicatiu que el model de comerç català no implica una disminució de la competència en el sector, si no abans al contrari, un manteniment del grau de competència del sector estimat via el nombre d'establiments comercials per cada 10.000 habitants".***

ONZENA.- 6.5. L'anàlisi comarcal.

Al igual que es fa una anàlisi territorial de les variacions de la dotació comercial comarcal (via quadre i mapificació de les dades), faria falta per tenir una visió més completa en quant a si hi ha un reequilibri acompassat amb els canvis de població en les diferents comarques, un quadre del número absolut d'establiments per cada 10.000 hab. per comarques, en els dos períodes de referència (1998 i 2003) i els dos mapes corresponents. Així es veuria com ha variat territorialment la dotació comercial, però des d'un punt de vista de densitat, de dotació, no pas de variació d'establiments en termes absoluts (mapa 11).

DOTZENA.- En relació al concepte i desenvolupament de l'Avaluació Ambiental Estratègica

Des del Departament, cadria analitzar les possibles modificacions que podrien sorgir fruit de la recent aprovació de **la Llei estatal 9/2006**, de 28 d'abril, sobre avaluació dels efectes de determinats plans i programes en el medi ambient.

Aquesta Llei transcriu a l'ordenament estatal la Directiva 2001/42/CE per la qual es va crear a l'ordenament jurídic europeu l'Avaluació Ambiental Estratègica (AAE), com una eina destinada a incorporar els criteris mediambientals des del primer moment en que es porta a terme determinats plans i programes per part de l'Administració que siguin susceptibles de produir impactes en el medi ambient.

TRETZENA.- En relació a la diagnosi ambiental (apartat 7.3)

L'objectiu de la diagnosi ambiental és descriure les principals afeccions ambientals que poden resultar de les propostes del PTSEC.

Tal i com s'intenta justificar a continuació, la Cambra de Comerç de Sabadell considera que s'ha realitzat una diagnosi ambiental amb deficiències pel que fa a la quantificació d'aquests impactes i, fins i tot, sovint manca d'un fil conductor pel que fa al redactat i, per tant, valoració qualitativa.

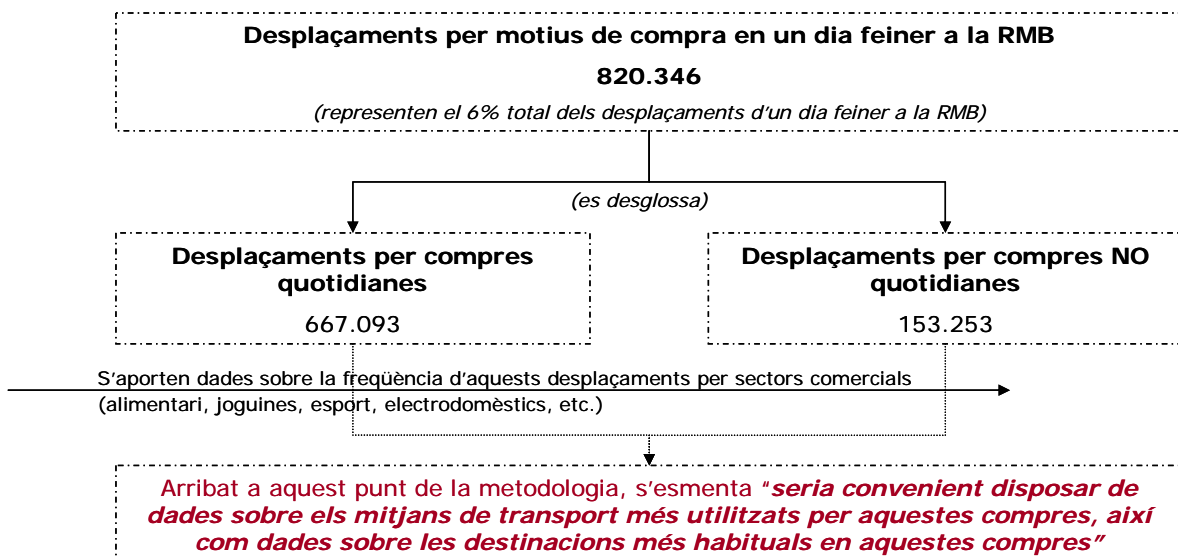
Sense una estimació adient (quantitativa o qualitativa), resulta difícil avaluar de quina manera, les polítiques i accions que contempla el PTSEC poden contribuir a minimitzar els impactes mediambientals.

a. La mobilitat generada de les persones i les mercaderies

Amb relació amb la mobilitat generada per les propostes del PTSEC, l'AAE distingeix la mobilitat de les persones i del transport de mercaderies. Aquests dos aspectes, en el seu aspecte global més enllà de l'anàlisi circumscrita a la RMB que desenvolupa el PTSEC, es troben detallats en la proposta de Directrius Nacionals de Mobilitat (2006, en fase d'exposició pública). Seria bo incorporar les principals conclusions a l'AAE en quant que es considera tot el territori del país, i no sols una part.

i. En relació a la mobilitat dels ciutadans per abastar-se

Per estimar les principals afeccions ambientals de les propostes del PTSEC, es contempen dades existents de la Regió Metropolitana de Barcelona i la següent metodologia de càlcul (resumida):



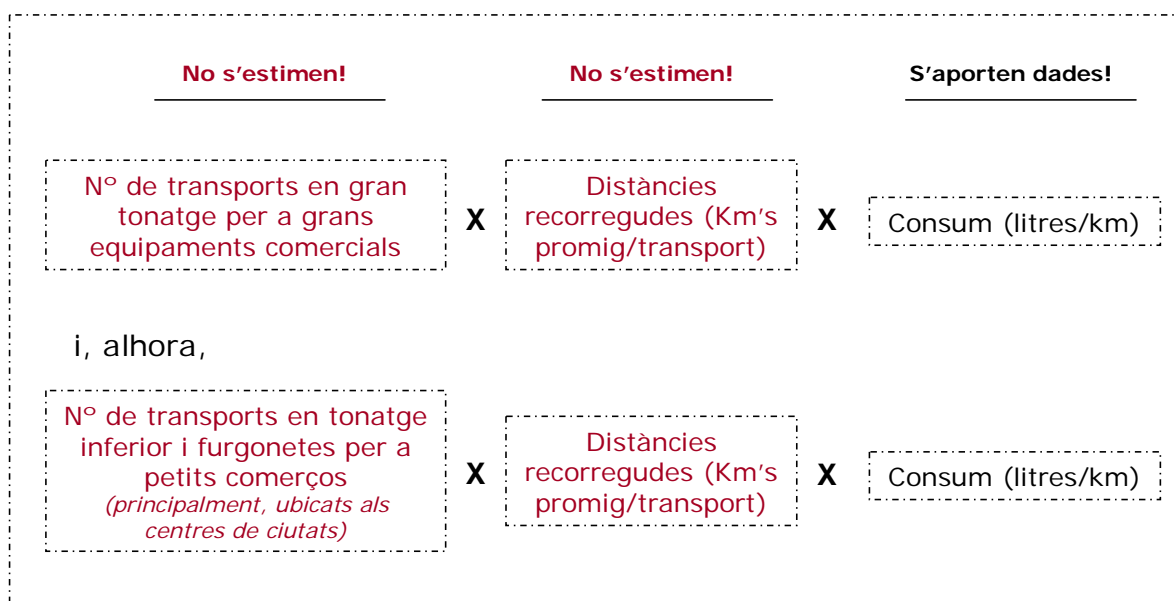
En conseqüència, es poden extreure les següents conclusions:

- No s'estima el nº de desplaçaments que anualment es realitzen per motiu de compra, en kilòmetres recorreguts i per tipus de mitjà de transport utilitzat. Aquesta dada és necessària per tal d'estimar posteriorment les implicacions d'aquesta mobilitat en termes de contaminació atmosfèrica.
- A més a més, s'ha de tenir en compte que l'AAE aporta dades a nivell de la regió metropolitana de Barcelona. En cas de "*trobar-se dades sobre els mitjans de transport més utilitzats per aquests compres i sobre les destinacions més habituals en aquestes compres*", caldria extrapolar aquesta informació al global de Catalunya, que és l'àmbit d'actuació del PTSEC.

Tota la informació i comentaris restants que s'efectuen al respecte es consideren secundaris i, fins i tot, prescindibles.

ii. En relació a la mobilitat produïda pel transport de mercaderies

L'AAE detalla la metodologia de càlcul, a fi i efecte d'estimar les afeccions ambientals d'aquest tipus de mobilitat, però no es quantifiquen les afeccions en sí. La metodologia emprada es resumeix en el següent esquema:



En conseqüència, es fa esment de conceptes com, per exemple, el nº de transports tant en gran com en petit tonatge, com una de les principals afeccions del PTSEC, però:

- No s'aporten dades ni s'estimen els conceptes sobre els quals l'AAE fa esment.
- I, per tant, no hi ha una estimació global de la mobilitat del transport de mercaderies, ja sigui expressat en kms. totals recorreguts, o bé per litres de benzina consumida.

b. L'ocupació del sòl i la fragmentació del territori

Ací es s'hauria d'avançar potser, com ja s'indica en un comentari al decret de desplegament, la necessitat d'integració de les infraestructures de serveis dels establiments (molls de càrrega / descàrrega, aparcaments), dins dels mateixos edificis on es localitzen els establiments comercials, de cara a minimitzar per una banda el consum de sòl, i per l'altre, l'impacte en les visuals i en el paisatge urbà en general que generen aquestes infraestructures.

c. Les emissions atmosfèriques i el canvi climàtic

Les emissions atmosfèriques atribuïbles al sector que regula el PTSEC tenen principalment, dos orígens:

- El consum energètic (benzina) de la mobilitat de persones i mercaderies
- El consum energètic (electricitat) dels propis equipaments comercials i les instal·lacions que integren (il·luminació, climatització, ordinadors, etc.)

En relació a la primera afecció ambiental del PTSEC, l'AAE aporta dades sobre els gasos emesos en el transport de vehicles en funció del:

- Tipus de vehicle (turisme, autobús, etc)
- Combustible consumit (litres/100 km)
- Via de circulació (ciutat i carretera)
- Emissió de contaminants (g/vehicle i km)

No obstant això, atès que no l'AAE no fa una estimació a l'apartat sobre mobilitat dels desplaçaments (expressats en KM) del transport privat i de mercaderies, l'AAE no realitza una estimació de les emissions de CO₂ que genera la mobilitat derivada del sector comercial. En conseqüència, posteriorment, l'AAE no estima de forma quantitativa com les accions contemplades en el PTSEC poden contribuir a la reducció d'emissions de gasos d'efecte hivernacle a Catalunya.

Això que sembla tècnicament complexa, ha estat realitzat recentment pel Departament de Medi Ambient i Habitatge, en col·laboració amb la Fundació Privada Institut Cerdà, en l'àmbit de l'edificació: "La contribució de l'habitatge de Catalunya a la reducció d'emissions de gasos efecte hivernacle" (novembre, 2005).

En relació al segon punt, l'AAE efectua els comentaris que considera pertinents al capítol 7.3.5 del PTSEC "*Afeccions ambientals del funcionament dels establiments comercials*".

Finalment, cal destacar que l'anàlisi dut a terme en aquest punt de l'AAE s'agreuja si es té en compte que s'aporta una sèrie d'informació que no porta enlloc ni finalitza en cap tipus d'estimació al respecte (en termes de CO₂ equivalents):

- Es fa menció i una breu descripció dels Mapes de Vulnerabilitat i Capacitat del Territori sense concretar com això limita o ha condicionat el PTSEC.
- Es fa una relació de dades que tampoc porten en lloc ni semblen tenir un objectiu o fil conductor clar.
 - Emissions de CO₂ a Catalunya originades
 - Emissions de CO₂ equivalent derivades del transport
 - Evolució del preu del CO₂ al gener del 2006

- Consum energètic de Catalunya per font d'origen. Any 2003

Amb tota aquesta informació i d'altres fonts que no es mencionen, l'AAE no realitza una estimació de l'impacte ambiental del sector comercial en termes de CO₂.

d. Residus comercials i altres residus

La principal afecció en matèria de residus és la producció total de residus municipals d'origen comercial a Catalunya. L'AAE no estima aquest valor.

Si bé cal reconèixer que, l'aplicació de la Llei 15/2003, reguladora dels residus, que responsabilitza als establiments comercials la gestió i el cost associat dels seus residus, es troba encara en procés d'implantació, val a dir que amb les dades del Programa de Gestió de Residus Municipals a Catalunya (PROGREMIC) 2001-2006 es pot realitzar una estimació acurada de la producció de residus comercials.

El PROGEMIC 2001-2006 estimava que només un 15% dels residus municipals prové del sector comercial. Això representa 600.000 tones anuals de residus comercials a recuperar de forma segregada, respecte als residus municipals d'origen domiciliari. Per a realitzar aquest càlcul, s'ha tingut en compte que la producció de residus municipals total (domèstic i comercial) per a l'any 2004, 4.000.000 tones.

Considerar, tal i com fa l'AAE, la producció de residus municipals comercials recollits durant els anys 2002, 2003 i 2004, tenint en compte que fins a data d'avui encara no es segrega la totalitat de residus comercials produïts a Catalunya, és una estimació de l'afecció ambiental esbiaxada.

e. Afeccions ambientals del funcionament dels establiments comercials

L'AAE posa èmfasi en el consum d'energia (il·luminació, climatització,...) i l'aigua.

En relació al consum d'energia, l'AAE aporta estadístiques sobre el consum per subsectors del sector serveis a Catalunya però no aporta una estimació del consum total d'energia elèctrica per tipus d'establiment i concepte de despesa (il·luminació, climatització, aparells informàtics,...). Es torna a fer, doncs, una avaluació qualitativa.

En relació al consum d'aigua, sorpren l'afirmació que realitza l'AAE:

"No hi ha, en canvi, dades prou precises per analitzar la relació entre el comerç i el consum d'aigua. En aquest sentit, doncs, és un aspecte que ha de millorar-se en el monitoreig del consum d'aigua pels diferents tipus d'establiments comercials".

L'Agència Catalana d'Aigua (ACA) és una entitat de dret públic adscrita al Departament de Medi Ambient i Habitatge, de la Generalitat de Catalunya. Des de la seva creació, ha fet efectiva la política de la Generalitat de Catalunya en matèria de gestió d'aigua a Catalunya. Sembla doncs, o si més no sorpren, que no existeixi cap estimació del consum unitari d'aigua per establiment comercial i superfície (m²) als diferents ens que integren la Generalitat de Catalunya.

O bé, per exemple, altres entitats implicades en l'ús i consum d'aigua:

- l'Associació d'Abastaments d'Aigua

- l'Agrupació de Serveis d'Aigua de Catalunya
- etc.

Altres. Correccions d'estil

A continuació, s'ha cregut convenient aportar una sèrie de correccions d'estils, a fi i efecte de millorar la referència que es fa a determinades normatives i eines de gestió ambiental:

- Pàgina 206. Apartat 7.4.4. 3è paràgraf. Es fa esment de la Llei 11/1997, sota una denominació incorrecta "d'envasos i embalatges". La denominació correcta és "d'envasos i residus d'envasos".
- Pàgina 207. Apartat 7.4.4. 3è paràgraf. Es fa esment del distintiu de qualitat ambiental. La correcta denominació d'aquesta certificació ecològica de productes és "distintiu de garantia de qualitat ambiental (DGQA)".
- Pàgina 207. Apartat 7.4.5. 2on paràgraf. Es fa esment de l'esborrany del futur Codi Tècnic de l'Edificació (CTE). Caldria rectificar aquesta menció, atès que recentment el Codi Tècnic de l'Edificació ha estat aprovat mitjançant Reial Decret 314/2006, de 17 de març.

CATORZENA.- 9.4.6. Criteris de dimensionament per a Barcelona.

La planificació territorial d'àmbit català, de tot el país, l'anàlisi i el detall dels dimensionaments han de contemplar tot el territori. Tot i haver-hi una disposició addicional a la Llei 18/2005 que estableix un mecanisme especial pel cas del municipi de Barcelona, això no obsta per què no entri en l'anàlisi detallat del càlcul del dimensionament, així com integrar-hi aquest càlcul, d'acord amb la mateixa metodologia seguida, en l'àmbit territorial corresponent, en aquest cas el metropolità de Barcelona. Per tant, s'hauria d'integrar en cada apartat de dimensionament dels diferents formats contemplats el que es dimensiona per Barcelona (capítol 11 memòria i annex I decret PTSEC), i no un detall "en gruix", al final de tot, que distorsiona la coherència de tot el pla territorial, i més tractant-se d'uns dimensionaments que afecten al 20% del dimensionament total, i especialment en aquells formats els quals la seva àrea d'influència van més enllà del terme municipal de Barcelona.

Tot i així, es poden avançar alguns trets genèrics, en quant a l'impacte que genera el dimensionament proposat en comparació amb el global de l'àrea metropolitana de Barcelona. Aquest diferencial d'impacte podria anar en contra d'un dels objectius del PTSEC, marcats pel PTGC, que és el de potenciar centres i polaritats que generen atracció (punt 8.1 Objectius, pàgina 219). Un excessiu increment en el cas de Barcelona pot afectar negativament al re-equilibri territorial, i fins i tot a la productivitat, del comerç de les comarques veïnes, alhora que pot generar fluxos de mobilitat no desitjats, d'aquestes comarques cap a Barcelona.

Com a exemple, al analitzar la distribució de m² de superfícies especialitzades, tot i considerant que part de la demanda a Barcelona té un origen turístic que es comptabilitza dins de la demanda global com a més població efectiva, hi ha una

manca de claredat. D'entrada no es disposa de detall per subsectors. Un resum de les dades és a la taula següent:

| Àmbit | Incr. població 2009-2005 | Total m2 Especialitzat | M2 incr / incr. població |
|-------------------|--------------------------|------------------------|--------------------------|
| Àmbit metropolità | 226.712 | 29.556 | 0,130 m2 / nou hab. |
| Barcelona | 24.341 | 25.000 | 1,027 m2 / nou hab. |

S'observa que els m2 proposats, impliquen un increment segons població prevista de gairebé 8 cops més respecte a l'àmbit metropolità. I això, sense tenir referències ni comparatives, en aquest cas concret i per manca de l'anàlisi territorial abans esmentat, de la situació de partida en 2005.

En resum, aquesta manca d'integració del pol principal d'activitat econòmica del país en l'anàlisi territorial del dimensionament proposat introdueix una important manca de coherència global, i de visió global, que afebleix remarcablement la planificació territorial global, i fora convenient introduir-la en la versió definitiva del PTSEC. Es proposa integrar el dimensionament corresponent al municipi de Barcelona dins de la planificació territorial (el Barcelonès, amb Barcelona, suposa prop del 30% del comerç a Catalunya), tot i afegint-hi els ajustos necessaris.

QUINZENA.- Comentaris i suggeriments a la Normativa del PTSEC.

La normativa proposada avança en una major precisió de la planificació i desenvolupament en la implantació d'equipaments comercials que tenen un impacte significatiu en el nostre territori i ciutats.

Disposició addicional primera.

L'excepció a les estacions de ferrocarril, fixada en un dimensionament màxim de 5.000 m2, en zones d'accés no restringit, poden tenir un excessiu impacte en l'entorn. A més l'esperit de l'article 13.6 és que l'equipament comercial de les estacions, ha de servir bàsicament per donar resposta a les necessitats dels viatgers. I una dotació comercial com la proposada, en l'àrea d'accés no restringit, a banda d'un impacte negatiu en el comerç de l'entorn, pot evitar que es donin sinèrgies i que repercuteixi la potencialitat d'un flux elevat de viatgers en la trama comercial dels voltants.

Per tant, es proposa que la superfície no subjecta a dimensionament sigui com a màxim de **2.500 m2**.

SETZENA.- Annex. Normativa. 10.5. Dimensionament en format superfície especialitzada.

S'hauria d'aclarir que l'excés d'oferta superior als percentatges indicats no es preveu cap creixement. Concretament:

A les comarques en situació estimada d'excés d'oferta que superi el percentatge indicat a continuació per a cada un dels sectors analitzats.....

Sabadell, 19 de maig de 2006