

Los que suscriben en la representación que acreditan, cuyas circunstancias personales figuran al final de este escrito, entidades y asociaciones todas ellas adheridas a LA CAMPAÑA CONTRA EL CUARTO CINTURÓN DE BARCELONA, con domicilio a efectos de notificaciones de este expediente en Sabadell (08202) , apartado de correos núm. 123 , ante Vd. comparecen y atentamente

EXPONEN:

Que la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente ha iniciado el trámite de información pública y consultas previsto en el art. 13 del Real Decreto 1131/88 regulador del Reglamento para ejecución del RD Legislativo 1302/1996, sobre evaluación de impacto ambiental del Proyecto Autovía Orbital de Barcelona, Tramo Cierre de la Autovía Orbital de Barcelona (Clave EI4 -B-16)

Que en el plazo legalmente establecido, comparecen en el referido expediente en la representación que acreditan, en calidad de partes directamente afectadas e interesadas, para oponerse al mismo en base a las siguientes:

CONSIDERACIONES

PRIMERA.- LEGITIMACIÓN DE LOS ABAJO-FIRMANTES

La Autovía Orbital y/o Cuarto Cinturón de Barcelona configurará un modelo territorial y un modo de transporte que incidirá directamente en la vida social, cultural y económica , así como en el medio ambiente de las comarcas del Vallés Oriental, Vallés Occidental, Baix Llobregat y Penedés, y además afectará de forma muy importante a las explotaciones agrícolas, ganaderas y forestales ubicadas en estas comarcas por lo que es claro comportará graves consecuencias para este sector.

La consecuencia es que los suscribientes, en representación de las asociaciones y entidades culturales, ecologistas, sociales y económicas, están legitimados directamente para participar en la tramitación del expediente administrativo que nos ocupa, y defender sus legítimos derechos e intereses.

Así mismo, el art. 23 de la Constitución establece el derecho de todo ciudadano a participar en los asuntos públicos , directamente o mediante representantes.

Finalmente, y dadas las consecuencias urbanísticas que la citada Autovía Orbital de Barcelona tendrá en el territorio de las comarcas del Vallés, Baix Llobregat y Penedés, es procedente recordar que el art. 304 del R.D.L. 1/92 regulador del Texto Refundido de la Ley sobre el Régimen del Suelo y Ordenación Urbana regula la acción pública que legitima la intervención de quienes suscriben en calidad de parte interesada y afectada por la tramitación del expediente administrativo.

En relación al artículo 45 de la Constitución, hay que recordar que la Sala Segunda del Tribunal Supremo, en sentencia dictada el 30 de noviembre de 1990, en vista al recurso del sumario 12/85 de la Sección Tercera de la Audiencia Provincial de Barcelona, reconoce el derecho a disfrutar del medio ambiente como un derecho fundamental de los ciudadanos españoles.

No queremos finalizar este apartado de legitimación sin transcribir parte de la Sentencia núm. 754 dictada por la Sala Tercera de lo Contencioso Administrativo del T.S.J.C. de fecha 17 10 95, la cual en su fundamento de derecho tercero afirmaba:

" La polémica surgida en torno a la legitimación de los codemandados , coadyuvantes , que han intervenido en esta litis , deviene estéril , tanto respecto de la facultad de interponer recursos después de la reforma de la L.R.J.C.A operada por la ley 10/92 , de 30 de abril , cuando por la doctrina a partir de la Constitución ha reforzado dicho concepto en el sentido de que la noción de interés directo como requisitos de la legitimación citado en el art. 28 1 a de la L.J.C.A , ha quedado englobado en el concepto más amplio de interés legítimo , por obra del art.24 de la Constitución que al conceder el derecho de la tutela judicial a todas las personas que sean

titulares de derechos e intereses legítimos , esta imponiendo a los Juzgados y Tribunales la obligación de interpretar con amplitud de fórmulas que las leyes procesales utilicen en orden a la atribución de la legitimación activa para acceder a los procesos judiciales , y , entre ellas , la del "interés directo , que hay que entenderlo sustituido por el criterio más amplio de interés legítimo , según las Sentencias del Tribunal Constitucional de 9 5 95 y 16 11 92 , que hay que entenderlo identificable , con cualquier ventaja o utilidad derivada de la reparación pretendida , que , traducido a la legitimación pasiva de los otros colitigantes queda plasmada en el inmediato interés de que nos dañe al medio ambiente tutelado por un Plan Especial cuyas competencias ejerce la Diputación..etc."

También que la Sección tercera de lo Contencioso Administrativo del T.S. dicto auto de fecha 10 de octubre de 1996 , por el que, en relación con el sindicato Unió de Pagesos:

SEGUNDO - En relación con el primer aspecto , hay que señalar que el Estatuto de la entidad recurrente , en sus capítulos I y II , indica que es un sindicato eminentemente profesional , dónde se congregan los agricultores y ganaderos de Catalunya , que trabajan la tierra o las granjas , siendo propietarios , arrendatarios , aparceros , colonos , jornaleros-campesinos a tiempo parcial , uno de sus objetivos es defender sus intereses agrícolas. Partiendo de este dato , es indudable que para cualquier agricultor , la tierra es elemento principal y básico , sin el cual no puede desarrollar su actividad. Si tenemos en cuenta que el Real Decreto impugnado , en la primera de sus cláusulas establece la ampliación de la autopista A-19 , Barcelona-Massanet , en el tramo Mataró-Malgrat , con lo que ello comporta en orden a expropiaciones de terrenos destinados a la agricultura , es evidente que el interés que para recurrir exige el artículo 28 de la Ley Jurisdiccional , se produce para los miembros del sindicato recurrente , pues sus terrenos agrícolas se van a ver afectados por dicha ampliación; y este interés es actual , no futuro para cuando se inicien los correspondientes expedientes expropiatorios o se ejecuten las obras , como pretende el Abogado del Estado , pues si prospera el recurso no se llegará a ellos. En consecuencia , la legitimación del sindicato recurrente es clara y hay que desestimar la inadmisibilidad que en este punto solicitan las partes demandadas.

SEGUNDA.- PERSONACIÓN COMO PARTE INTERESADA Y AFECTADA

Por los motivos expuestos en el apartado anterior, los que suscriben son parte interesada y afectada por el citado expediente administrativo de redacción del estudio informativo y por cualquier expediente administrativo que se tramite en esta Administración Pública, en relación y con referencia a la Autovía Orbital y/o IV Cinturón de Barcelona , en virtud de los Artículos 30 y 31 de la Ley 30/92.

Así lo han manifestado en reiteradas ocasiones durante el desarrollo de los distintos expedientes relacionados con el Cuarto Cinturón o Autovía Orbital de Barcelona, aunque en diversas ocasiones no se les han notificado resoluciones relacionadas.

Por ello, y a través de este escrito, se personan nuevamente en los expedientes de referencia como parte interesada y afectada para poder intervenir en todos los trámites, con el objeto de procurar la defensa de sus legítimos derechos e intereses , ya no sólo los económicos y profesionales sino los sociales y culturales que se verán gravemente afectados por una obra cuyo impacto en el territorio, población y medio afectará gravemente.

TERCERA.- DERECHOS QUE EL ORDENAMIENTO OTORGA A LOS ABAJO-FIRMANTES:

Que a los que suscriben les son aplicables los siguientes derechos , reconocidos por la Ley y la Constitución:

- 1).- Derecho a una tutela efectiva de sus derechos e intereses, sin que se pueda producir indefensión (Art. 24 en relación al 53.1 de la Constitución).
- 2).- Audiencia en el procedimiento de elaboración de las disposiciones administrativas que afecten a sus intereses (Art. 105 de la Constitución).
- 3).- Derecho a conocer en todo momento el estado de tramitación de los procedimientos en los cuales tengan la condición de interesados , y a obtener copia de los documentos que contengan , y derecho a acceder a la información existente en todos los archivos y registros públicos , y a obtener copia certificada (Art. 105 de la Constitución , Art. 35 de la Ley 30/92 y Art. 233 de la L.O.P.J.).
- 4).- Derecho a ser notificados directamente sobre cualquier acuerdo o resolución administrativa que afecte sus derechos o intereses (Art. 58 y 59 de la Ley 30/92).
- 5).- Que el Art. 42 de la Ley 30/92 (que recoge la obligación de la Administración de resolver) establece literalmente:

42-1: "La Administración está obligada a dictar resolución EXPRESA sobre cuantas solicitudes se formulen por los interesados así como en los procedimientos iniciados de oficio cuya instrucción afecte a los ciudadanos o a cualquier interesado (...)"

42-2: "El plazo máximo para resolver las solicitudes que se formulen por los interesados será el que resulte de la tramitación del procedimiento aplicable en cada caso. Cuando la norma de procedimiento no fije plazos , el plazo máximo será de TRES MESES".

6) Que el Art. 41 de la Ley 30/92 (responsabilidad de la tramitación) establece literalmente:

"1. Los titulares de las unidades administrativas y el personal al servicio de las Administraciones Públicas que tuviesen a su cargo la resolución o el despacho de los asuntos , serán responsables directos de su tramitación y adoptarán las medidas oportunas para remover los obstáculos que impidan , dificulten o retrasen el ejercicio pleno de los derechos de los interesados o el respeto a sus intereses legítimos , disponiendo lo necesario para evitar y eliminar toda anormalidad en la tramitación de procedimientos.

2. Los interesados podrán solicitar la exigencia de esa responsabilidad a la administración que corresponda"...

CUARTA.- LA MEMORIA RESUMEN PARA CONSULTAS AMBIENTALES DEL ESTUDIO INFORMATIVO DEL CIERRE DE LA AUTOVÍA ORBITAL DE BARCELONA. CARECE DE LA MAS MÍNIMA MOTIVACIÓN QUE FUNDAMENTE Y JUSTIFIQUE LA NECESIDAD DEL PROYECTO:

La sentencia núm. 963 dictada por la Sección Tercera del Contencioso Administrativo del TSJC de 4-12-93 , en relación con el trazado del IV Cinturón , la cual, en su fundamento de derecho cuarto , afirma lo que se transcribe literalmente:

"En materia de la afectación de la autopista no es ocioso recordar que la falta de motivación o la motivación defectuosa puede integrar un vicio de nulidad o una mera irregularidad no invalidante. Es substancial a este respecto y para evitar un vicio invalidante que la Administración en el ejercicio de las potestades discrecionales revele cuáles han sido los elementos que le han permitido formar su voluntad , cuanto menos , para que se pueda impugnar la decisión tomada criticando las bases en que se funda , evitando toda indefensión , y facilitando el control jurisdiccional de administración con clara exposición de todos los

elementos necesarios. Es más si a ello se le añade que en materia de prueba las reglas generales relativas a la carga de la prueba resultan matizadas por el principio de buena fe con el criterio de facilidad , igualmente deberá concluirse que pesa sobre la Administración la carga de probar que los elementos determinantes de su decisión y la relevancia y procedencia de la decisión adoptada efectivamente concurre.

Es así que en el presente caso al menos patentizar una singular misión de cuáles han sido u qué relevancia han tenido los elementos tenidos en cuenta para determinar un discurso de una autopista en una figura de planeamiento , a punto de que por la Administración demandada sólo se aboga por el ejercicio de las potestades discrecionales de planeamiento. Cuestión ésta que además aparece acentuada por una patente horfandad (sic) de alegaciones y de prueba en relación a su totalidad del discurso más allá del ámbito territorial de la figura de planeamiento que nos ocupa e incluso en su ámbito respecto otros posibles trazados , tanto desde la perspectiva de ordenamiento urbanístico como desde la óptica jurídica de ordenamiento sectorial sobre la materia de autopistas y carreteras. En definitiva , con esta forma de proceder sólo cabe concluir que la falta de motivación en los términos expuestos , sólo genera indefensión y es merecedora de la calificación jurídica de invalidez art.48.2 de la L.P.A."

Leído atentamente el documento Memoria Resumen para consulta ambiental sometido al tramite del art. 12 del R.D. 1131/1988 , sorprendentemente no justifica la necesidad del proyecto, por lo que hay que recordar que, el art. 43 de la L.P.A. y el art. 54 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, contiene la enumeración de los actos que deben motivarse:

"Serán motivados , con sucinta referencia de hechos y fundamentos de derecho:

a) Los actos que limiten derechos subjetivos o intereses legítimos.

No resulta difícil señalar los supuestos de actos que limitan los derechos subjetivos. Todos aquellos actos que , directa o indirectamente, comportan una limitación en la esfera jurídica del administrado deben ser motivados.

La motivación, además de permitir determinar con mayor certeza y exactitud el conocimiento de la voluntad manifestada, supone la seguridad del rigor en la formación de dicha voluntad.

Por lo tanto, en aplicación de la normativa citada, dicha evaluación de impacto ambiental debía de haber sido MOTIVADA, es decir, contener las razones de hecho y de derecho que fundamentaban primero la necesidad del proyecto y posteriormente las distintas alternativas propuestas con tan drásticas y graves consecuencias para los abajo firmantes.

La falta de motivación del estudio de evaluación de impacto del proyecto de la Autovía Orbital, causa una grave indefensión a los abajo firmantes, quienes ven gravemente afectados sus derechos e intereses, así como la calidad de vida en el territorio en todos sus aspectos, desconociendo los antecedentes fácticos y jurídicos que han llevado a la Administración a adoptar dicha decisión. Ello además de vulnerar el art. 24 de la Constitución determina la nulidad de actuaciones que el estudio de evaluación ambiental del proyecto Cierre de la Autovía Orbital desemboca.

En este sentido se ha pronunciado la Jurisprudencia:

S. de 12 de diciembre de 1983

"El acuerdo recurrido otorgó a uno de los solicitantes concurrentes el derecho de aprovechamiento de una cantera ubicada en los montes de propios del Municipio , haciéndolo no sólo en contradicción con los fundamentos invocados por la Corporación en sus acuerdos firmes de 3 de febrero y 6 de julio de 1976 denegando la autorización ahora concedida , sino sin razonar los motivos que amparan la preferencia concedida de adjudicatario de tal aprovechamiento sobre otra solicitud presentada , pues el acuerdo se limita a transcribir el resultado de una votación secreta de los ediles asistentes a la sesión; infringiendo así con tal proceder , el artículo 43.a) , L.P.A."

S. de 26 de marzo de 1982

"Esa conocidísima doctrina jurisprudencial interpretadora del artículo 43 de la Ley de Procedimiento Administrativo , que sienta que no cabe confundir la brevedad y concisión de términos de los actos administrativos resolutorios con la falta de motivación , ni necesario exponer los motivos de la decisión cuando están presupuestos en la misma , bastando para estimar cumplido ese requisito con que , aún sumariamente , se indique de forma inequívoca el fundamento de la resolución , y en todo caso , que tal vicio haga incidir al acto en nulidad , ha de determinar , según establece el art. 48 de la dicha Ley , la indefensión de los interesados o , por su entidad , la carencia en el mismo de los requisitos formales necesarios para alcanzar su fin."

S. de 9 de junio de 1983

"...acarrea una falta de motivación del acto administrativo , con infracción del artículo 43 , L.P.A. , lo que , a su vez , y como consecuencia de la indefensión que ello produce , en

aplicación del artículo 48.2 del mismo texto legal , determina la nulidad de actuaciones en que la resolución recurrida desemboca.

QUINTA.- INCONSTITUCIONALIDAD DEL PROYECTO DE AUTOVÍA ORBITAL ABRERA-SANT CELONI, POR VULNERAR EL PRINCIPIO DE DISTRIBUCION DE COMPETENCIAS ENTRE EL ESTADO Y LA GENERALITAT DE CATALUNYA, REGULADO POR LA CONSTITUCION ESPAÑOLA Y EL ARTICULO 9.13 Y 14 DEL ESTATUTO DE AUTONOMIA DE CATALUNYA:

EL Proyecto de Autovía Orbital en su conjunto, es una carretera de ámbito provincial, sin definición previa de objetivos, ni que hasta la fecha los abajo firmantes conozcamos las razones y motivos que impulsan a la Administración del Estado para promover este proyecto, y en consecuencia en aplicación de lo que establecen los apartados quinto del art. 148 de la Constitución Española y arts. 149 (apartados 21 y 24) del mismo texto legal en relación con los apartados 13 y 14 del art. 9 del Estatuto de Autonomía de Catalunya, este proyecto y su previsión, elaboración y ejecución, es competencia de la Generalitat de Catalunya

Debemos invocar la inconstitucionalidad del estudio de evaluación de impacto ambiental del proyecto Cierre de la Autovía Orbital, por cuanto ha sido elaborado vulnerado las competencias que constitucionalmente y estatutariamente le han sido atribuidas a la Generalitat de Catalunya.

El proyecto de Autovía Orbital es competencia de la Generalitat de Catalunya , y lo contrario , infringe lo que establecen los apartados 5 del art. 148 de la CE y 21 y 24 del art.149C.E. del mismo texto legal en relación con los apartados 13 y 14 y del art. 9 del Estatuto de Autonomia de Catalunya.

El art. 148.5 de la C.E. preve que las comunidades autónomas podrán asumir competencias respecto de las carreteras el itinerario de las cuales se desarrolle íntegramente en el territorio de la comunidad autónoma, opción competencial que ha sido recogida por todas las comunidades incluyendo la catalana. En el art. 149 C.E. no se relaciona de manera expresa como competencia exclusiva del estado, la cuestión de las carreteras , pero de acuerdo con la norma de cierre que establece el 149.3 de la C.E. , podemos afirmar que corresponde a las instancias centrales la competencia respecto de las carreteras cuyo itinerario no transcurra , íntegramente en una comunidad autónoma. Este criterio , se ha recogido fielmente en el art 9.13 del Estatuto de Autonomía de Catalunya que atribuía a la Generalitat la competencia exclusiva en materia de carreteras cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de Catalunya.

Es cierto, que los artículos 149.21 y 149.24 de la CE , podría parecer que afecten de alguna manera a dicha competencia exclusiva de la Generalitat, en cuanto que se refieren a los temas de "régimen general de comunicaciones" y a "obras públicas de interés general o la realización de las cuales afecte a más de una comunidad autónoma", pero analizando de una manera sistemática el articulado de la Constitución y Estatuto se desprende que no es así. Asimismo, debe tenerse en cuenta la reiterada jurisprudencia del Tribunal Constitucional, sobre el hecho de que la competencia más específica, debe prevalecer , sobre la de ámbito más amplio (Sentencias de T.C. 71/1982 y 49/1988 de fechas 30 de noviembre y 24 de marzo de dichos años).

Por tanto, y como conclusión, podemos afirmar que el criterio territorial constituye la clave para identificar las competencias estatales y autonómicas en el ámbito de carreteras; criterio que se articula en función de los itinerarios y el mismo debe prevalecer respecto de cualquier norma inferior, ya sea una ley, reglamento o como el caso que nos ocupa un simple estudio de evaluación de impacto ambiental de un proyecto de una parte de la Autovía Orbital, lo que nos permite concluir que esta autovía es sin lugar a dudas competencia de la Generalitat de Catalunya.

El debate actual abierto entre la ciudadanía y los representantes del Gobierno de la Comunidad Autónoma de Catalunya aporta nuevos motivos para la justificación de la titularidad autonómica de este proyecto. Los objetivos y las funciones de la Autovía Orbital, que no han sido explicitadas en los distintos documentos que el Ministerio de Fomento ha elaborado hasta la fecha, son para el Gobierno Autónomo de carácter provincial y comarcal. Con esto se pone aún más de relieve la inconstitucionalidad de la tramitación realizada hasta el momento.

SEXTA – EXPOSICIÓN DE LOS PRINCIPIOS GENERALES QUE MOTIVAN LA OPOSICION A LOS DISTINTOS TRAMOS DEL PROYECTO AUTOVÍA ORBITAL

I - LA NECESIDAD DE PROTEGER LOS ESPACIOS NATURALES DE LA LLANURA DEL VALLÈS

Este apartado tiene por objeto exponer los importantes valores de la red de espacios naturales situada en la llanura del Vallès. Esta red de espacios se vería gravemente afectada por la construcción de la autovía orbital / cuarto cinturón, fuera cual fuera el trazado escogido. Por un lado, esta autovía destruiría y fragmentaría una cantidad importantísima de hectáreas agrícolas y forestales. Por otro, en el contexto actual de falta de Planeamiento Territorial, la presión urbanística que esta vía implicaría en torno a sus conexiones con la red secundaria llevaría a la urbanización de gran parte de las tierras agrícolas. Este conjunto de motivos que giran alrededor de los valores y las amenazas sobre los espacios naturales de la llanura del Vallès, se suma a los motivos vinculados a la necesidad de llevar a cabo un cambio de orientación en las nuevas inversiones en transporte hacia un modelo de movilidad más sostenible, más respetuoso ambientalmente y socialmente, más eficiente, y que permita cumplir los objetivos del Protocolo de Kyoto. La suma de ambos motivos parece suficiente para cuestionar la idoneidad ambiental de cualquiera de los trazados que se puedan plantear.

La Llanura del Vallès es el nombre que recibe la parte de la Depresión Prelitoral Catalana incluida en las comarcas del Vallès Occidental y del Vallès Oriental. Al Norte y al Oeste limita con la Cordillera Prelitoral, y al Sur y al Este, con la Cordillera Litoral. Es en esta depresión donde se ubica la propuesta de la Autovía Orbital de Barcelona.

La Llanura del Vallès se originó durante el ciclo geomorfológico alpino, por el hundimiento del bloque de la llanura respecto a los bloques de las cordilleras Litoral y Prelitoral. Los suelos están constituidos principalmente por materiales sedimentarios del Terciario Superior, si bien en torno a los cursos fluviales encontramos llanuras aluviales constituidas por depósitos sedimentarios del Cuaternario, que son especialmente óptimos para la actividad agrícola. El relieve se caracteriza por la alternancia de llanuras aluviales y pequeñas sierras interfluviales de poca altitud y forma redondeada. A pesar de que algunas zonas drenan hacia la Tordera y el Llobregat, la mayor parte de la Llanura del Vallès pertenece a la cuenca del Besòs, que es el colector terminal de un conjunto de ríos que nacen en la mencionada cordillera Prelitoral.

Los ríos del Vallès presentan un régimen hidrológico mediterráneo: su caudal es normalmente escaso y presenta considerables oscilaciones temporales, suelen padecer un fuerte estiaje y pueden experimentar importantes crecidas después de episodios de lluvias copiosas. La vegetación natural pertenece al

dominio del encinar de *Quercus ilex*, con cierta importancia de los robledales de *Quercus pubescens* en las depresiones y de alcornoques (*Quercus suber*) en el extremo NE. A finales del siglo XIX la filoxera acabó con el paisaje entonces dominado por los viñedos. Una rápida progresión de los pinares colonizadores de tierras abandonadas y la acción humana han favorecido que buena parte de los encinares hayan sido sustituidos por pinares de pino carrasco (*Pinus halepensis*), pino piñonero (*Pinus pinea*) o pino ródano (*Pinus pinaster*).

Por otra parte, cabe destacar que siguiendo los cursos fluviales se encuentran diferentes comunidades vegetales de ribera. El paisaje de la llanura está configurado por un mosaico donde se alternan bosques, cultivos y núcleos urbanos; un estudio del año 1994 realizado por ADENC destacaba que los suelos forestales representaban el 33% de la superficie de la llanura; los agrícolas, el 35%, y los urbanos el 31%.

Actualmente, la llanura vallesana es un espacio altamente urbanizado con una población que supera el millón de personas. Por lo tanto, se ha desarrollado un crecimiento urbano muy destacable y con un considerable grado de dispersión.

a) La llanura del Vallès: un entorno asediado

Sin duda, la imagen de marca de las tierras vallesanas es la de la industrialización, y eso desde el momento, ya algo lejano, en que esta zona de Catalunya se transformó en uno de los pilares fabriles de España. Como consecuencia de esa vocación industrial y de los procesos de crecimiento económico y demográfico inherentes, el territorio vallesano se convirtió pronto en uno de los más densamente industrializados, y esta condición se ha mantenido en los últimos años. Pese a esa clara tendencia industrial y urbana del territorio vallesano, aún hoy, una parte considerable de la superficie comarcal corresponde a espacios naturales. Y, es más, el grueso de estos espacios no se concentra exclusivamente en las superficies naturales protegidas localizadas en las vertientes de las cordilleras Litoral y Prelitoral que delimitan la comarca, sino que una parte muy significativa corresponde a la llanura vallesana.

Aun así, muchos de estos espacios naturales de la Llanura pueden verse condenados a un futuro muy incierto, hasta el punto de poder hablar de un entorno natural asediado a tenor de las tendencias de urbanización más recientes y de las perspectivas a corto y medio plazo. Precisamente debido a la percepción del potencial de estos espacios, así como de la problemática que les puede afectar, lo que ha convertido su protección en objetivo principal de numerosos movimientos ciudadanos.

En su día, el ecólogo Ramon Folch caracterizó el Vallès como "uno de los casos más claros de inmoliación irresponsable de un medio natural sabiamente humanizado" (Folch, 1988). Aún asumiendo

esta sentencia, entendemos que todavía no estamos ante una situación irreversible, y que podemos diseñar un territorio donde vivir con una buena calidad de vida. Pero también es cierto que el tiempo no juega precisamente a nuestro favor: ahora es el momento de forzar una inflexión para lograr la conservación de los espacios naturales que sobreviven. Si no es así, el crecimiento en espiral de la ocupación urbana del territorio de la llanura vallesana será demoledor.

b) El interés de los espacios naturales de la llanura del Vallès.

Una parte importante del territorio vallesano cuenta con algún tipo de protección y ha sido incorporada en el P.E.I.N. (Plan de Espacios de Interés natural). Este plan incluye 9.169 ha del Vallès Occidental y 24.916 ha del Vallès Oriental, que supone el 23% de la superficie comarcal. Esta cifra se podría contemplar con un cierto optimismo, pero lo que la cifra no permite apreciar es que esta superficie corresponde únicamente a las sierras. Por lo tanto, aunque una parte importante de los espacios naturales de la Llanura pueda estar catalogada en el planeamiento local como suelo no urbanizable, esto no constituye ninguna garantía, ya que se pueden recalificar en el futuro. Este es uno de los retos más importantes que enfrentan los diferentes municipios del Vallès: cómo asegurar la preservación de estos espacios naturales, de paisajes característicos, en el entorno de la metrópolis barcelonesa. A pesar de dichas incertezas sobre su futuro, los espacios naturales de la llanura del Vallès presentan aún hoy día un gran interés desde el punto de vista natural, cívico y estratégico en la articulación del territorio metropolitano.

El interés natural de la llanura del Vallès

El paisaje de la llanura del Vallès presenta un mosaico de ambientes agrícolas y forestales en torno a las zonas urbanizadas. El desarrollo de la actividad agrícola y ganadera en la zona fue favorecido antaño por factores tales como el clima templado de tipo mediterráneo que la caracteriza, sus suelos profundos desarrollados sobre depósitos sedimentarios blandos, la existencia de unos recursos hídricos importantes y, en general, su suave orografía.

Desde una perspectiva biológica, esta combinación de ambientes naturales en la llanura del Vallès es sumamente interesante. Por un lado, encontramos un conjunto de organismos ausentes o raros en nuestras cordilleras. Eso se debe en gran medida al hecho de que muchos seres vivos se presentan asociados a ambientes abiertos como los campos de cultivo, poco representados en las sierras, donde el predominio de las superficies forestales es excesivamente dominante. Por otro lado, las condiciones que se dan en las zonas de contacto entre el medio agrícola y el forestal comportan un importante conjunto de interacciones biológicas entre ambos tipos de ecosistemas y determinan la presencia de una elevada biodiversidad. Éste es, por ejemplo, el caso de determinadas aves, que se alimentan en los espacios abiertos que conforman campos de cultivos y baldíos, y que hallan refugio o anidan en las zonas forestales adyacentes. Muchos organismos relacionados con los ecosistemas fluviales se

encuentran localizados en la llanura del Vallès, puesto que es allí dónde pueden lograr un mayor grado de desarrollo.

Además, los espacios naturales de la llanura del Vallès desarrollan funciones de conexión biológica entre los diferentes espacios naturales de las sierras Litoral y Prelitoral (con diferentes figuras de protección, en general) por una parte, y de las llanuras prelitorales de las comarcas del Penedès y la Selva. De esta forma, esta red de conexiones biológicas a través de la llanura vallesana tiene un especial interés en la estrategia para la conservación del patrimonio natural de Catalunya.

IBA “Sierras Prelitorales de Barcelona”

El programa para establecer las Áreas Importantes para las Aves europeas (Important Bird Areas, IBAs), desarrollado por BirdLife International, pretende identificar, seguir i proteger sitios clave para las aves en todo el continente europeo. En España esta tarea es realizada por la Sociedad Española de Ornitología (SEO). En una primera fase, se han seleccionado una serie de enclaves importantes para la conservación de las aves (las IBAs), sobre las que en el futuro se requiere a los estados y diferentes administraciones para que establezcan diferentes medidas de protección, entre otras als llamadas Zonas de Especial Protección para las AVES (ZEPAs).

El objetivo de este programa es garantizar el mantenimiento de los valores naturales de las mas de 4.000 áreas delimitadas en Europa, si es posible mejorandolos. Las IBA son zonas particularmente importantes para la conservación de las aves porque sostienen regularmente población significativa de una o más especies amenazadas global o regionalmente, especies endémicas o poblaciones altamente representativas. Las áreas importantes para las aves son más que un conjunto de sitios, ya que tienen como objetivo formar una red de sitios que aseguren que las especies migratorias encuentran espacios adecuados para alimentarse y para la invernada a través de sus respectivas rutas.

Las IBAs fueron seleccionadas sobre la base criterios establecidos internacionalmente. Además, es importante destacar que, teniendo en cuenta el buen papel de las aves como bioindicadoras ambientales, el reconocimiento de una zona como IBA implica el reconocimiento en conjunto de un rico patrimonio natural. En Europa, el criterio incorpora diversos tratados de conservación como la Red Emerald bajo la convención de Bern, la convención de Helsinki, así como la Directiva Aves (Directiva 79/409/CEE) de la Unión Europea.

La IBA “Sierras Prelitorales de Barcelona” supone el reconocimiento de la llanura del Vallès como un espacio natural de gran valor para las aves. Aún así, hasta el momento no se han desarrollado medidas para la protección de las características que convierten los espacios naturales de la llanura del Vallès en un hábitat de especial interés para las aves.

El caso de algunas especies de especial valor merece ser analizado con mayor detalle. Es el caso del águila-azor perdicera (*Hieraaetus fasciatus*), especie catalogada “En Peligro” en el Atlas de las Aves Reproductoras de España¹ y como SPEC 3 a nivel europeo (estado de conservación desfavorable). Dicha especie utiliza las zonas altas de la sierras prelitorales para la nidificación, pero utiliza como zonas fundamentales de alimentación las zonas de llanura próximas, donde se proyecta la construcción de la autovía. Otras especies cuyas poblaciones quedarían severamente afectadas por la autovía serían la tórtola común (*Streptopelia turtur*; catalogada como “Vulnerable” en el estado español; SPEC 3), la culebrera europea (*Circaetus gallicus*; SPEC 3), la lechuza común (*Tyto alba*; SPEC 3), el mochuelo europeo (*Athene noctua*; SPEC 3), el cárabo común (*Strix aluco*; SPEC 4), el chotacabras europeo (*Caprimulgus europaeus*; SPEC 2), el abejaruco europeo (*Merops apiaster*; SPEC 3), y la golondrina común (*Hirundo rustica*; SPEC 3).

Teniendo en cuenta que las IBAs han sido establecidas atendiendo a criterios objetivos y estandarizados a nivel europeo, y centrándose especialmente en la importancia de determinadas poblaciones en el contexto mundial o europeo, es evidente que nos encontramos ante uno de los defectos más importantes del estudio. Sin subsanar dicha deficiencia es imposible analizar objetivamente la totalidad del impacto ambiental del proyecto.

Hábitats. Directivas 92/43/CEE y 97/62/CEE

Entre los hábitats prioritarios para la Unión Europea presentes en la zona cabe destacar las *Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del Thero-Brachypodietea*, código 6220. El Artículo 1 de la Directiva 92/43/CEE indica al definir los hábitats naturales prioritarios en el ámbito de los estados miembros: “tipos de hábitats naturales amenazados de desaparición presentes en el territorio contemplado en el artículo 2 cuya conservación supone una especial responsabilidad para la Comunidad habida cuenta de la importancia de la proporción de su área de distribución natural incluida en el territorio contemplado en el artículo 2”. De lo que se desprende la necesidad de una correcta estimación de las áreas ocupadas por los mencionados hábitats prioritarios.

Por otra parte, se ignora la presencia en este apartado de uno de los hábitats de interés comunitario. Se trata del codificado como 9540² (“Pinares mediterráneos de pinos mesogeanos endémicos”; subtipo 42.841, en el que se incluyen los bosques ibéricos de pino carrasco (*Pinus halepensis*). Esta deficiencia también es importante ya que esta asociación vegetal ocupa grandes extensiones en la zona

¹ Martí, R. & Del Moral, J. C. (Eds.) 2003. Atlas de las Aves Reproductoras de España. Dirección General de Conservación de la Naturaleza-Sociedad Española de Ornitología. Madrid.

² European Commission. DG Environment. April 2003. Interpretation Manual of European Union Habitat - EUR 25

afectada por la autovía, en ocasiones combinada con otro hábitat de interés (Encinares de *Quercus ilex* y *Quercus rotundifolia*, código 9340) o incluso enriquecido con especies características de uno de los hábitats prioritarios (Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del Thero- Brachypodietea, código 6220).

En consecuencia, se impone la necesidad de completar los datos de este apartado, netamente deficiente, para poder evaluar correctamente el impacto ambiental del proyecto.

El interés cívico de los espacios naturales

Al margen de los valores puramente naturales, estos espacios presentan otros valores de carácter cívico, nada despreciables. Los espacios de la Llanura constituyen para un gran número de ciudadanos el entorno natural más próximo donde pueden desarrollar prácticas de recreo y actividad cívica.

El desarrollo urbano experimentado en nuestro territorio en las últimas décadas ha comportado unos modelos de ciudades con claras deficiencias de espacios verdes. Este hecho ha propiciado en gran medida los movimientos masivos de ciudadanos que durante el fin de semana buscan espacios alternativos al medio urbano cotidiano para disfrutar de su tiempo de ocio.

Existe un elevado nivel de frecuentación de las áreas de recreo situadas en los espacios naturales protegidos de las sierras litoral y prelitoral. A menudo ven desbordada su capacidad, lo cual constituye un claro indicador no ya de las posibilidades, sino de la necesidad de impulsar el potencial recreativo de los espacios naturales de la Llanura. En este sentido, queremos remarcar el uso metropolitano de estos espacios: un ejemplo sería el Bosque de Can Deu, que recibe visitantes incluso de la comarca del Barcelonés.

Desde una perspectiva económica, es necesario valorar que la relación entre el uso social en estas áreas y los costes que se pueden derivar de este uso resulta sumamente ventajosa para el conjunto de la sociedad. En este sentido, hay que señalar la necesidad de mantener la actividad agraria en cuanto que constituye una forma de gestión del territorio sufragada por el sector privado, que garantiza el bajo coste del mantenimiento de dichas áreas. Pero la actividad agraria, además, configura el típico paisaje vallesano de mosaico, que registra una elevada biodiversidad y juega una importante función cultural y social. En este sentido, sería necesario ordenar los huertos periurbanos para facilitar su viabilidad.

Pese a ello, la evidencia muestra la desatención que reciben incluso las zonas de esparcimiento consolidadas alrededor de nuestros pueblos y ciudades, con carencias de infraestructuras básicas que dignifiquen la estancia de las personas que en ellas se reúnen. Ante esta situación, es necesario potenciar las zonas de esparcimiento aprovechando también el rico patrimonio histórico que guarda el

territorio en forma de caminos, iglesias, masías, molinos o yacimientos arqueológicos. Pero el valor cívico de esos espacios no pasa solamente por aprovechar la vertiente recreativa, sino que hay que insistir en su potencial pedagógico y cultural: los ciudadanos y ciudadanas tienen a su alcance un escenario óptimo para tomar contacto con la naturaleza y descubrir los valores de convivencia y respeto con el medio ambiente en su entorno más inmediato.

El valor estratégico de los espacios naturales en el contexto metropolitano

Situados en un contexto de aglomeración urbana, y sometidos a una fuerte presión humana, los espacios naturales constituyen una pieza clave en la articulación del territorio metropolitano. La preservación de esos espacios y, sobre todo, su dignificación, constituyen una garantía para evitar la degradación del territorio metropolitano, un freno a la proliferación de superficies suburbanizadas de fuerte impacto visual y, en definitiva, permite congelar la consolidación de un continuo urbano amorfo y despersonalizado. Los espacios naturales periurbanos permiten el mantenimiento de la idiosincrasia de nuestros pueblos y ciudades, garantizan las discontinuidades urbanas y constituyen signos de identidad para sus habitantes.

La existencia de estos espacios naturales cubre la demanda social de ocio, tal y como se ha visto en el apartado anterior. Su desaparición no significa la desaparición de la demanda, sino simplemente la externalización de las necesidades de ocio fuera del conjunto de la región metropolitana.

El mantenimiento de una red de espacios naturales debe contemplarse como una necesidad incuestionable -puesto que constituye un factor esencial para el mantenimiento de la calidad de vida de la población-, pero también como una apuesta estratégica, ya que las variables medioambientales tienen cada vez más importancia en el conjunto de parámetros de competitividad territorial. Sin duda alguna los valores ecológico-ambientales son parámetros cada vez más decisivos para la atracción de actividad económica de alto valor añadido.

En este sentido, sin duda alguna los valores ecológico-ambientales son parámetros cada vez más decisivos para la atracción de actividad económica de alto valor añadido.

c) Problemáticas actuales asociadas a los espacios naturales de la llanura del Vallès

Problemática urbanística

El acelerado proceso de urbanización de la llanura del Vallès se ha caracterizado por las bajas densidades y la dispersión residencial, junto con un desarrollo lineal de los polígonos industriales a lo largo de las principales vías de comunicación. Las problemáticas más destacadas que comporta este modelo en el ámbito urbano son las siguientes:

- Las bajas densidades residenciales comprometen la viabilidad de las inversiones sociales

por falta de una masa crítica de ciudadanos en estas áreas.

- La dispersión urbana y la red de polígonos industriales asociada a las carreteras, está generando una gran demanda de infraestructuras viarias que conllevan, a su vez, más ocupación del suelo. En este sentido, se constata fácilmente que todas las carreteras y autopistas han generado de forma incontrolada nuevos crecimientos urbanísticos.
- La elevada movilidad de este modelo incrementa los costes sociales del transporte, aumenta la contaminación atmosférica local y global (efecto invernadero), conduce a una escasa eficiencia en el gasto energético en la función de movilidad, y a una pérdida global de tiempo en las retenciones de tráfico. Si continúa la actual expansión de la red viaria, la contaminación atmosférica local podría llegar a ser problemática. Tan sólo hay que recordar que el clima mediterráneo del Vallès comporta frecuentes periodos de anticiclón que estanca las masas de aire y sus contaminantes.
- Finalmente, este aumento global de la superficie urbanizada en la Llanura del Vallès incrementa peligrosamente el riesgo de inundaciones en diferentes puntos del fondo de la cubeta del Vallès. Algunos estudios sobre el Valle del Mogent, ponen de manifiesto la reducción del tiempo entre periodos de inundación, por causa de la mayor canalización superficial del agua de lluvia y por lo tanto, de la menor infiltración de ésta en el suelo. A este respecto, fijemos la atención especialmente en la zona de Cerdanyola del Vallès (dónde se da la unión entre la Riera de Sant Cugat y la Riera Seca), la creciente impermeabilización de la Riera de Caldes y la red de urbanizaciones del Valle del Tenes.

Problemática agrícola y ganadera

Diversas son las problemáticas detectadas en relación con la agricultura. Detallamos a continuación las más significativas.

- La superficie agrícola de la llanura ha ido disminuyendo de manera acelerada durante los últimos veinte años, hecho asociado básicamente a la sustitución de los cultivos por suelos urbanizados, sobre todo residenciales e industriales. La expansión urbana, además, está ocupando las mejores tierras de cultivo, aquellas dónde la rentabilidad económica sería más alta porque se podrían obtener productos más directamente comercializables, como los hortofrutícolas. En este sentido, destaca la pérdida de zonas especialmente productivas como el Valle del Mogent entre Martorelles y Santa Agnès de Malanyanes o el “Pla de Llerona”
- La contaminación del agua y los vertederos incontrolados. La baja calidad del agua de algunas rieras es responsabilidad tanto de la agricultura como de las urbanizaciones construidas entre los años 70 y 80. Muchas de ellas no han resuelto correctamente, hasta los últimos años, el tratamiento de sus aguas residuales. No hay que olvidar, por otra parte, la contaminación debida a la actividad industrial y los vertederos domésticos no

controlados.

- El acelerado proceso de ocupación urbanística y las constantes recalificaciones de las áreas agrícolas como suelo urbanizable en los municipios de la llanura del Vallès, comporta una grave inseguridad jurídica para el agricultor sobre el uso futuro del suelo. Esta inseguridad no ayuda a generar la necesaria confianza en la viabilidad temporal de las explotaciones, elemento básico para apostar por su dinamización.
- También es necesario constatar que los propietarios agrícolas de la llanura son de edad avanzada y que en algunas zonas la superficie de explotación es reducida; la yuxtaposición de estos dos factores conlleva considerables dificultades para la modernización de las explotaciones agrícolas. Además, el elevado precio del suelo agrícola debido a la presión urbanística, impide que los agricultores puedan optar por una estrategia de ampliar la superficie de explotación para amortizar las inversiones realizadas en su modernización; y además, un problema añadido es el elevado nivel de arrendamiento del total de las tierras que se trabajan. Este hecho, comporta inseguridad para el arrendatario por el riesgo de que el propietario venda los campos agrícolas.
- Como respuesta a todo este conjunto de inseguridades para la actividad agraria, existen algunos proyectos de parques agrícolas o rurales desarrollados o en proceso, como el Parque Rural de Gallecs o el Parque Agrícola del Rodal de Sabadell

Problemática ecológica

Los sistemas naturales presentes en la Llanura del Vallès se ven afectados actualmente por numerosas actuaciones humanas que comprometen su viabilidad. Entre estos fenómenos, destacaríamos la destrucción de los ecosistemas asociados a los cursos fluviales y el abandono de la actividad agrícola; aun así la expansión urbanística y la construcción de nuevas infraestructuras viarias constituyen con diferencia los fenómenos con un impacto más pernicioso sobre la integridad y viabilidad temporal de este patrimonio biológico.

El hecho de que la expansión urbanística y la construcción de nuevas infraestructuras viarias constituya en este momento el principal proceso de degradación del patrimonio biológico, se hace evidente en las siguientes consideraciones:

- Elevada magnitud de la superficie afectada. Actualmente los suelos urbanizados superan el 32% de la superficie de la llanura y casi todos los municipios impulsan proyectos con el objetivo de incrementar su suelo edificable. Por otro lado, los proyectos de nuevas infraestructuras viarias también implican una pérdida considerable de suelos agrícolas y forestales.
- Irreversibilidad. A diferencia de las alteraciones del medio que no comportan la pavimentación del terreno, la práctica totalidad de las actuaciones urbanísticas casi siempre

producen transformaciones permanentes sobre el territorio.

- Drasticidad del impacto directo. Los procesos urbanísticos sustituyen medios de elevada riqueza y diversidad, como los agrícolas y los forestales, por otros con un valor biológico muy inferior.

De la diagnosis socioeconómica y ambiental se desprenden especialmente los siguientes hechos:

- Los riesgos crecientes de inundabilidad por la pavimentación y las lluvias torrenciales, a que están sometidas las ciudades del fondo de la cubeta orográfica del Vallès, obligan a definir unos separadores urbanos o vías verdes de la máxima amplitud posible entre las grandes áreas urbanas que impidan el aumento de la escorrentía superficial del agua de lluvia..
- Dado que los espacios de interés natural protegidos se encuentran ubicados en las sierras del Vallès, predominantemente forestales, deberían protegerse también del proceso de urbanización los espacios abiertos y agrícolas de la llanura si no se quiere perder una parte significativa de la biodiversidad del conjunto de la comarca. Se reconoce así la especificidad de los espacios agrícolas y la función de complementariedad, insustituible, respecto a las áreas forestales.
- Dado que la gestión agrícola es básica para mantener esta diversidad en los espacios abiertos, es urgente actuar con políticas de apoyo a esta actividad económica, buscando así el compromiso entre la función de producción agrícola y las funciones ambientales. Estas políticas no deberían olvidar que los agricultores son profesionales dedicados a las actividades de agricultura y ganadería.
- Dada la necesidad de mantener las conexiones biológicas para la viabilidad futura de los espacios naturales de la llanura (pero también de las sierras), y teniendo presente que la expansión urbanística prácticamente sólo ha dejado operativos para esa función los ríos, es necesario actuar sobre el sistema fluvial del Besòs para mejorar su calidad, así como sobre la red viaria para permeabilizarla para el tránsito de fauna en aquellos corredores agroforestales aún operativos.

d) La protección de los espacios naturales de la Llanura. El territorio del Vallès en un marco de sostenibilidad.

La necesidad de creación de una red de espacios naturales protegidos

Las consideraciones expuestas en torno a los valores naturales de la llanura del Vallès y las problemáticas que los afectan, nos llevan a la conclusión de que la conservación global y efectiva de los espacios naturales de la llanura vallesana tiene que contemplar una limitación de la expansión del suelo urbanizado y de las infraestructuras de transporte viario. El mantenimiento del actual ritmo de consumo de suelo para la urbanización comportaría un futuro para el Vallès dominado por una matriz de edificaciones e infraestructuras y con unos retazos de territorio no urbanizado que no podrán mantener

la integridad de los sistemas naturales que contienen.

En este sentido, planteamos la necesidad de la creación de una red de espacios naturales protegidos en la Llanura, capaz de salvaguardar los valores naturales específicos de este espacio comarcal, de mantener la calidad de vida y la idiosincrasia de la comarca y de sus municipios y de responder a las necesidades sociales de espacios naturales próximos para el ocio y la realización personal.

Esta red, además, debe garantizar el máximo grado de conexión entre los espacios naturales de su entorno, especialmente aquellos que se encuentran recogidos en el Plan de Espacios de Interés Natural (P.E.I.N.). A este último aspecto hace referencia el propio PEIN, que en su programa de desarrollo prevee la creación de un programa específico de trabajo destinado a la determinación de los criterios y medidas necesarios para garantizar el mantenimiento de las conexiones biológicas entre los espacios incluidos en el Plan.

El establecimiento de una red de espacios naturales protegidos en la llanura del Vallès tendría que considerar dos principios básicos desde el punto de vista biológico:

- El mantenimiento de las áreas de gran superficie que darían coherencia a la conexión con los espacios PEIN.
- La configuración de un sistema de conexiones, áreas naturales de menor extensión situadas entre las grandes áreas.

Este segundo tipo de áreas tendría una función de apoyo a las poblaciones de animales y vegetales características de la Llanura y, a su vez, servirían como elementos de una retícula de superficies naturales conectoras entre los grandes espacios naturales del entorno de la Llanura. Aun así, puede haber pequeñas áreas con un interés social y/o natural singular que también deberían ser protegidas independientemente de su función conectora.

El elevado nivel de fragmentación que presentan actualmente los espacios naturales de la comarca justifica el interés por mantener las áreas naturales de mayor superficie. En el contexto vallesano, la preservación de estas áreas al margen de los procesos de urbanización es la mejor garantía de conservación de la biodiversidad, dado el mayor número de especies que acogen y el menor grado de vulnerabilidad que suelen mostrar en comparación con las áreas naturales de pequeñas dimensiones. La petición de estructurar las principales áreas de interés natural de la Llanura mediante un conjunto de espacios naturales de conexión, se basa en el principio general según el cual una área que forma parte de un continuo, al estar aislada mantiene un número de especies inferior al que presentaba antes de su aislamiento.

El planteamiento de la red de espacios protegidos de acuerdo con el criterio de continuidad resulta opuesto a la concepción del espacio protegido como un sistema de islas inconexas, ya que bajo este planteamiento no se pueden lograr los requerimientos de funcionalidad biológica mencionados.

Esta red de áreas protegidas en la llanura del Vallès resultaría eficaz para la conservación del patrimonio natural contenido en esta porción de la comarca, y a la vez serviría de base para el mantenimiento de las conexiones biológicas entre los espacios naturales protegidos a través del PEIN y de los Parques Naturales de su entorno -como en los espacios protegidos de las sierras-, conexiones que tienen lugar a través de los sistemas naturales de la Llanura. Desde esta perspectiva regional de conservación, hay que destacar el valor del conjunto de áreas naturales que integran los corredores biológicos del eje del Llobregat, el eje del Baix Montseny, el eje Prelitoral, los ejes secundarios entre las sierras y los ejes fluviales.

Los ejes del Llobregat y del bajo Montseny representan las vías de contacto más relevantes entre los espacios naturales de ambas cordilleras incluidos en el PEIN. El eje del Llobregat sigue las sierras situadas entre el Llobregat y el valle de la riera de las Arenas - riera de Rubí, y tiene gran importancia la conexión forestal de Sant Llorenç del Munt y la Sierra del Obac con las Sierras del Ordal y Collserola. Por su parte, el eje del Baix Montseny abarca las sierras que se extienden desde el pie del Montseny hasta el río Tordera, y comunica los sistemas forestales del Macizo del Montseny con los de las Sierras del Montnegre y del Corredor.

El eje Prelitoral se sitúa a lo largo de la depresión Prelitoral y pone en contacto la llanura del Penedès con la llanura de la Selva. El conjunto de áreas naturales que configuran este eje desarrolla un papel de conexión a nivel de ambientes abiertos. La alta densidad de superficie urbanizada en la porción más meridional de la Llanura circunscribe este eje de conexión biológica a las áreas naturales de alto interés situadas al pie de la cordillera Prelitoral.

Reforzando estas vías principales de flujo biológico se presentan los ejes entre sierras secundarios - localizados entre los continuos urbanísticos vallesanos, a lo largo de los valles de los principales cursos fluviales-, y los ejes fluviales, estructuras lineales que a menudo representan los únicos espacios naturales que atraviesan grandes extensiones urbanizadas.

Por lo que hace referencia a la degradación que afecta a determinados sectores de estos espacios naturales de la Llanura, hay que tener presente la capacidad de regeneración de que están dotados nuestros sistemas naturales, y por lo tanto, las enormes posibilidades que ofrecen de cara a una gestión orientada hacia su mejora.

Hoy podemos constatar un amplio consenso social sobre la necesidad de la preservación de grandes extensiones de la llanura como espacio agroforestal. Un ejemplo de esta inquietud social por el futuro de los espacios agroforestales naturales de la Llanura del Vallès ha sido el reciente “Manifest de Sant Celoni” para el reconocimiento de las Vías Verdes del Vallès (eje de conexión biológica en la llanura del Vallès). Este manifiesto parte de una reflexión previa de varios especialistas conocida como “Manifest d’Olot per la Salvaguarda de la Connectivitat Ecològica i Paisatgística de Catalunya”. En este sentido, destaca especialmente la petición de la SEO/BirdLife de declarar buena parte de la llanura del Vallès como Zona de Especial Protección para las Aves.

Hay que recordar que los hábitats más amenazados en Europa son precisamente los espacios abiertos mediterráneos, donde la actividad agrícola ha sido un factor determinante en la configuración de estos paisajes.

La integración de los valores naturales como un parámetro más en la ordenación del territorio y un mayor grado de coordinación territorial, comportarán gestionar y buscar alternativas a aquellos planes sectoriales caracterizados por afectar de manera grave el mantenimiento del medio natural de la Llanura. Este es el caso de la Autovía Orbital o Cuarto cinturón, proyectado por el Gobierno Central y aprobado en 1985 por el Parlamento de Catalunya dentro de su Plan de Carreteras, sin que responda a las necesidades de movilidad, ni regionales ni internacionales, a corto y a medio plazo. Su trazado, al pie de la cordillera Prelitoral, fragmentaría la mayor parte de las áreas naturales importantes de la llanura del Vallès, además de constituir un nuevo eje impulsor del crecimiento urbanístico en toda su área de influencia, al estilo de lo que ya ha pasado alrededor del Tercer cinturón o B-30.

La propuesta del Parque Agrícola del Vallès

En el paisaje histórico del Vallès la agricultura ha tenido un papel destacado. La Llanura del Vallès se ha caracterizado históricamente por la diversidad de tierras de cultivo y por la belleza de sus paisajes, que combinan sabiamente masías, campos, bosques y ríos.

De todo lo anteriormente expuesto, se deduce que es necesario optar decididamente por la gestión agrícola de los espacios abiertos de la llanura e incorporar los nuevos conocimientos ambientales adquiridos, la defensa del patrimonio natural e histórico, y el fomento de un uso social racional como espacio de recreo. Con este fin se ha elaborado el documento “Bases per a la protecció del Parc Agrícola del Vallès (PAV)” como propuesta que define un modelo de protección, ordenación y gestión de los espacios agrícolas del Vallès basado en cuatro instrumentos esenciales. Los dos primeros plantean la ordenación y protección del espacio abierto de la llanura en dos ámbitos del planeamiento. El primero sería el futuro Plan Territorial Metropolitano de Barcelona y un segundo más preciso se haría a través de un Plan Especial del Parque Agrícola del Vallès. La gestión del Parque Agrícola del Vallès

se delimitaría a partir de un Convenio que crearía un Consorcio entre las diversas administraciones públicas implicadas y los propietarios agrícolas. El Consorcio del Parque Agrícola del Vallès sería el responsable de elaborar finalmente el Plan de Desarrollo y Gestión del Parque Agrícola. Consorcio y Plan de Desarrollo y Gestión completan los instrumentos propuestos en las Bases. El objetivo de las Bases para la protección del PAV es explicitar en qué ámbitos de la planificación territorial es necesario que se fundamenten y qué pautas de gestión hay que aplicar a los espacios agrícolas, forestales y fluviales, así como al patrimonio natural y histórico existente. La finalidad última es, sin duda, configurar un Vallès con una estructuración territorial más racional y sostenible, que garantice la futura conservación de sus espacios naturales. Esto sólo será posible con la incorporación de este proyecto en la ordenación territorial del Vallès.

Dos documentos encargados desde las administraciones locales vienen a demostrar el interés para la conservación de estos espacios naturales. Por un lado el documento “Definició de la connectivitat de l'Àrea de Gallecs amb els espais naturals de la Serralada prelitoral i la serralada Litoral”, realizado por la Universitat de Girona y que analiza las posibilidades de ampliar el espacio rural de Gallecs con el resto de espacios naturales de la comarca. Por otro lado el proyecto del “Espai Agroforestal de Llevant” (EAL), desarrollado por el Centre de Recerca Ecologica i Aplicacions Forestals (CREAF) de la Universidad Autónoma de Barcelona. El Estudio de diagnosis del EAL, que conecta el macizo de Sant Llorenç del Munt y la sierra de Marina a través de la llanura vallesana entre el río Ripoll y la riera de Caldes, ha sido encargado por cinco municipios (Sabadell, Castellar del Vallès, Sentmenat, Polinyà, y Santa Perpètua de Mogoda) y tendría que servir de base para la protección de los valores naturales y paisajísticos de la zona.

e) Más allá del trazado: el impacto indirecto del Cuarto Cinturón sobre los espacios naturales de la llanura del Vallès

Ante la inexistencia de un Plan Territorial Metropolitano de Barcelona, son muchos los municipios del sector norte de la llanura que mediante su Plan de Ordenación Urbanística Municipal han hecho una apuesta por la contención del crecimiento urbano y la preservación de los espacios naturales que los rodean.

El crecimiento urbano previsto en los municipios del Vallès entra en contradicción con la voluntad de dar continuidad a la conurbación de Barcelona que conlleva el modelo en el que se fundamenta el proyecto de Autovía Orbital o Cuarto Cinturón de Barcelona. Eso comporta la desestructuración de las ciudades y pueblos del Vallès, implantando un crecimiento urbano difuso con el único objetivo de consolidación de la ciudad de Barcelona y sus necesidades.

La construcción de determinadas infraestructuras de naturaleza supramunicipal condiciona la ejecución

y la soberanía del planeamiento urbanístico de los municipios. Por lo tanto, los responsables de evaluar el impacto ambiental del proyecto de Autovía Orbital o Cuarto Cinturón de Barcelona, no pueden menospreciar el efecto urbanizador de esta infraestructura, ni tampoco atentar contra el principio de autonomía local reconocido en la Constitución.

La falta de respeto por la voluntad municipal, manifestada en la aprobación del planeamiento urbanístico y mediante escritos presentados ante el Ministerio de Fomento, ha motivado la disconformidad de distintos ayuntamientos implicados en relación a los distintos trámites administrativos del proyecto.

Más allá de estos elementos de carácter puntual relacionados con el trazado, cabe señalar que las autopistas juegan un papel decisivo tal como advierte el insigne urbanista y arquitecto M. de Solà-Morales en "Les formes de creixement urbà", Ed. UPC , Barcelona 1993:

"Mientras los ferrocarriles comportaron planes de ordenación urbana importantes y fuertes inversiones en servicios urbanos, las autopistas constituyen, seguramente, el plan real y efectivo de transformación frente a los pretendidos Planes Generales. Hay, así, suficientes fundamentos para afirmar que el proceso de producción en que se insertan no aprovecha el capital constante producido en años anteriores - esta consideración de despilfarro ha sido teorizada ya desde otros puntos de vista- y también que la funcionalidad interna del artefacto producido exige mayor atención a accesos, centros de intercambio de transportes, distribución modal , de la que las redes arteriales genéricas ofrecen.

(...) La atribución a las sociedades concesionarias de la responsabilidad del crecimiento urbano contrasta con el poco compromiso que toman sobre los efectos inducidos por sus actuaciones; en los proyectos de autopistas, la atención técnica es exclusiva sobre las obras de fábrica y las características geométricas del trazado, como a optimización del nivel de servicio del usuario y , sobretodo, como balance económico entre coste de construcción y coste de expropiación. Accesos y enlaces son las muestras físicas de la falta de urbanidad de estas actuaciones".

Por tanto, el modelo que se impone con la ejecución de este proyecto configura la desestructuración de las ciudades y de los pueblos del Vallés y del Baix Llobregat, en un proceso urbanístico de creación de suburbios de estas ciudades, hasta constituir un continuo urbano, gran suburbio de Barcelona.

II – MODELO DE MOVILIDAD, RED VIÁRIA Y SOSTENIBILIDAD

a) Transporte, sostenibilidad y reducción del efecto invernadero

La demanda de transporte, especialmente la del transporte por carretera, está experimentando un rápido crecimiento en todo el mundo. Es sobradamente conocido que este crecimiento tiene consecuencias en numerosos ámbitos, incluido el del consumo de energía, el cambio climático y la salud humana. No es intención de este escrito desarrollar estas consecuencias, ampliamente estudiadas, sino llevar a cabo un repaso de las políticas españolas y europeas en relación al binomio transporte y cambio climático, aspecto de gran importancia para la toma de decisiones ambientales respecto grandes infraestructuras de transporte.

La disociación de la demanda de transporte y el crecimiento económico ha sido durante varios años uno de los objetivos principales de la política de transportes de la UE, pero aún no ha dado resultados. Tal como se recoge en el informe europeo TERM2004, un objetivo clave de la política europea de transporte es estabilizar el reparto modal de los transportes en los niveles de 1998 para el año 2010. Durante la última década la red de autopistas, se ha incrementado en más de 12.000 km en los 15 antiguos estados miembros. El resultado de esta política de transporte ha sido el incremento de un 20% en las emisiones de CO₂ del transporte por carretera

El elevado ritmo de aumento contrarresta totalmente las mejoras ambientales que podrían aportar las nuevas tecnologías que aportan mayor eficiencia en el uso de la energía y menor generación de gases contaminantes.

El sexto programa marco de la UE para el Medio Ambiente tiene como objetivo estabilizar las concentraciones atmosféricas de gases de efecto invernadero en un nivel que no provoque variaciones no naturales en el clima de la Tierra.

- A corto y medio plazo, la meta consiste en reducir para 2008-12 las emisiones de gases de efecto invernadero un 8% con respecto a los niveles de 1990 (según se acordó en Kioto).
- A más largo plazo, tenemos que reducir aún más las emisiones globales, aproximadamente un 20%-40% en 2020 en comparación con los niveles de 1990.
- El programa reconoce, por primera vez, que es preciso considerar la meta a largo plazo establecida por el Grupo Intergubernamental del Cambio Climático, consistente en reducir esas emisiones un 70%.

El Libro Blanco sobre la política común de transportes contiene 60 medidas que deben tomarse a escala comunitaria, varias de las cuales contribuyen a la reducción de emisiones de gases de invernadero para el 2010. A continuación se enumeran las medidas que deben incluirse para el sector del transporte de acuerdo con lo establecido en el Libro Blanco.

Propuesta para modificar el equilibrio entre los distintos modos de transporte

Antecedentes

Las emisiones de gases de invernadero del sector del transporte, suponiendo que continúen las tendencias de los últimos años, está previsto que aumenten en un 50% entre 1990 y 2010. Sólo el sector del transporte por carretera causa actualmente el 84% de las emisiones de CO₂ relacionadas con el transporte. El transporte aéreo es el modo que tiene el mayor índice de crecimiento de emisiones de gases de invernadero. Por tanto, para contener el crecimiento de las emisiones de gases de invernadero del sector del transporte, la prioridad fundamental es un desplazamiento del sector de la carretera y el transporte aéreo a modos más limpios, como el ferrocarril y las vías navegables interiores.

Actuación de la Comisión

Debe aplicarse un paquete de medidas que aseguren la contención del crecimiento del transporte por carretera y consigan que el reparto entre modos de transporte de 1998 se alcance otra vez en el 2010. Las principales actuaciones tienen por objeto:

- revitalizar el ferrocarril, con un paquete de medidas sobre apertura del mercado, mejora de la seguridad, fortalecimiento de la interoperabilidad y garantía de calidad del servicio, cuya presentación por la Comisión está prevista para finales del 2001.
- mejorar el transporte por las vías navegables interiores mediante la normalización de requisitos técnicos, y la armonización de certificados y de condiciones de trabajo, las propuestas correspondientes se presentarían en el 2002.
- fomentar el transporte marítimo a corta distancia mejorando la calidad de los servicios portuarios y desarrollando la infraestructura necesaria para la creación de autopistas marítimas.
- fomentar la intermodalidad mediante un nuevo programa de apoyo (Marco Polo) para aportar soluciones alternativas al transporte por carretera, programa que se establecería en el 2003, y mediante un nuevo marco comunitario sobre integradores del transporte de mercancías y normalización de unidades de transporte y técnicas de carga, que propondría la Comisión en el 2003.

Costes y eficacia medioambientales

Ha habido un gran número de planes locales o de empresa sobre intermodalidad y mejora de la logística, que han dado lugar a reducciones de emisiones de CO₂ de hasta el 50% en algunos sectores. La extrapolación de estos resultados a aplicaciones a escala comunitaria ofrece un gran potencial de reducción.

Propuesta de mejoras en el uso de la infraestructura y en la tarificación

Antecedentes

La congestión reduce la eficiencia del transporte y aumenta también innecesariamente las emisiones de gases de invernadero. Por tanto, la disminución de la congestión puede contribuir a rebajar las emisiones de CO₂. Los precios del transporte no reflejan los costes totales y tratan de manera desigual en los distintos modos del transporte. Una mayor integración de los costes externos y una tarificación equitativa y equilibrada entre los distintos modos deben contribuir a controlar el crecimiento del transporte en general y a reequilibrar el reparto entre los distintos modos.

Actuación de la Comisión

- En el 2002 la Comisión propondrá una directiva marco sobre los principios y la estructura de un sistema de tarificación de la infraestructura y una metodología común para establecer cánones y para la financiación cruzada.
- En el 2003 la Comisión propondrá un sistema impositivo uniforme para los combustibles del transporte comercial por carretera.

Costes y eficacia medioambientales

El Grupo de Trabajo de Transportes del PECC ha determinado que existe un potencial de 40-60 Mt/año de reducción de emisiones de CO₂ mediante la aplicación de medidas tarifarias y de mejora del uso de la infraestructura.

El último informe publicado por la Agencia Europea de Medio Ambiente con datos de emisiones del año 2002 (“Greenhouse gas emission trends and projections in Europe 2004” diciembre 2004) sitúa a España como el estado de la antigua UE-15 que está más lejos de conseguir los objetivos de Kyoto para el período 2008-2015, que fijaban un aumento del 15% de los gases de efecto invernadero respecto al año de referencia 1991. El sector del transporte es el principal responsable del aumento de la cantidad de emisiones de CO₂ en el período 1991-2001, con una aportación del 41% del incremento total, tal como se pone de manifiesto en los datos recogidos en el último informe (Year 2001 - Common Reporting Format V1.01.xls. TABLE 10 EMISSIONS TRENDS (CO₂))

Las últimas proyecciones indican que ni tan sólo con las políticas y las medidas tomadas por los Estados miembros para reducir emisiones, ni las políticas y las medidas adicionales previstas, será suficiente para que la UE-15 en su conjunto alcance su objetivo de Kyoto. En base a los datos actuales nueve de los estados de la UE-15 no están en camino de conseguir los objetivos nacionales de emisión de limitación de gases de efecto invernadero para 2010. Cuatro estados miembros no van a alcanzar

los objetivos ni con la adopción de nuevas leyes y medidas en combinación con los mecanismos previstos por el protocolo de Kyoto.

Todos los estados miembros tienen previsto un aumento en las emisiones de transporte, indicando que las políticas y medidas existentes no son suficientes para desligar las emisiones del crecimiento económico. En este sentido el estado Español ha previsto que las medidas adicionales reducirán significativamente el crecimiento previsto en las emisiones del transporte. El crecimiento en las emisiones provenientes del transporte se debe al continuo incremento en el transporte por carretera de personas y bienes, aunque se han aplicado medidas para conseguir el objetivo europeo de pasar el tráfico de la carretera al ferrocarril.

Plan Nacional de Asignaciones

Con la ratificación por unanimidad del Protocolo de Kyoto por parte del Congreso de los Diputados, España adquirió un compromiso internacional de limitación del incremento de sus emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI). El promedio de las emisiones en el periodo 2008-2012 no puede superar en más de un 15% las del año base 1990. Este compromiso forma parte del de la Unión Europea en su conjunto, que contempla una reducción del 8% en el mismo periodo.

El Gobierno de España asumió plenamente ese compromiso adoptado por todas las fuerzas políticas del país y tiene el deber de trabajar para su consecución en el plano nacional, europeo e internacional.

No obstante, es un hecho que, debido al desarrollo económico y a la insuficiencia de las medidas de mitigación acometidas hasta el presente, las emisiones de Gases de Efecto Invernadero se encuentran en una senda de rápido aumento que compromete gravemente las posibilidades de España de cumplir el compromiso. Según el último inventario publicado, en el año 2002 el aumento de las emisiones superaba ya el 39%.

Las medidas adoptadas en relación al transporte no pueden limitarse a las mejoras tecnológicas, sino que deben incidir plenamente en la promoción del cambio modal y la promoción de un crecimiento económico no ligado con el crecimiento del transporte. En este sentido, y tal cómo reconoce la Oficina Española del Cambio Climático, la aplicación de medidas fiscales sobre los combustibles y sobre los vehículos podría reducir las emisiones del transporte por carretera en un 25%.

En su Comunicación de 29 de octubre de 2001, relativa a la primera fase de implementación del Programa Europeo sobre Cambio Climático (PECC), la Comisión Europea contempla una selección de 12 de las 40 políticas y medidas inicialmente evaluadas. La Comisión pretende desarrollar las propuestas durante el presente bienio y estima que tienen una capacidad de reducción de emisiones

entre 122 y 178 Mt de CO₂ equivalente, a las que podrían añadirse 100 Mt de CO₂ equivalente si la promoción de biocombustibles y de la generación combinada de calor y electricidad es eficaz. Como las cifras de reducción manejadas con este conjunto de medidas no permiten el logro del 8%, también se profundizará en el estudio y posible aplicación de otras medidas incluidas en el PECC.

Las 12 políticas y medidas seleccionadas se agrupan en cuatro categorías, una de las cuales dedicada a las cuestiones del sector del transporte :

- propuesta para modificar el balance intermodal del transporte.
- propuesta para mejorar el uso de infraestructuras y peajes-tasas.
- promoción del uso de biocombustibles en el transporte.

La segunda fase del Programa (2002-03) tiene como objetivo facilitar la implantación de las medidas identificadas en la primera fase, así como investigar la viabilidad de medidas adicionales, entre las cuales la imposición de tasas sobre los vehículos.

A excepción de la estrategia en la reducción de las emisiones del CO₂ de los coches de pasajeros, la puesta en práctica de medidas en el sector de transporte muestra dificultades y un progreso lento en un número de áreas dominantes (por ejemplo iniciativas en el uso y impuestos sobre las infraestructuras, iniciativas para promocionar los vehículos ambientalmente más respetuosos). Esto es de particular importancia a la vista del aumento proyectado de las emisiones (aumento del 18% en el 2000 y del 28% en 2010 con respecto a 1990). En lo que respecta a la promoción para cambiar el equilibrio entre los modos del transporte, la Comisión ha propuesto varias medidas referentes la revitalización de ferrocarriles, de la calidad de los servicios portuarios y de un programa de ayuda para el transporte intermodal de carga, que puede desempeñar un papel importante en contener las emisiones a más a largo plazo, y además la promoción de la intermodalidad.

En este contexto, las conclusiones del consejo en el documento “hacia el Consejo de Europa de 2003: Revisión de la puesta en práctica de la *estrategia del desarrollo sostenible de la UE* y puesta en práctica de los acuerdos hechos en la cumbre Mundial de Desarrollo Sostenible” han indicado que “la reducción de emisiones (en CO₂ y partículas) del sector de transporte, con el objeto de romper el acoplamiento entre el crecimiento de emisiones transporte de la carga y del pasajero y del desarrollo económico” como una prioridad para la acción inmediata para asegurar un transporte sostenible, según lo acordado en los objetivos de Gothenburg.

En consecuencia, aunque existen todavía muchas incertidumbres que no permiten cuantificar con la suficiente precisión los cambios del clima previstos, la información validada hasta ahora es suficiente para tomar medidas de forma inmediata, de acuerdo al denominado "principio de precaución" al que

hace referencia el Artículo 3 de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático. La inercia, los retrasos y la irreversibilidad del sistema climático son factores muy importantes a tener en cuenta y, cuanto más se tarde en tomar esas medidas, los efectos del incremento de las concentraciones de los gases de efecto invernadero serán menos reversibles.

b) Movilidad y transporte público en el Vallès

Dispersión de la movilidad en la Región Metropolitana de Barcelona (RMB)

Aunque no se dispone de datos comparables del Censo del año 2001, el análisis de los datos de movilidad obligada de 1996 permite comprender a grandes rasgos la movilidad que se da en el territorio del Vallès y en el conjunto de la Región Metropolitana.

Los datos de movilidad obligada en la RMB a escala comarcal muestran que a lo largo del periodo 1986-1996 aumenta notablemente el número total de desplazamientos realizados. Se observa desde un 18% en el Vallès Occidental hasta un 36% en el Vallès Oriental -con la excepción de la disminución del Barcelonès, motivada seguramente por el asentamiento de población fuera de dicha comarca. Por otro lado, también se refleja una clara tendencia a la disminución de la importancia relativa de la movilidad intracomarcal en cada una de las siete comarcas de la RMB.

Dado el incremento de la cantidad y la importancia relativa de las salidas fuera de la comarca, se centrará la atención en éstas, analizando en qué direcciones se han producido. El Cuadro I resume la evolución producida en el decenio 1986-1996 en los destinos de las salidas de cada una de las comarcas:

Cuadro I: Evolución de los destinos de las salidas comarcales por movilidad obligada (1986-1996)

	Variación (%) en las salidas comarcales en dirección al Barcelonès, respecto al total de salidas comarcales	Variación (%) en las salidas comarcales en dirección a otras comarcas de la RMB (excepto Barcelonès), respecto al total de salidas comarcales	Variación (%) en las salidas comarcales en dirección fuera de la RMB, respecto al total de salidas comarcales
Alt Penedès	7,8	-0,6	-7,2
Baix Llobregat	-5,4	4,9	0,5
Barcelonès	-	1,8	-1,8
Garraf	6,5	6	-12,5
Maresme	-5,6	0,3	5,3
Vallès Occidental	-8,3	7,5	0,8
Vallès Oriental	-9,1	1,1	8

Fuente: Padrones de 1986 y 1996. Elaboración propia.

Partiendo de la columna que muestra las salidas hacia el Barcelonès se puede distinguir entre dos grupos de comarcas:

- Por un lado aquellas comarcas históricamente más relacionadas con Barcelona (Baix Llobregat, Maresme y Valleses), que reducen el porcentaje de salidas hacia esta ciudad en favor de un aumento de las salidas hacia otros destinos de la RMB, o bien hacia el exterior de ésta.
- Y, por otro lado, las comarcas del Garraf y el Alt Penedès, que están intensificando sus vínculos con el Barcelonès en detrimento de las salidas fuera de la RMB, e incluso, en el caso del Alt Penedès, de las salidas en direcciones dentro la misma RMB. Hay que señalar que estos cambios relativos se producen dentro de unos valores absolutos todavía muy inferiores al resto de comarcas.

Un Vallès menos barcelonés

La movilidad generada en el Vallès significa el 24% del total de la movilidad generada en la Región Metropolitana. De los desplazamientos generados en el Vallès, sólo un 12% forma parte de la movilidad radial en dirección al Barcelonès. El resto de la movilidad, un 88% de la movilidad vallesana -que significa, a su vez, el 21,3% de la movilidad regional-, se dirige a destinos diferentes a los configurados por el centro regional.

Si se estudia la movilidad vallesana entre 1986 y 1996 a partir de los casos concretos de las principales ciudades de ambas comarcas (Cerdanyola, Granollers, Mollet, Rubí, Sabadell, Sant Cugat y Terrassa) se concluye que todas ellas han perdido capacidad de autocontención a cambio de una mayor preponderancia de las salidas, observándose, a su vez, una mayor dispersión de los desplazamientos. De hecho, las salidas de las principales ciudades vallesanas se dirigen cada vez más en esos años hacia municipios vallesanos comprendidos casi siempre en el ámbito más urbanizado que se extiende desde Terrassa a Granollers. Las excepciones más importantes las constituyen las ciudades de Mollet y Granollers. Mollet aumenta en gran medida su relación con Barcelona -es la única excepción-, a la vez que, igual que Granollers, aumenta considerablemente el apartado de otros destinos. De manera general, hay que añadir que en todas las principales ciudades vallesanas aumenta este apartado definido por los padrones y el censo con la finalidad de recoger el amplio abanico de destinos poco significativos en números absolutos y relativos.

Como ya se ha dicho, el destino Barcelona ha perdido importancia en todos los casos excepto Mollet, caso que ejemplifica un estadio previo de ciudad menos madura.

Por otro lado, desde el punto de vista de las entradas, hay que destacar que el número de entradas a las principales ciudades vallesanas ha aumentado significativamente e incluso se han llegado a

sobredoblar en algunos casos (Cerdanyola, Terrassa y Rubí). También hay que subrayar que las ciudades estudiadas extienden a lo largo del periodo 1986-96 su área de relación más allá de las cercanías inmediatas y eso provoca que bajen los índices relativos de orígenes desde los municipios próximos y desde la propia ciudad de Barcelona, si bien casi nunca en números absolutos.

Si se estudian los datos a partir de la definición de agrupaciones de municipios que puede considerarse que forman continuos urbanos, también se pueden observar los fenómenos expuestos en una escala de mayor ámbito:

- Disminución de la autocontención.
- Disminución de la importancia de las salidas hacia Barcelona.
- Aumento de la dispersión de los destinos en la RMB y fuera de ella.

Las agrupaciones de municipios observadas, así como los principales datos en torno a la movilidad de esos continuos urbanos (sin tener en cuenta los desplazamientos con origen y destino en una misma ciudad) se muestran en los cuadros II y III, de los cuales se desprenden las afirmaciones expuestas.

Cuadro II: Evolución de los índices de autocontención, salidas en Barcelona y resto de salidas de la agrupación de municipios de Sabadell, Terrassa, Barberà, Cerdanyola, Ripollet, Sant Quirze, Castellar y Badia (1986-1996)

	Valores absolutos 1986	% respecto total desplazamientos 1986	Valores absolutos 1996	% respecto total desplazamientos 1996	Variación %
Desplazamientos internos	25.042	47,1	43.962	43,6	-3,5
Desplazamientos hacia BCN	15.510	29,1	23.274	23	-6,1
Desplazamientos externos (excepto BCN)	12.661	23,8	33.653	33,4	9,6
Total desplazamientos	53.213	100	100.889	100	0

Fuente: Padrones de 1986 y 1996. Elaboración propia.

Cuadro III : Evolución de los índices de autocontención, salidas en Barcelona y resto de salidas de la agrupación de municipios de Granollers, Canovelles y Les Franqueses (1986-1996)

	Valores absolutos 1986	% respecto total desplazamientos 1986	Valores absolutos 1996	% respecto total desplazamientos 1996	Variación %
Desplazamientos internos	5.904	45,5	8.172	39,4	-6,1
Desplazamientos hacia BCN	1.949	15	3.016	14,6	-0,4
Desplazamientos externos (excepto BCN)	5.112	39,5	9.553	46	6,5
Total desplazamientos	12.965	100	20.741	100	0

Fuente: Padrones de 1986 y 1996. Elaboración propia.

La cuota de dispersión que se observa en los cuadros anteriores es acotada. Si, contrariamente a lo que se ha enunciado anteriormente, se tienen en cuenta los desplazamientos urbanos de cada municipio a la hora de estudiar la movilidad obligada de estos agregados, entonces los índices de autocontención que resultan se sitúan en torno al 85% para el año 1986 y al 75% para el 1996, en ambas agrupaciones.

Así, aún constatando una explosión de la movilidad, existen determinados ámbitos en que los elevados grados de autocontención exigen políticas públicas de actuación (infraestructuras de transporte público, asentamientos,...) que velen por la estabilización de esos significativos valores. El modelo de movilidad no es, pues, un sistema único donde todos los desplazamientos se efectúan en dirección a la capital, sino que se encuentran subsistemas que hay que considerar a la hora de definir políticas de transporte con el fin de ser coherentes con las dinámicas observadas. Como es obvio, un análisis más detallado del conjunto de las relaciones entre municipios y con diferentes escalas de agregación se revela imprescindible como paso previo para la planificación del transporte. En cualquier caso, hay que dejar constancia de la necesidad de un análisis más minucioso para evaluar el conjunto de las dinámicas presentes, que no pueden ser ignoradas bajo la imagen general de un incremento de la movilidad, ciertamente verdadera, pero poco explicativa.

El olvido del Transporte Público empobrece la periferia

El objetivo es mostrar el uso diferencial del transporte público (TP) dentro la RMB, así como la desigual evolución temporal en el periodo 1986-1996 según los trayectos y los municipios.

Cuadro IV : Evolución del número de desplazamientos efectuados en transporte público por los residentes de las 7 comarcas de la RMB.

	1991			1996		
	Valores absolutos uso TP	% respecto uso TP regional	% respecto movilidad comarcal	Valores absolutos uso TP	% respecto uso TP regional	% respecto movilidad comarcal
Garraf	6.442	0,9	14,4	8.500	1,3	16,4
Alt Penedès	4.509	0,6	10,8	5.377	0,8	12,6
Maresme	23.607	3,2	13,2	25.195	3,9	13,5
Vallès Oriental	22.580	3,0	13,7	23.497	3,6	13,3
Baix Llobregat	78.655	10,6	21,1	75.184	11,6	20,4
Barcelonès	524.496	70,1	38,9	434.980	67,2	37,8
Vallès Occidental	78.932	10,7	20,1	74.174	11,4	18,6
Total	739.221	100,0	-	646.907	100,0	-

Font: Padrón de 1996 y Censo de 1991. Elaboración propia.

Del Cuadro IV se desprende que, en términos de TP, la región metropolitana es sobre todo el Barcelonès (67,2% del uso regional del TP). Dos comarcas, Baix Llobregat y Vallès Occidental, representan unos apéndices con valores apenas superiores al 10%, mientras las otras comarcas son poco representativas. Así, la Región -entendida a partir del transporte público- se puede decir que no existe, puesto que prácticamente sólo se observa una ciudad central y dos áreas suburbanas.

Centrando la atención en el caso concreto del Vallès, la desigual evolución del uso del TP puede mostrarse en función de los destinos. Tomando los ámbitos definidos por las agrupaciones de municipios mencionadas más arriba, puede compararse la evolución de la movilidad total con la evolución de la movilidad efectuada en TP y observar las desigualdades. Se refleja como en ambos casos la disminución del porcentaje de desplazamientos internos efectuados en TP es ligeramente inferior a la disminución de la movilidad interna. En cambio, respecto a las salidas en direcciones diferentes a Barcelona, el aumento en términos de movilidad total no ha ido acompañado por un aumento de la misma magnitud de los desplazamientos análogos en TP, sino que en el caso de la agrupación B sucede mas bien lo contrario. Pero el dato más significativo lo aporta el índice de salidas a

Barcelona, donde se observa como, aún cuando en los dos casos la movilidad total baja en esa dirección, el uso del TP se mantiene estable en A y aumenta notablemente en B.

Estos datos nos hablan claramente de la carencia de oferta de transporte público hacia direcciones diferentes a la ciudad de Barcelona, donde la actual oferta está consiguiendo mantener, e incluso aumentar en determinados casos, los índices de uso logrados en el año 1986. En el caso de la RMB, la red de ferrocarriles está dispuesta radialmente con el centro en Barcelona, de manera que esa ciudad queda muy bien comunicada y es accesible desde un gran número de puntos de la Región. Pero esta red exclusivamente radial no soluciona de manera efectiva los desplazamientos transversales en TP que se producen dentro la región.

La desigual evolución padecida en la RMB en términos de uso del TP puede mostrarse desde otro prisma, en lo referente a desigualdades que pueden ser expresadas territorialmente. En este sentido, resulta bastante gráfico observar el proceso experimentado por los municipios de Barcelona, Sabadell, Terrassa y Castellar del Vallès a lo largo del periodo 1986-96, tomando Castellar como un ejemplo tipo de municipios en similares condiciones.

La evolución de la movilidad efectuada en TP no ha seguido el mismo ritmo de crecimiento que el de la movilidad total, sino que se ha mantenido por debajo. Mientras, por otra parte, esta desigual evolución ha sido más pronunciada en los municipios vallesanos que en la ciudad de Barcelona, y en particular en el municipio más periférico de Castellar.

Como ejemplo, la movilidad generada por Castellar del Vallès se sobredobra en el decenio 1986-96, mientras en el caso de Barcelona el aumento es de un 155%. Pero aún así, en términos propiamente de transporte público, se observa como el TP mantiene índices de uso casi similares a lo largo del decenio para la ciudad de Barcelona y cae a la mitad para Castellar, mientras en valores absolutos queda prácticamente estable, significando que todo el incremento de movilidad ha sido absorbido por el vehículo privado. En los casos de las capitales vallesanas este hecho no es tan acusado -aunque podemos hablar de la existencia del mismo fenómeno- puesto que la infraestructura ferroviaria ha permitido absorber parte del incremento de la movilidad hacia al TP.

La relación entre transporte privado y público en este conjunto de municipios ha sufrido una reducción en la presencia del transporte público en los diez años que van de 1986 a 1996. Esta bajada se puede evaluar si partimos para todos ellos de un índice 1,00 para 1986. Entonces, el 1996 la situación sería de 0,88 en Barcelona (índice B/A del Cuadro XI), que significaría una reducción del 12 % en la presencia del transporte público en diez años. En Terrassa el índice se habría reducido hasta 0,77, en Sabadell hasta 0,73, en Granollers a 0,70 y en Castellar a 0,47.

En definitiva, es obvio que este conjunto de municipios tampoco partían en 1986 de una idéntica situación en el uso del transporte público, pero es notable que los peor situados han sido los que más han bajado. En este sentido, no sólo se habría producido un incremento de la movilidad y de la dispersión del modelo territorial, como queda claramente explicitado por el caso prototípico de Castellar -representativo de otras poblaciones de la llanura del Vallès con crecimientos importantes y carencia de infraestructura de servicio público-, sino que hay que recalcar que ciudades consolidadas, como las tres capitales del Vallès, han sufrido también un proceso notable de erosión del uso del transporte público, aún cuando esta reducción ha coincidido con mayores ofertas de cercanías de RENFE y de FGC.

En general, hay que hablar de una carencia de uso del TP desde los principales municipios vallesanos hacia otras direcciones diferentes a la configurada por la centralidad de Barcelona, direcciones relevantes en cuanto a la importancia relativa de los desplazamientos totales que se efectúan y hacia las cuales una mayor oferta de transporte público posibilitaría un aumento de los índices de uso del mismo.

Hay que mencionar también que aquellos trayectos interurbanos sólo cubiertos por la oferta del autobús presentan índices de uso del TP bastante reducidos, y, en la mayoría de los casos, han padecido retrocesos a lo largo del decenio 1986-96 más fuertes que allí donde encontramos oferta conjunta de autobús y ferrocarril.

Hay que concluir que, si bien en periodo 1986-1991 la reducción del nivel de uso del TP en el Vallès ha sido contemporánea al incremento notable de los servicios (RENFE y FGC), ahora es necesaria una política para los próximos diez años que tenga en cuenta más factores además del incremento del servicio (frecuencias, vehículos mejores,...). El salto cualitativo y cuantitativo necesario tiene que partir de una visión conjunta del problema de la movilidad, o si no se corre el peligro de disminuciones mucho más importantes en el uso del TP. Ahora no se puede repetir simplemente lo que ya se ha hecho, porque en buena parte se ha llegado al límite y no se podrá apostar únicamente por una modernización de vehículos y por más frecuencias, sino que habrá que variar el modelo conjunto de la oferta de TP.

Sin una variación de las tendencias actuales y una apuesta por un reequilibrio dentro la Región Metropolitana se acentuarán las tendencias de creación de periferia. En este sentido, los usuarios más pobres en uso del TP pueden continuar empobreciéndose aún más.

Los “desiertos” del Transporte Público en el Vallès

En el Cuadro V se exponen aquellos trayectos con volumen superior a las 1.000 personas y que presentan un uso menguado del TP. Se observa que las carencias son numerosas y que fácilmente se

pueden agrupar por ámbitos territoriales, que se podrían definir como zonas deficitarias de infraestructura fija de TP. Estos ámbitos son:

- Granollers y su entorno: Canovelles, Les Franqueses y La Roca.
- Sabadell, en relación con los municipios del entorno no conectados con ferrocarril, como Santa Perpetua, Castellar y Polinyà.
- Mollet, en relación con Martorelles (principalmente) y Parets.
- Rubí, en relación a sus entradas desde Terrassa y Sant Cugat.
- Terrassa, concretamente los trayectos con Viladecavalls y los procedentes de Matadepera.
- El trayecto de Cerdanyola a Ripollet

Cuadro V: Principales trayectos vallesanos -volumen superior a los 1000 movimientos- con uso del TP poco significativo (1996).

Origen	Destinación	Uso del *TP (%)
Mollet	Martorelles	2,5
Granollers	Canovelles	2,8
Terrassa	Viladecavalls	3,2
Granollers	Les Franqueses	5,2
Canovelles	Granollers	6,6
Cerdanyola	Ripollet	6,8
Sabadell	Sant Quirze	7
La Roca	Granollers	8,6
Matadepera	Terrassa	8,9
Sabadell	Santa Perpètua	9,4
Terrassa	Rubí	10,1
Sabadell	Castellar	10,5
Les Franqueses	Granollers	11,1
Sant Cugat	Rubí	11,6
Sabadell	Barberà	14,9
Castellar	Sabadell	16
Sabadell	Polinyà	16,4
Mollet	Parets	19,1

Fuente: Padrón de 1996. Elaboración propia.

El escaso uso del TP en estas áreas definidas no se produce de manera homogénea, sino que hay que observar cada trayecto, y cada uno de sus sentidos, de manera individualizada para llegar a conocer los diferentes factores que actúan como posibles limitadores del uso del TP en los desplazamientos: deficiente localización de las estaciones respecto a los destinos laborales (principalmente en el caso de los polígonos industriales), lejanía de las estaciones respecto a núcleos residenciales, o bien una deficiente frecuencia de paso. En otros casos, el principal motivo limitador de uso del TP continúa siendo la actual inexistencia de infraestructuras fijas de transporte público que comuniquen buena parte de los municipios vallesanos.

En general, como ya se ha dicho anteriormente, se puede afirmar que sólo aquellos trayectos cubiertos por las líneas ferroviarias logran índices de uso del TP de notable magnitud, mientras las áreas desprovistas de infraestructuras fijas aparecen como territorios donde el uso del TP adquiere muy poca importancia en la movilidad de los individuos. Estas áreas se ponen de relieve no sólo dentro las diferentes aglomeraciones urbanas que se han expuesto en el listado anterior, sino que a escala de los dos valleses se observan los siguientes ámbitos con deficiencias de uso del TP en sus salidas:

- Municipios próximos a la Cordillera Prelitoral
- Municipios a los regazos de la Cordillera Litoral
- Municipios de la Riera de Caldes
- Municipios del Valle del Tenes

Concretamente, el Vallès tan sólo presenta índices elevados de uso del TP -y no en todos los casos- hacia las principales ciudades comarcales y la ciudad de Barcelona, así como también en dirección a equipamientos de importancia supracomarcal como la Universitat Autònoma de Barcelona, situada dentro del municipio de Cerdanyola. Pero mientras estos destinos restan servidos con unas condiciones óptimas de oferta de infraestructuras fijas en TP, en el resto del territorio comarcal acontece lo que se podría denominar un verdadero *desierto* en términos de TP.

Extender la actual red ferroviaria al conjunto comarcal, así como al conjunto de la RMB, tiene que constituir el objetivo prioritario de las políticas de transporte que se tienen que llevar a cabo para recuperar los niveles de uso del TP, que en los últimos años han ido retrocediendo en favor de los transportes individuales.

El estudio “Infraestructura de transport col·lectiu i mobilitat a la Regió Metropolitana de Barcelona. Una aplicació al Vallès.” realizado por Manel Larrosa y Màrius Navazo, desarrolló los datos expuestos y

permite considerar con un razonable grado de viabilidad una red de nueva creación que diera servicio al conjunto más urbanizado del Vallès. En particular, realizar un esquema que resulte mucho más ligado a las posibilidades de ordenación territorial del Vallès y a su papel específico en la región metropolitana, de una manera más coherente y con menos limitación a ser una simple extensión de las redes de la ciudad central.

Como ya se ha indicado reiteradamente desde la Campaña Contra el Quart Cinturó, es especialmente llamativo el caso de la línea ferroviaria Papiol-Mollet, construida a principios de los ochenta y apenas utilizada para el transporte de pasajeros. Resulta evidente que el funcionamiento de esta línea mejoraría muchísimo la conexión entre el Vallès y Girona, y entre el Baix Llobregat, el Vallès y el Penedès y podría tener una repercusión notable en la disminución de los atascos de la B-30. En este sentido se han pronunciado públicamente muchos ayuntamientos reclamando su puesta en marcha. Incluso el Parlament de Catalunya aprobó en junio de 1996 una proposición no de ley que reclamaba el uso para el transporte de viajeros de la línea Papiol-Mollet.

La línea de tren Papiol-Mollet podría actuar con un coste reducido de CINTURÓN FERROVIARIO DE BARCELONA, alternativa clara en transporte público al supuesto flujo de tráfico privado en los cinturones proyectados y existentes.

Una movilidad basada fundamentalmente en el automóvil.

El incremento del parque de automóviles es superior en el Vallès Oriental que en el Occidental, lo cual indica que se dan modelos de desarrollo diferente, más disperso en el Oriental y más urbano y concentrado en el Occidental. El modelo que aparece como resultado de la movilidad en ferrocarril es diferente al del automóvil y sirve para reforzar el sistema de ciudades y la urbanización más compacta, en contraposición a la ciudad dispersa. El ferrocarril aparece de más largo alcance en la articulación del territorio, tal y como muestra su uso en los municipios situados más allá de Granollers.

En la medida que la calidad ambiental de nuestras ciudades y del territorio en conjunto viene hoy marcada por el impacto de la circulación en automóvil, hay que constatar la degradación que el Vallès ha soportado en los últimos años, la carencia de perspectiva de corrección de esta situación y, en consecuencia, la urgencia de planear propuestas razonables de mejora.

La urgencia del sistema urbano se hace patente a partir de la demanda creciente de las relaciones interurbanas entre municipios vecinos. Hay que planificar la movilidad para reducirla en base a la organización del territorio urbano. El refuerzo de los sistemas urbanos se plantearía a través de conexiones entre municipios, pero carece de una visión de la ordenación de estos conjuntos. Una ordenación que tiene que ser, a la vez, de la viabilidad y del modelo urbanístico y territorial que

contemple tanto los espacios urbanos, como los espacios libres que se deben preservar. Finalmente, el ferrocarril puede jugar un papel clave, no solamente en relación a la movilidad hacia la capital, sino también en la articulación urbana de los sistemas de ciudades.

c) La red viaria en el Vallès

El Vallès dispone actualmente de una red vial y de una circulación carentes de planeamiento

Toda la planificación actual parte de los viejos esquemas urbanísticos del Área Metropolitana de Barcelona, de 1968 y, en particular, de la Red Arterial de 1974, esquemas que aún careciendo de aprobación oficial y a pesar de su antigüedad, se han mantenido con mucha inercia en todo el planteamiento posterior. Se trata de una planificación de tipo urbanístico que partía de un territorio esencialmente diferente en el grado de la ocupación al actual y de un optimismo sin fundamento sobre la sustitución radical del conjunto de la vialidad de paso y de distribución.

Por estos motivos hoy se parte sólo de una vieja planificación urbanística, sin que exista ningún planeamiento sectorial de la movilidad especializado en el ámbito metropolitano y vallesano en particular. En este sentido, el Pla de Carreteres de Catalunya (1985 y 1995) es completamente insuficiente y reproduce la supeditación a las directrices urbanísticas (Interpolares, Cuarto Cinturón...) que nunca han tenido la aprobación dentro de un Plan de carácter metropolitano. De hecho, el Plan de Carreteras, a partir del modelo heredado plantea sólo la traza de nuevas vías a lo largo de la depresión prelitoral y nuevos enlaces con la ciudad de Barcelona a través de túneles en Collserola. El peso de este modelo de referencia es tan fuerte como para que, en cualquier problemática de tráfico, se plantee siempre la ejecución de alguna de las vías del modelo de la red arterial de 1974, sin un balance crítico del mismo.

Cabe decir, aun así, que cuando los esquemas previstos en el planeamiento urbanístico han sido insuficientes en las previsiones y el diagnóstico, se ha partido de una práctica de cambio de secciones viales y de la realización de variantes "ad hoc", la escala de las cuales se contradice con el planeamiento, o representa impactos territoriales (urbanos, ambientales,...) que carecen de una propuesta coherente.

La inercia del modelo de la Red Arterial del 1974, adeudado al carácter de gran escala y de segregación con qué operaba, ha condenado al olvido en el planeamiento urbanístico local toda traza de menor nivel que tendiera a completar las redes existentes. Tanto es así, que el planeamiento de alcance municipal ha tendido a ignorar las conexiones intermunicipales necesarias y se ha perdido la ocasión de crear una estructura de malla en los sistemas urbanos existentes. Por ejemplo, a lo largo de la Riera de Caldes sólo se plantea la variante de la C-59 en Palau-Solità i Plegamans, mientras que la traza de alguna vía paralela norte-sur que completara la continuidad urbana que ha crecido a lo largo de la

carretera es hoy, prácticamente, una ocasión perdida. Un balance del mismo tipo se puede realizar en cada uno de los sistemas urbanos del Vallès.

El Vallès dispone de una vialidad sin alternativas claras de mejora, basada en los peajes, con duplicidades viales y falta de respeto a las jerarquías de las vías.

El Vallès concentra todo un repertorio de casos de titularidad de las infraestructuras. Las inversiones privadas recientes son las más ineficientes para el sistema conjunto (E-9/C-16, Barcelona-Manresa), mientras que determinadas inversiones públicas graduales y muy menores en coste, como por ejemplo el tramo de la C-17 (antigua N-152) en Vic, han otorgado mucha más funcionalidad al sistema.

Las concesiones administrativas han acabado por distorsionar completamente lo que sólo tendría que ser una fórmula de gestión económica de la red básica de infraestructuras viales. En la medida que inducen a duplicidades de vías, carencia de uso en algunos tramos, sobrecarga en otras y carencia de enlaces, representan una renuncia a la función que tienen que cumplir. No existe un verdadero planeamiento público de la función de estas infraestructuras y todo el sistema vial se resiente y supedita.

Un ejemplo de la sobreabundancia del planeamiento viario se encuentra en el caso de Mollet y las disfunciones en el sistema Besòs. Constituye un ejemplo en la medida que en esta área se ha llevado a cabo prácticamente al completo un modelo de implantación vial que se plantea para el conjunto del Vallès.

La nueva C-17 y sus enlaces han supuesto un elevado consumo de espacio y la dificultad de la articulación del sistema urbano del Besòs. El uso intenso de la nueva C-17, que supera la autopista, lleva a plantear otra vía por la margen izquierda del Besòs, sin cuestionar nunca la función de la C-33. Este ejemplo muestra la tendencia recogida en el planeamiento urbanístico y las nuevas inversiones como "solución" a través de la multiplicación de las inversiones de la red primaria y sin diagnosticar el estado del problema.

Algunos otros ejemplos de vialidad sobreabundante en su definición en el planeamiento traen, como consecuencia, a su construcción parcial a través de actuaciones urbanísticas, como por ejemplo la denominada "interpolación sur" en los planes parciales alrededor de la B-30. Una construcción por este procedimiento malogró su función de vías generales, lleva consigo que el estándar de la vía no será nunca homogéneo y se ratifica que el esquema vial no es de tráfico, sino únicamente de crecimiento urbano. La absorción del esquema circulatorio en las mallas generales del crecimiento urbano comporta una ocupación territorial que, a largo plazo, acaba por anular, más que abrir, los pasos necesarios para los viales generales.

En contraste con esta mecánica, hay que constatar cómo los países europeos que cuentan con más tradición de diseño vial practican soluciones más homogéneas y económicas en el trazado viario. Nosotros tenemos toda una gama de casos y de soluciones "ad hoc" muy insuficientes como diseño viario y mucho más consumidoras de espacio.

Cabe destacar, pues, que hay un problema de red viaria en su conjunto. El problema de la circulación en el Vallès aparece no tanto en el esquema de la red primaria, como en el modelo de la red secundaria. La parte principal del problema de la red primaria es de gestión (peaje) y no físico, puesto que hay vías sin un uso cumplido, o determinadas mejoras puntuales (como el tercer carril de la C-58) han ajustado su funcionamiento con costes relativamente bajos.

Las redes secundarias se han mejorado de manera puntual en su sección, aunque siempre con retraso, pero presentan sus insuficiencias en los cuellos de botella que suponen las travesías urbanas. Son carreteras que sirven para acceder a núcleos urbanos y, a la vez, se colapsan en ellos. La resolución de esta aparente contradicción sólo es posible a través de una articulación nueva de los sistemas urbanos que permita una red secundaria más fluida, más continua. Se trataría de encajar los modelos urbanos locales en una perspectiva de alcance comarcal o metropolitano, en base a circuitos de ronda y variantes, así como determinadas duplicaciones para completar la red local, antes que implantar nuevas redes primarias, conectadas a las mismas redes secundarias para el acceso urbano.

Las ciudades existentes presentan, en general, dificultades para permitir nuevos accesos, de manera que con nuevas vías primarias se mantendría el viejo problema del acceso que continuaría en las viejas carreteras. Sólo con el replanteamiento del esquema de vías secundarias y su relación con el conjunto del sistema urbano es posible hacer más eficiente el conjunto.

El modelo alternativo para una mejora de la vialidad tendría que partir necesariamente de integrar la visión de alcance territorial amplio con la de dimensión urbana. El análisis de la red actual y los problemas que plantea no son posibles desde visiones que no integren ambas situaciones. Es decir, hoy ya no es posible un planteamiento que estudie por separado la vialidad interior de los municipios (prevista en los Planes Generales de Ordenación Municipal) y la vialidad de paso (prevista en el Plan de Carreteras, o en el Plan de la Región Metropolitana) atendiendo en este caso únicamente a la red primaria, y dejando de lado los niveles inferiores de la jerarquía.

La planificación y gestión futura de una red viaria que abarcara diferentes niveles de la jerarquía tendría que ser, como mínimo, del ámbito del Vallès. En caso de un ámbito metropolitano, haría falta que la dimensión enorme del territorio (de cinco a siete comarcas según los planteamientos) no alejara excesivamente el análisis del marco urbano y supramunicipal, dónde radican los problemas detectados.

Las saturaciones que se producen en la red viaria se generan principalmente por problemas de drenaje desde la red básica o hacia ella, de manera que la problemática no se sitúa en el tronco de las redes básicas sino en los puntos de enlace con otras vías. Aunque los problemas se manifiestan en determinados estrangulamientos dentro de la red básica, el conflicto casi nunca radica en ella, sino que se deriva de su ensamblaje con la red secundaria. Así, en la medida en que los problemas se manifiestan dentro de la red básica, la solución tiende a plantearse en términos de la necesidad de añadir más red básica o de incrementar su capacidad. Pero actuar en este sentido comportaría que se podría circular por una autopista relativamente más vacía, aunque nos pararíamos más tiempo en sus salidas, dado el mayor número de vehículos por unidad de tiempo que llegaría. Por otro lado, en la Región Metropolitana de Barcelona hay una carencia de articulación entre la red de autopistas y autovías (red básica) y la red de carreteras secundarias.

La Región Metropolitana de Barcelona y Catalunya en su conjunto presentan un superávit de red viaria básica

Estudios recientes demuestran que, respecto a las regiones metropolitanas de Europa de más de 3,5 millones de habitantes, la de Barcelona presenta un superávit de red básica viaria, así como un déficit significativo en red viaria secundaria y red ferroviaria.

A partir de la definición de un índice F (fractal), el arquitecto Manel Larrosa ha llevado a cabo una completa investigación sobre la dotación de infraestructuras en Catalunya y en el resto de España. El desarrollo del índice F puede encontrarse en el artículo *"Hi ha un model estàndard en la dotació de les xarxes lineals? (Una llei fractal en les infraestructures el territori)"* (Inédito. Manel Larrosa, 2003). Entre los datos que se han elaborado se encuentra el Cuadro que se muestra a continuación, en el que aparece Catalunya como región destacada entre las regiones europeas con mas de 3 millones de habitantes, ordenados por la dotación de autopistas y autovías según el índice F desarrollado. Por lo contrario, en ferrocarril, Barcelona presenta una situación claramente por debajo de la media del conjunto. Asimismo, muchas de la grandes regiones europeas, como Londres, Berlín, Lombardia, l'Ille de France o el Lacio, están muy por debajo de la media de las 44 regiones en el índice de Autopistas. Todas las regiones del Reino Unido, excepto el Norte Oeste con las orillas del Mersey, están por debajo de la media.

Cuadro VI: Relación de las 21 regiones europeas con valores mas elevados de dotación de autopistas de entre las 44 regiones con de mas de tres millones de habitantes. Se presentan ordenadas según el índice de dotación F para las Autopistas. Se incluyen también los datos para la dotación de Ferrocarriles. Valores de F según la mayor correlación ($p=0,36$, $s=0,64$ en Autopistas i $p=0,38$, $s=0,62$ en Ferrocarriles).

regiones de Europa mayores de 3 millones de habitantes.	habitantes (miles)	F Autopistas	cociente con valor medio	F Ferrocarriles	cociente con valor medio
Düsseldorf	5.277	9,716	1,80		
València	3.931	9,595	1,77	0,881	0,63
Catalunya	6.058	9,364	1,73	1,081	0,77
Colònia	4.242	9,162	1,69		
Darmstadt	3.700	8,267	1,53		
Roine Alps	5.624	8,257	1,53	1,866	1,33
Nord - Pas de Calais	3.996	8,248	1,52	2,468	1,76

Piemont	4.289	8,045	1,49	1,939	1,39
Arnsberg	3.818	7,276	1,34		
Andalucía	7.188	7,205	1,33	0,909	0,65
Emilia - Romagna	3.953	7,165	1,32	1,264	0,90
Holanda Sud	3.368	7,049	1,30		
Madrid	5.027	6,773	1,25	1,234	0,88
Región Valona	3.329	6,696	1,24		
Alta Baviera	3.994	6,676	1,23		
Provença - Alps - Costa Azul	4.491	6,630	1,23	1,146	0,82
Región Parisina	10.453	6,511	1,20	1,750	1,25
Dinamarca	5.304	6,219	1,15	1,948	1,39
North Oest (con Merseyside)	6.890	5,951	1,10		
Stuttgart	3.893	5,758	1,06		
País del Loira	3.210	5,679	1,05	1,767	1,26
Media de las 44 regiones	5.082	5,410	1,00	1,399	1,00

En el Cuadro VII se realiza una comparativa de las diez regiones metropolitanas más pobladas de Europa en función del esquema que en ellas toman las autopistas y autovías como estructuradoras del territorio. Se observa que en términos de la amplitud mediana servida por las redes básicas (cociente entre superficie y longitud) el caso de Barcelona presenta los valores de mayor densidad, junto con Milán y el Rhur.

En conclusión, Larrosa resume algunos de los datos aportados en sus artículos a través del siguiente párrafo, que resulta muy ilustrativo de lo que aquí se ha querido clarificar:

“(En Catalunya) hay un déficit de infraestructura, pero es muy diferente según el tipo de red. El país se ha modernizado mediante determinadas inversiones privadas, como las autopistas, y con la reciente inversión estatal en la alta velocidad ferroviaria, pero carece todavía de una inversión acumulada de años de presencia del sector público, lo cual es notable en carreteras secundarias y ferrocarriles. En esta situación de especial camino realizado hacia la dotación de infraestructuras que hemos practicado las últimas décadas nos han resultado más atractivas las de gran capacidad, como autopistas y trenes de alta velocidad, que las más menudas que

organizan el conjunto del país. A menudo, a causa de este proceder, uno acaba por creer que existe una “vía rápida” para la dotación del país que consiste en hacer precisamente estas grandes obras en vez de las más menudas, de las cuales queremos ignorar que articulan el territorio mucho más sólidamente que las grandes vías de paso” (p.78 LARROSA, M. (2003) “Xarxa viària a la regió metropolitana de Barcelona. Un balanç” en *Papers*, nº 38, Institut d’Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona, Barcelona.).

Cuadro VII: Comparación de la amplitud media servida por la red en las 10 regiones metropolitanas más pobladas de Europa. Notas: El concepto de red básica comprende autopistas y autovías. (1) Los datos de la Región de París corresponden a Ile de France. (2) Datos para el área metropolitana de Madrid, los correspondientes a la Región coinciden con el ámbito autonómico, o provincia. Fuente: elaboración de M.Larrosa para los datos de la red extraídos a partir de cartografía de finales de los años noventa (1998-1999). Datos superficiales y de población extraídos de: "Dinàmiques metropolitanes a l'àrea i la Regió de Barcelona", Mancomunitat de Municipis de l'àrea Metropolitana de Barcelona, 1995.

	Población (p) (millones habts.)	Superficie (s) (Km2)	Longitud red vial (Km)	Amplitud media servida por la red (Km)
Barcelona	4,3	3.235	470	6,88
Milà	3,8	1.946	322	6,04
Rhur	5,4	4.433	646	6,86
Roma	3,8	5.099	469	10,87
Berlín	4,?	5.346	443	12,07
Randstad	6,1	5.642	586	9,63
Madrid, AM (2)	4,5	1.876	374	5,02
Madrid	5	8.028	538	14,92
París (1)	10,7	12.012	1.238	9,70
Atenas	3,5	3.808	184	20,70
Londres	12,?	10.621	957	11,10

La problemática principal del tráfico en el área metropolitana de Barcelona es, sobre todo, una cuestión de movilidad local, en la cual cobra especial importancia la que se refiere a las personas. En este

sentido, la red es un conjunto y no es posible hablar de una red segregada de primer nivel (autopistas y autovías), sin plantear su relación con la red local de distribución, hoy mucho más congestionada que la primaria, tal y como el estudio de los datos existentes demuestra claramente. Este hecho es plenamente ignorado por el Estudio, con lo cual no se contempla adecuadamente el análisis de lo que representaría la supresión de los peajes, la puesta en funcionamiento para la circulación de pasajeros de la vía ferroviaria Mollet-Papiol, la mejora de la red de cercanías y de la regional de RENFE, ni el funcionamiento eficaz del conjunto de la red vial.

El Cuarto Cinturón en la red viaria del Vallès

La hipótesis del Cuarto Cinturón parte de un error en la definición y la administración de prioridades públicas. Para el Vallès representa una colonización territorial que sólo aporta la generación de expectativas urbanísticas, puesto que no resuelve ninguno de los problemas viales que hemos detectado. Su posible construcción por parte del Ministerio entra en contradicción con lo que tendrían que ser unas prioridades de inversión definidas desde una capacidad de decisión más próxima a los problemas del Vallès.

El Cuarto Cinturón se plantea con un grado de permeabilidad y enlaces muy superior a los de la AP-7. Vendría a ser una manera de resolver, fuera de lugar, la insuficiencia del servicio territorial que podría ofrecer, y no ofrece, la AP-7.

La posible prioridad de la conexión Abrera - Terrassa no tiene tampoco la constatación de ningún flujo significativo de tránsito a resolver, puesto que las IMD detectadas son bajas y estables .

En el replanteamiento de las prioridades en las inversiones públicas habría que superar, no solamente modelos arcaicos, como el del Cuarto Cinturón (una idea de los años sesenta), sino, y sobre todo, encontrar sistemas para la liberación de peajes y para el pago de las infraestructuras públicas necesarias. El modelo actual es, como hemos constatado, muy ineficiente, puesto que pone en función de la rentabilidad de las inversiones el conjunto de la lógica del sistema primario de las vías y su evolución a largo plazo. Como complemento de esta situación ha habido frecuentes inversiones públicas completamente supeditadas a este modelo que se podrían haber ahorrado, o haber hecho de manera más eficiente (por ejemplo, los laterales de la B-30).

El cambio detectado en los últimos años constata la disolución de un modelo basado en una red primaria de autopistas y una red local de distribución sostenida por las carreteras existentes. Si ese era el modelo que funcionaba hace quince años, hay que constatar que hoy ha dejado de funcionar debido al incremento de la circulación en general, que ha elevado el papel de las simples carreteras, a la vez que las autopistas no son únicamente redes de paso sino también distribuidores locales. El problema

general que plantea la circulación es ahora mucho más complejo y difícil en la medida que el territorio ha estado también rellenado por nuevas implantaciones y que las expectativas del incremento de la ocupación urbanística son innegables a partir de nuevas trazas viarias. El Plan de Carreteras de Catalunya (1985) fue redactado, por lo tanto, en unas circunstancias que han variado completamente. Un nuevo Plan de Carreteras, o lo equivalente a la escala regional (Plan Metropolitano), no podrá ahora copiar simplemente el Cuarto Cinturón o las trazas de los años sesenta, sino que debe crear toda otra serie de prioridades.

Un estudio pormenorizado de la movilidad y del funcionamiento de la red viaria en el ámbito del estudio informativo Abrera-Terrassa del Cuarto Cinturón ha puesto en evidencia la existencia de déficits en la red secundaria y básica que no fueron analizados ni considerados en el Estudio Informativo. La realización de una correcta diagnosis de la movilidad debería ser el punto de partida del estudio. Con ese motivo se ha elaborado un estudio que analiza los datos disponibles de movilidad de las personas y del tráfico de las carreteras en el ámbito de Terrassa y Abrera, identificando déficits en la capacidad y en la estructura de la red viaria y presentando un conjunto de actuaciones necesarias para mejorar las deficiencias detectadas. En síntesis el estudio concluye que:

- Hay una demanda irrisoria de movilidad entre el Vallès Occidental y el Baix Llobregat. Según la Encuesta de Movilidad Cotidiana en la Región Metropolitana de Barcelona (ATM, 2001), la movilidad entre las dos comarcas es del orden del 1-2% de la total. Si sólo se consideran los municipios alrededor del trazado de la Autovía Orbital en el tramo Abrera-Terrassa, y según el Padrón de 1996, los desplazamientos intercomarcales también resultan ser insignificantes: en torno al 1,5% y 5%.
- La red viaria no presenta problemas globales de capacidad. Los problemas de capacidad en el ámbito de estudio se concentran en un número reducido de puntos. En algunos casos los problemas de capacidad están relacionados con la existencia de peajes que conducen a la infrautilización de las vías de peaje y la sobreutilización de las otras.

El actual sistema urbano y viario respeta aún el gradiente de los espacios naturales del Vallès, formado por una mayor presencia a los pies de la cordillera prelitoral y una menor intensidad en la parte baja de la cubeta (eje de la AP-7 y la C-33). El futuro ordenamiento de la vialidad tendría que mantener esta característica general que el proyecto del Cuarto Cinturón plantea romper directamente. El mantenimiento de este gradiente, o calidad, se ha presentado ya como un factor básico del planeamiento territorial regional.

SÉPTIMA. EL DOCUMENTO “MEMORIA-RESUMEN PARA CONSULTAS AMBIENTALES DEL ESTUDIO INFORMATIVO CIERRE DE LA AUTOVÍA ORBITAL” PRESENTA DEFECTOS Y ELEMENTOS A CORREGIR

En el análisis del documento “Memoria-resumen para consultas ambientales”, se han detectado toda una serie de deficiencias procedimentales y de contenido, de carácter general o puntual.

DEFECTOS Y SUGERENCIAS GENERALES

El análisis expuesto es demasiado general, ignorando numerosas afectaciones a nivel local que deberían condicionar tanto la decisión final sobre el proyecto como el trazado y la elección de corredores. A título de ejemplo, al final de este documento adjuntamos un análisis pormenorizado de los efectos sobre alguno de los municipios afectados. Si a ello añadimos que, más allá de la definición de corredores, el documento sometido a consultas ambientales no proporciona ningún tipo de información sobre las características técnicas de la vía, fundamentales para evaluar adecuadamente su impacto ambiental, se puede decir que con los datos expuestos en el documento es imposible realizar siquiera una aproximación al impacto ambiental real del proyecto.

En todo momento, el documento da por supuesta la necesidad de la autovía orbital. En toda la “Memoria-resumen...” no existe ni un solo argumento que justifique el proyecto más allá de la vaga y más que cuestionable alusión a que el crecimiento del parque de vehículos se ve limitado por el de las vías de comunicación (punto 3.5.4.2., página 31) y de la paupérrima justificación esgrimida en el punto 3.5.4.4. (*“Una mejora en las comunicaciones internas dentro de la franja de estudio constituye un apoyo al potencial local. Se reforzaría así la competitividad de los núcleos y las áreas más dinámicas de la franja (Terrassa, Sabadell, Granollers-La Garriga) frente al centro metropolitano, facilitando las relaciones terciarias y el intercambio de empleo con estos centros, ya de por sí, ciertamente competitivos”*).

El documento tampoco contiene una comparación de la situación ambiental y futura, con y sin la construcción de la autovía, tal y como prevee el Artículo 9 del Real Decreto 1131/1988, por el que se aprueba el Reglamento para la evaluación de impacto ambiental: que deberá incluir un...

Estudio comparativo de la situación ambiental actual y futura, con y sin la actuación derivada del proyecto objeto de la evaluación, para cada alternativa examinada.

Por otra parte, el documento sometido a consultas ambientales parte en todo momento de la idoneidad ambiental de la autovía, cuando el reglamento para la aplicación de la Evaluación de Impacto Ambiental establece claramente la posibilidad de rechazo del proyecto (Artículo 12. *Documento de síntesis*:

“El documento de síntesis comprenderá en forma sumaria:

a. Las conclusiones relativas a la viabilidad de las actuaciones propuestas.”

En este sentido, también carece del análisis objetivo que requiere un documento de tales características, incluso en la fase de consultas ambientales.

Los apartados correspondientes a la Vegetación, la Fauna y el Paisaje han sido copiados literalmente de otro proyecto y otro estudio informativo, y no corresponden la zona en estudio. Sólo este hecho, por sí mismo, es una burla a la participación ciudadana, objeto del presente trámite. Asimismo, este alarde de dejación condiciona evidentemente el análisis final y las conclusiones de la “Memoria-resumen ...”, invalidándolas.

El documento presentado a consultas ambientales ignora la existencia de numerosos estudios sobre el medio natural de la llanura del Vallès. En general, como se ha puesto de manifiesto en el apartado 2, dichos estudios hacen énfasis en la importancia de muchas de las zonas afectadas directamente como conectores ecológicos, particularmente entre los espacios naturales LIC de las sierras litorales y prelitorales de Barcelona. Sugerimos el estudio detallado y la inclusión en el análisis de ese gran grueso de información, indispensable para valorar correctamente los valores ambientales de la zona en estudio.

La “Memoria-resumen...” ignora los efectos sobre el medio ambiente durante la fase de construcción de la autovía. Tampoco tiene en cuenta los efectos a medio y largo plazo de una autovía en un territorio de las características del Vallès (Occidental y Oriental). Dentro de la Región Metropolitana de Barcelona, con una dinámica acelerada de crecimiento urbano por urbanización difusa y en un territorio de suaves pendientes, es evidente que la construcción de un autovía provocaría un crecimiento urbanístico general a su alrededor. Teniendo en cuenta que los diferentes corredores atraviesan extensas zonas naturales consideradas hábitats de interés comunitario según la Directiva 97/62/CEE (“encinares de *Quercus ilex* y *Quercus rotundifolia*”, código 9540; y “pinos mediterráneos de pinos mesogeanos endémicos”, código 9540) o incluso prioritarios (“zonas subestépicas de gramíneas y anuales del *Thero-Brachypodietea*”, código 6220), los efectos a medio y largo plazo sobre la ocupación del territorio deberían tenerse en cuenta para una correcta evaluación ambiental del proyecto.

El documento no hace mención alguna a la existencia de un significativo movimiento de oposición al proyecto. Dicha omisión contradice de forma expresa las prescripciones del Real Decreto 1131/1988, por el que se aprueba el Reglamento para la evaluación de impacto ambiental (Artículo 10. *Identificación y valoración de impactos*):

Se indicarán los procedimientos utilizados para conocer el grado de aceptación o repulsa social de la actividad, así como las implicaciones económicas de sus efectos ambientales.

Dicha omisión es asimismo injustificable ya que el mencionado movimiento de oposición (agrupado en la Campaña Contra el Quart Cinturó) ha congregado miles personas en las manifestaciones más importantes del periodo democrático en las principales ciudades de la zona afectada (Terrassa, Sabadell y Granollers).

Finalmente, la “Memoria-resumen...” omite cualquier referencia a los posibles efectos de la autovía sobre el bienestar de los habitantes de los municipios afectados. Este hecho debe considerarse gravísimo, al ocultar información ambiental de importancia mayor para la población (riesgos para la salud, merma de la calidad de vida,...), quebrantando el contenido explícito del Real decreto 1131/1988 (**Artículo 6. Contenido**) por el que se establece el reglamento para la elaboración de los estudios de impacto ambiental. En cualquier caso, es inadmisibles ignorar la salud y el bienestar de los ciudadanos más directamente afectados al tomar una decisión sobre la ejecución del proyecto o en el trazado de diferentes corredores.

“Artículo 6. Contenido.

La evaluación de impacto ambiental debe comprender, al menos, la estimación de los efectos sobre la población humana, la fauna, la flora, la vegetación, la gea, el suelo, el agua, el aire, el clima, el paisaje y la estructura y función de los ecosistemas presentes en el área previsiblemente afectada. Asimismo, debe comprender la estimación de la incidencia que el proyecto, obra o actividad tiene sobre los elementos que componen el patrimonio histórico español, sobre las relaciones sociales y las condiciones de sosiego público, tales como ruidos, vibraciones, olores y emisiones luminosas, y la de cualquier otra incidencia ambiental derivada de su ejecución.”

OTROS DEFECTOS Y SUGERENCIAS

A continuación se comentan otros defectos y sugerencias en relación directa con diferentes apartados tratados en el documento.

2. PLANTEAMIENTO DE LA ADECUACIÓN AMBIENTAL

2.4. DEFINICIÓN Y SELECCIÓN DE CORREDORES

La información suministrada en este apartado pretende establecer claramente la metodología mediante la cual se llegan a seleccionar una serie de corredores. Sin embargo, falta la información básica necesaria para conocer qué criterios objetivos determinan “*perfiles ambientales de notable gravedad*” y finalmente permiten seleccionar “*los corredores que implican sólo efectos ambientales de carácter admisible*”.

3. CARACTERIZACIÓN DEL MEDIO

3.3. VARIABLE AMBIENTAL

3.3.1. Vegetación

La afirmación “*Las comunidades vegetales de mayor importancia son aquellas que se aproximan más a las primarias o climácicas, por tanto, en la zona de estudio se reduce a los encinares (Quercus ilex) propiamente dichos y los enclaves en los cuales aparezcan en compañía de pinares, pero en dominancia*” es incorrecta desde un punto de vista científico. Los numerosos estudios existentes sobre los valores naturales de la llanura del Vallès hacen hincapié justamente en lo contrario. Los principales valores naturales en términos de biodiversidad de la zona en estudio residen en la estructura de mosaico agrícola y forestal, con especial importancia de los espacios agrícolas y de transición a la masa forestal dónde gran número de animales se alimentan.

De hecho, en la página siguiente de la “*Memoria-resumen...*” se viene a reconocer este hecho al afirmar: “*Estos dos ecosistemas forestales (encinares y pinares) aparecen generalmente mezclados en el área de estudio. A su vez la ecotonía de estos bosques con las zonas de cultivo posibilitan una diversidad tanto faunística como botánica de gran riqueza, de ahí que se de gran importancia a las zonas de cultivo con rodales de vegetación arbórea*”.

Por otra parte, abundan los pinares de pino carrasco, y a pesar de no ser la comunidad climácica, están reconocidos como hábitat de interés comunitario. Destaca además la presencia de otras asociaciones vegetales de especial importancia al ser consideradas hábitats prioritarios por la Directiva Hábitats (Directivas 92/43/CEE y 97/62/CEE): zonas subestépicas de gramíneas y anuales del Thero-Brachypodietea, que no son de ningún modo la comunidad climácica correspondiente a la zona.

En consecuencia, al valorar la importancia de las formaciones vegetales, se hace necesario incorporar una visión más global de los ecosistemas y no tan apegada a determinadas preconcepciones sobre la importancia con mayúsculas de las comunidades climáticas en detrimento de los valores naturales asociados al resto de comunidades vegetales.

3.3.2. Fauna

La descripción de la fauna presente en el área de estudio se refiere únicamente a fauna vertebrada. En ningún caso se hace mención de la fauna invertebrada, probablemente de gran riqueza. Estudios realizados por el CREAM (Centre de Recerca Ecològica i Aplicacions Forestals), asociado a la Universitat Autònoma de Barcelona, han detectado la presencia de hasta 50 especies de hormigas en la llanura del Vallès. Otros estudios centrados en la abundancia y fenología de mariposas diurnas en estaciones de muestreo situadas en las proximidades inmediatas del proyecto han contabilizado cifras similares de especies, entre ellos la especie *Euphydryas aurinia*, incluida en el Anexo II de las Directivas 92/43/CEE y 97/62/CEE como de interés comunitario. Estos datos no son nada desdeñables si tenemos en cuenta el reconocido papel de las mariposas diurnas como indicadores de la salud ambiental de un área natural.

Por otra parte, la descripción de la fauna vertebrada incluye errores de cierta importancia al tratar las lavanderas blanca y cascadeña (*Motacilla alba* y *M. cinerea*) como reptiles.

3.3.4. Paisaje

En este apartado se realiza un análisis del paisaje en el que se establecen y analizan una serie de unidades paisajísticas. Destaca la tabla-resumen en la que se establece una calificación de la calidad paisajística y la fragilidad de cada una de las unidades paisajísticas. Teniendo en cuenta la vaguedad con la que se describen las unidades paisajísticas y la subjetividad con la que se califica su calidad o fragilidad (al margen de que todo el apartado ha sido copiado de otro proyecto), es difícil interpretar los datos consignados en la tabla-resumen. En todo caso, sorprenden las bajas calidades y fragilidades asignadas a las “Áreas Agrarias Abiertas” y a los “Bosques en Llano” que contradicen abiertamente la percepción estética de los ciudadanos de la zona.

3.3.5. Áreas de Interés

3.3.5.1. IBA “Sierras Prelitorales de Barcelona”

La IBA “Sierras Prelitorales de Barcelona” es reconocida el como el espacio natural más afectado. No podía ser de otra manera, ya que la práctica totalidad del proyecto se inscribe dentro de los límites de esta área de interés.

Sin embargo, el análisis se limita a copiar los datos consignados en la monografía publicada por SEO/BIRDLIFE sobre las IBAs en España³. La “Memoria-resumen...” no valora en absoluto el impacto de la autovía sobre la avifauna característica del enclave y, más grave aún, menosprecia terriblemente los valores ambientales de la zona al considerar la existencia de la IBA en toda la zona en estudio como un “Nivel de Restricción POCO IMPORTANTE” en el apartado 4.1.

El caso de algunas especies de especial valor merece ser analizado con mayor detalle. Es el caso del águila-azor perdicera (*Hieraaetus fasciatus*), especie catalogada como “En Peligro” en el Atlas de las Aves Reproductoras de España⁴ y como SPEC 3 a nivel europeo (estado de conservación desfavorable). Dicha especie utiliza las zonas altas de la sierras prelitorales para la nidificación, pero utiliza como zonas fundamentales de alimentación las zonas de llanura próximas, dónde se prevee la construcción de la autovía. Otras especies cuyas poblaciones quedarían severamente afectadas por la autovía serían la tórtola común (*Streptopelia turtur*; catalogada como “Vulnerable” en el estado español; SPEC 3), la culebrera europea (*Circaetus gallicus*; SPEC 3), lechuza común (*Tyto alba*; SPEC 3), mochuelo europeo (*Athene noctua*; SPEC 3), cárabo común (*Strix aluco*; SPEC 4), chotacabras europeo (*Caprimulgus europaeus*; SPEC 2), abejaruco europeo (*Merops apiaster*; SPEC 3), y la golondrina común (*Hirundo rustica*; SPEC 3).

Teniendo en cuenta que las IBAs en general han sido establecidas atendiendo a criterios objetivos y estandarizados a nivel europeo, y centrándose especialmente en la importancia de determinadas poblaciones en el contexto mundial o europeo, es evidente que nos encontramos ante uno de los defectos más importantes del estudio. Sin subsanar dicha deficiencia es imposible analizar objetivamente el impacto ambiental del proyecto.

3.3.5.5. Hábitats. Directivas 92/43/CEE y 97/62/CEE

La “Memoria-resumen...” subestima notablemente las extensiones ocupadas por uno de los hábitats prioritarios presentes en la zona (Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del Thero-Brachypodietea, código 6220). En este sentido, para valorar la necesidad de corregir dicho déficit sólo cabe citar el Artículo 1 de la Directiva 92/43/CEE al definir los hábitats naturales prioritarios en el ámbito de los estados miembros: “tipos de hábitats naturales amenazados de desaparición presentes en el territorio contemplado en el artículo 2 cuya conservación supone una especial responsabilidad para la Comunidad habida cuenta de la importancia de la proporción de su área de distribución natural incluida en el territorio contemplado en el artículo 2”. De lo que se desprende la necesidad de una correcta estimación de las áreas ocupadas por los mencionados hábitats prioritarios.

³ Viada, C.(Ed.) 1998. Áreas Importantes para las Aves en España. 2.ª edición revisada y ampliada. Monografía n.º 5. SEO/ BirdLife. Madrid.

⁴ Martí, R. & Del Moral, J. C. (Eds.) 2003. Atlas de las Aves Reproductoras de España. Dirección General de Conservación de la Naturaleza-Sociedad Española de Ornitología. Madrid.

Por otra parte, se ignora la presencia en este apartado de uno de los hábitats de interés comunitario. Se trata del codificado como 9540⁵ (“Pinares mediterráneos de pinos mesogeanos endémicos”; subtipo 42.841, en el que se incluyen los bosques ibéricos de pino carrasco (*Pinus halepensis*). Esta deficiencia también es importante ya que esta asociación vegetal ocupa grandes extensiones en la zona afectada por la autovía, en ocasiones combinada con otro hábitat de interés (Encinares de *Quercus ilex* y *Quercus rotundifolia*, código 9340) o incluso enriquecido con especies características de uno de los hábitats prioritarios (Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del Thero- Brachypodietea, código 6220).

En consecuencia, se impone la necesidad de completar los datos de este apartado, netamente deficiente, para poder evaluar correctamente el impacto ambiental del proyecto.

3.4. VARIABLE CULTURAL

La “Memoria-resumen...” no analiza la red de caminos históricos comprendida en el ámbito de estudio. Este déficit es relevante puesto que se trata de una zona humanizada desde antiguo y con importantes poblaciones de origen ibérico o romano.

Por otra parte, tampoco se ha tenido en cuenta la red de caminos y senderos señalizados, muy utilizados por la población de los municipios próximos. A este respecto, cabe señalar la existencia de un Sendero de Gran Recorrido (GR-97, de La Tordera al Llobregat), la red de senderos implantada por Vallès Natural (entidad dependiente del Consell Comarcal del Vallès Occidental), así como una larga colección de senderos locales. En este sentido, citamos algunas de las numerosas publicaciones que describen recorridos por diferentes enclaves naturales afectados por el proyecto de autovía⁶.

En ambos casos, se hace imprescindible un estudio previo de este rico y muy apreciado patrimonio cultural para poder realizar adecuadamente la correspondiente evaluación de impacto ambiental.

⁵ European Commission. DG Environment. April 2003. Interpretation Manual of European Union Habitat - EUR 25

⁶ UES. 1995. XVI Ronda Vallesana. Els Rodals de Sabadell. Ed. Unió Excursionista de Sabadell. Sabadell.

UES. 1998. XIX Ronda Vallesana. Caldes de Montbui. Ed. Unió Excursionista de Sabadell. Sabadell. Ferrer, R.(coordinador) 1998.Sender de Gran Recorregut De La Tordera al Llobregat (GR-97). Ed: Catalana de Senderisme. Olesa de Montserrat.

VALLÈS NATURAL. 2003. Guia de rutes del Vallès Natural. Ed: Consell Comarcal del Vallès Natural.

Fernández López, L. 2004.Quatre itineraris pel Ripoll a Sabadell. Ed. Amics del Ripoll. Sabadell.

Fernández López, L. 2004. Itineraris pel Rodal de Sabadell. Ed. Unió Excursionista de Sabadell. Sabadell.

3.5 – VARIABLE TERRITORIAL

3.5.1. Usos del suelo

El redactado acerca de la importancia socioeconómica de las actividades agrarias es incorrecto. Si bien es cierto que las actividades agrarias en la zona de estudio no tienen un peso económico notable, este tipo de actividades realizan una importante función en el mantenimiento de una red de espacios naturales, cuyos valores sociales y ecológicos son especialmente valorados por los ciudadanos. Así, hoy podemos constatar un amplio consenso social sobre la necesidad de su preservación como espacios agroforestales. Cabe recordar que algunos de los hábitats más amenazados en Europa son precisamente los espacios abiertos mediterráneos, donde la actividad agrícola ha sido un factor determinante en la configuración de estos paisajes. Por otra parte, existen toda una serie de actividades económicas, relacionadas con la restauración y el turismo rural estrechamente vinculadas a las actividades agrarias y los paisajes que de ellas se derivan.

En cuanto al futuro de las actividades agrarias en sí, y fruto de la creciente conciencia ciudadana y institucional sobre la necesidad de su preservación, en los últimos años han surgido diferentes iniciativas que pretenden mejorar las condiciones en las que se desarrollan. Este es el caso de la previsión de diversos parques agrícolas en diversos municipios afectados por el proyecto (éste es el caso del PGOU de Sabadell). En este sentido, es fundamental aprovechar su situación cercana a núcleos urbanos de importancia, que les aporta un valor estratégico en el mercado. También la especialización en productos de calidad y hasta con denominación de origen son estrategias que aseguran su permanencia y su desarrollo como actividad económica.

Con el fin de optar decididamente por la gestión agrícola de los espacios abiertos de la llanura, junto a la defensa del patrimonio natural e histórico, y el fomento de un uso social racional como espacio de recreo, se presentó recientemente el documento “BASES PARA LA PROTECCIÓN DEL PARQUE AGRÍCOLA DEL VALLÈS (PAV)”. Este documento, con un amplio apoyo ciudadano, nace como propuesta que define un modelo de protección, ordenación y gestión de los espacios agrícolas del Vallès basado en cuatro instrumentos básicos. Los dos primeros plantean la ordenación y protección del espacio abierto de la llanura en dos ámbitos del planeamiento. El primero sería el futuro Plan Territorial Metropolitano de Barcelona y un segundo más preciso se concretaría mediante un Plan Especial del Parque Agrícola del Vallès. La gestión del Parque Agrícola del Vallès se delimitaría a partir de un Convenio que crearía un Consorcio entre las diversas administraciones públicas implicadas y los propietarios agrícolas. El Consorcio del Parque Agrícola del Vallès sería el encargado de elaborar finalmente el Plan de Desarrollo y Gestión del Parque Agrícola. Consorcio y Plan de Desarrollo y Gestión completan los instrumentos propuestos en las Bases.

En resumen, el mantenimiento de la actividad agraria supone el mantenimiento de un territorio, de un paisaje, y de una calidad de vida para todos los ciudadanos, no únicamente para los empresarios agrarios. Por todas estas razones, la afirmación “La repercusión sobre el sistema socioeconómico de la zona sería no obstante, muy reducida y de carácter casi marginal.” es sencillamente incierta.

3.5.2. Estructura territorial

El documento no realiza la más mínima descripción de la estructura urbana del territorio afectado, a la que se refiere simplemente cómo compleja y diversa y con tendencia a formar conurbaciones. Cabría señalar aquí la disposición ordenada de estas conurbaciones, en sentido Norte-Sur y alineadas con la red fluvial principal. El reconocimiento de esta estructura es básico para comprender los principales flujos de movilidad y la estructura de la red de espacios naturales de la comarca. Asimismo, la construcción de la autovía orbital justamente destrozaría la mencionada estructura, al actuar como infraestructura de polaridad, atractora de un nuevo impulso urbanizador en sentido SW-NE.

3.5.3. Tráfico

El análisis de este apartado es marcadamente superficial. El tráfico y la movilidad en su conjunto son elementos con una marcada implicación ambiental, por lo que es necesario un análisis mucho más elaborado que el expuesto en la “Memoria-resumen...”. La simple recopilación de las Intensidades Medias Diarias de las carreteras próximas al trazado previsto para la Autovía Orbital no cumple los más mínimos requisitos para llevar a cabo la evaluación de los importantes implicaciones ambientales del tráfico. Dejando de lado el impacto directo del proyecto sobre el territorio, sería necesario profundizar en los aspectos sociales, energéticos, y de contaminación regional.

Cabe mencionar que el objeto del EIA es buscar la mejor alternativa des de un punto de vista ambiental para llevar a cabo un objetivo político, económico y social. Aunque no se especifica en ningún caso el objetivo y las características del proyecto, podemos entender que, tratándose de una infraestructura de titularidad estatal, se quiere mejorar el tráfico en el corredor mediterráneo garantizando un eje libre de peaje que conecte el paso de la Jonquera con el resto de la península. El EIA debería pues analizar cuales son las alternativas posibles para la consecución de este objetivo teniendo especialmente en cuenta los retos de sostenibilidad, el cumplimiento de protocolo de Kyoto, los tratados relativos a la conservación de la biodiversidad y el impacto sobre la población directamente afectada.

Aunque el punto 3.5.4.4 se refiere a la movilidad espacial de la población, la memoria-resumen no recoge los datos existentes sobre la movilidad obligada y no obligada y el reparto modal de los desplazamientos en el área de estudio. En ningún caso queda demostrada la necesidad de la autovía que se proyecta.

El documento sometido a consultas ni siquiera analiza las infraestructuras y los servicios existentes para los distintos modos de transporte públicos y privados. En este sentido, la construcción de la autovía orbital incidiría de forma determinante en la aceleración de varios procesos ambientalmente muy negativos como la reducción de la cuota de transporte público y un tremendo aumento de la presión urbanizadora en forma de ciudad dispersa. La construcción de esta infraestructura provocaría un predominio absoluto del transporte privado, modelo que conduce a una constante y reiterativo ciclo de congestión, tal como bien ha recogido un reciente estudio de la Cambra de Comerç de Barcelona titulado “L’autovia Orbital B-40. Un Quart Cinturó, una variant de la N-II o un eix perimetral?” Por otra parte, la acentuación del modelo de transporte privado provocaría un aumento en la emisión de gases contaminantes de efecto invernadero. En este sentido, el análisis de este apartado debería también tener en cuenta la obligación del estado español de cumplir con los objetivos de reducción de gases de efecto invernadero acordados en el Protocolo de Kyoto, y considerar las posibles alternativas basadas en otros tipos de transporte, como el ferrocarril o el transporte público en general.

Por otra parte cabe señalar los efectos de presión urbanística que favorecería la autovía orbital a través de los enlaces previstos. La ausencia de descripción de las características de la vía ni de la mínima orientación sobre el número y la disposición de los enlaces impide valorar detalladamente estos efectos. No cabe duda de que el hecho de atravesar extensas zonas no urbanizadas en un contexto metropolitano y aportando un grado de conexión óptima a la red viaria de alta capacidad son elementos que garantizan un aumento del valor urbanístico y de la especulación. Más aún si tenemos en cuenta que no se dispone hasta ahora de un instrumento de planeamiento urbanístico que permita gestionar esta consiguiente presión urbanística a medio y largo plazo manteniendo los intereses públicos por encima de los puramente lucrativos para el agente privado.

3.5.4. Socioeconomía

En el apartado 3.5.4 se afirma que el crecimiento del parque de vehículos “adolece de una limitación en las vías de comunicación existentes en la zona cuyo desarrollo no ha sido proporcional al mismo”. Dicha afirmación carece del más mínimo rigor técnico o incluso de sentido común, ya que presupone una capacidad ilimitada de dar servicio a las demandas de tráfico, principio que de ser asumido tendría implicaciones ambientales terriblemente negativas.

Por otra parte, el informe contiene errores significativos en la caracterización de los sectores de actividad económica, al afirmar alternativamente la especialización industrial y el predominio del sector servicios. En ningún caso la ciudad de Terrassa presenta actualmente una especialización industrial, sino terciaria, es decir de servicios.

Finalmente, el documento omite cualquier tipo de información sobre determinados ámbitos de actividad económica, localmente muy importantes, y que pueden verse afectados notablemente por la construcción de la autovía. Este es el caso, por ejemplo, de la actividad hotelera vinculada a los balnearios y servicios termales milenarios de la población de Caldes de Montbui.

4. NIVELES DE RESTRICCIÓN

Es en este apartado del documento dónde se hace más evidente un planteamiento general sesgado. En los cuatro niveles básicos de referencia no se contempla la posibilidad de la restricción total en un punto determinado. Llevado al extremo, y siguiendo la descripción del nivel de referencia más restrictivo, la autovía podría llegar a pasar por encima de cualquier hospital en pleno casco urbano siempre que se estableciesen una serie de medidas supuestamente correctoras y compensatorias.

4.1. MAPA DE SÍNTESIS AMBIENTAL

En el documento, las restricciones de tipo ambiental son consideradas “muy importantes” para la vegetación de ribera, encinares, pinares y hábitats prioritarios, así como para los espacios considerados P.E.I.N. o L.I.C (fuera del ámbito de afectación directa del proyecto). Sin embargo, a los cultivos y a la IBA “Sierras Prelitorales de Barcelona” se les aplica un valor de restricción “poco importante”. Esta asignación de restricciones nos parece absolutamente subjetiva y carente de rigor técnico. En apartados precedentes ya se ha comentado la importancia de las zonas de cultivo para la biodiversidad del territorio, puesta de relieve por numerosos estudios. Por otra parte, la catalogación de la IBA como valor de restricción poco importante sencillamente pone en cuestión la credibilidad de todo el análisis, supuestamente objetivo. Como ya se ha explicado anteriormente, las IBAs en general se han establecido atendiendo a criterios objetivos y estandarizados a nivel europeo y vienen a corroborar los valores ambientales generales del territorio incluido en una de ellas. Es más, de hecho surgen como propuesta de territorios a preservar con la figura de protección ZEPA (de acuerdo con la Directiva 79/409/CEE). Prescindir de la existencia de la IBA en el territorio afectado por el proyecto, que es lo que se hace en la práctica, es ignorar drásticamente los valores ambientales generales de la zona así como su reconocimiento a nivel europeo, con lo que todo el análisis cae por su propio peso.

4.2. MAPA DE SÍNTESIS CULTURAL

Tal y cómo ya ha sido comentado, no se han tenido en cuenta los valores recreativos y de ocio de la zona, así como la extensa red de caminos de interés histórico. Por lo tanto, el mapa de síntesis padece notables deficiencias que lo hacen poco adecuado para el propósito que se le atribuye.

4.4. MAPA DE SÍNTESIS TERRITORIAL

En el documento, al suelo no urbanizable se le asigna un valor de restricción “irrelevante”. Esta asignación de valores ignora que la mayor parte de las zonas con valores naturales destacados (terrenos forestales, agrícolas, prados,...) están catalogadas precisamente como suelo no urbanizable. Es más, a menudo constituyen espacios emblemáticos para una determinada población, que mediante el Plan General de Ordenación Urbanística ha decidido otorgarle un cierto grado de protección precisamente como “suelo no urbanizable”. Si además se tiene en cuenta la expansión urbanística que a medio y largo plazo acompañaría inevitablemente al proyecto, se puede decir que la construcción del “Cierre de la Autovía Orbital” constituirá sin duda una auténtica “bomba territorial” contra los planes de ordenación urbanística de los municipios afectados.

Por otra parte, la calificación general de “suelo no urbanizable” contiene en numerosos municipios figuras complementarias que regulan determinadas actividades. Así, y dentro de la afectación directa del proyecto existe la previsión de parques agrarios para ciertas zonas de interés agrícola, y zonas calificadas “de especial protección”. También en el ámbito de afectación directa de la autovía orbital existen algunas zonas forestales especialmente interesantes calificadas como “Forest Protectora” por el Departament d’Agricultura, Ramaderia i Pesca de la Generalitat de Catalunya.

CONCLUSIONES

A la vista de las notables deficiencias que se han ido desgranando en los apartados precedentes, trasladadas lógicamente al “mapa de síntesis global” y a los “corredores recomendados”, la “Memoria-resumen...” no puede por menos que ser considerada un pobre reflejo de la realidad y de los impactos ambientales reales que supondría la construcción de la autovía orbital. Más aún, el hecho de que la descripción de los apartados “vegetación”, “fauna” y “paisaje” hayan sido copiados literalmente del estudio correspondiente a otro proyecto, por sí mismo, invalida el estudio y su tramitación.

Por consiguiente, puesto que la presente “Memoria-resumen para consultas ambientales” no responde a los mínimos exigibles en cuanto a objetividad y rigor técnico, sugerimos la redacción de una nueva “Memoria-resumen para consultas ambientales” en la que se subsanen los numerosos errores y omisiones de la actualmente sometida sometida al trámite de consultas ambientales a exposición pública.

ANEXO a la Consideración SEPTIMA:

Se presenta como ejemplo de los errores detectados a escala local un conjunto de enmiendas concretas a la memoria-resumen del E.I. Cierre de la Autovía Orbital de Barcelona en el municipio de Caldes de Montbui

ENMIENDAS GENERALES:

- Ninguno de los posibles corredores indicados en el documento del ministerio corresponde exactamente a la reserva actual del plan general de ordenación de Caldes de Montbui para la construcción de la autovía orbital, aprobado el 20 de febrero de 2004. Coincide parcialmente la opción centro a partir de les Brugueres y por encima del Torrent de les Arenes. El tramo que viene del sur atravesando la Torre Marimón hasta les Brugueres no coincide con la reserva.
- Todos los trazados que se plantean afectan al suelo no urbanizable contemplado en el anteriormente indicado plan general, además tienen una afectación importante a suelos no urbanizables considerados de especial protección por el plan general, tanto agrícolas como forestales.
- Constituyen una afectación importante al modelo territorial de Caldes de Montbui contenido en el plan general.
- Mapa de edafología: Consideramos las clasificaciones del suelo totalmente arbitrarias, ya que contempla como zonas agrícolas solo los lechos de los ríos. A modo de ejemplo, en Caldes la zona de les Brugueres se considera la zona agrícola de mayor interés, y en el documento está clasificada como suelo de “calidad media”.

ENMIENDAS A LOS DIFERENTES CORREDORES CONTENIDOS EN EL PROYECTO

- Corredor norte:
 1. El documento escrito tiene en consideración los diferentes yacimientos arqueológicos del municipio, pero el trazado norte afecta directamente a dos de esos yacimientos. El primero sería el yacimiento ibérico de la torre roja, donde actualmente se están llevando a cabo excavaciones. El otro sería el yacimiento ibérico del turó gros de can camp, los límites del cual no están bien definidos.
 2. A su paso sobre el torrent de Codonys afecta al Gorg d'en Pèlags donde convive una especie vegetal autóctona de la zona que tiene especial interés ecológico.
 3. El corredor norte atraviesa el sector nordeste del municipio de Caldes, hecho que puede afectar al sistema hidrotermal de Caldes, se pueden hallar referencias de dicha afectación en el plan general de Caldes.

4. Ese corredor constituye un fuerte impacto ambiental y paisajístico, ya que pasa por la cara sur del Farell, y debe superar un desnivel importante.
- Corredor super-norte:
 1. Esta opción comportaría también un fuerte impacto ambiental y paisajístico ya que transcurre por detrás del turó de la torre roja, atravesando una zona densamente boscosa del Farell.
 2. Considerando el desnivel de la zona, sólo lo podemos entender si se construye mediante túneles. En los mapas litológicos no se tiene en cuenta que el subsuelo es granítico en la zona, lo que dificultaría la construcción de este tramo.
 - Corredor centro:
 1. El trazado planteado en este corredor, pasa por encima del torrent de les Arenes, ejerciendo sobre él un grave impacto ambiental, y superando un fuerte desnivel que comportaría un impacto paisajístico importante.
 2. Atraviesa por el medio la zona de les Brugueres, que según el plan verde es la zona agrícola de mayor calidad de Caldes.
 3. No tiene en cuenta los criterios generales del cinturón verde que contempla el plan general.
 4. Afecta a los terrenos agrícolas y boscosos de torre Marimon.
 - Corredor sur:
 1. Este corredor pasa por la parte más al sur del municipio, afectando zonas de interés forestal como el Bosc gran, el bosc y la font de can Pujol, y el bosc de torre Marimon.
 2. Afecta a la estación depuradora de aguas residuales de Caldes.

En virtud de todo lo expuesto ,

S O L I C I T A N :

Primero.- Que se tenga a los abajo firmantes, como parte personada, interesada y directamente afectada en el expediente de tramitación de la evaluación de impacto ambiental de "Cierre de la Autovía Orbital de Barcelona" y en cualquier expediente administrativo que se tramite en esta Administración Pública u otra, en relación y con referencia a la Autovía Orbital de Barcelona y/o Cuarto Cinturón de Barcelona , notificándoles en el domicilio indicado todas las resoluciones y actos administrativos que se produzcan y dicten en los mismos.

Segundo.- Se les de traslado de copia certificada de todos los expedientes administrativos que obran en esta Administración Pública, en relación y con referencia a la Autovía Orbital de Barcelona y/o Cuarto Cinturón de Barcelona, especialmente del Estudio Informativo de la Autovía Orbital de Barcelona. Tramo: Terrassa-Sant Celoni, cuya redacción se terminó en diciembre de 1998, según consta en los antecedentes de la memoria-resumen del Estudio Informativo Cierre de la Autovía Orbital.

Tercero.- Se les de traslado de la certificación del estado de tramitación de dicho expediente de redacción del estudio informativo: "Cierre de la Autovía Orbital" y en su caso copia de todas las actuaciones practicadas hasta la fecha, así como de todos los expedientes administrativos que se tramiten en esta Administración Pública, en relación y con referencia a la Autovía Orbital de Barcelona y/o Cuarto Cinturón de Barcelona.

Cuarto.- Se les otorgue el preceptivo trámite de audiencia previa a la adopción de la correspondiente resolución o propuesta de resolución de todos los expedientes administrativos que se tramiten en esta Administración Pública, y en otras en relación y con referencia a la Autovía Orbital de Barcelona y/o Cuarto Cinturón de Barcelona , para no causarles indefensión.

Quinto.- Tenga por formuladas en tiempo y forma consideraciones a la "Memoria-Resumen para consultas ambientales del proyecto Cierre de la Autovía Orbital de Barcelona, y previos los trámites oportunos se sirva dejar el mismo sin efecto decretando la nulidad de pleno derecho.

Sexto.- Subsidiariamente si se desestima la petición del apartado quinto.

1- Que los Ministerios de Medio Ambiente y Fomento se inhiban en favor de la Generalitat de Catalunya, por corresponder a esta institución autonómica las competencias territoriales, urbanísticas y medio ambientales para resolver lo que sea más oportuno para Catalunya y sus necesidades de crecimiento sostenible, en el ámbito y marco de las recomendaciones y principios establecidos en la Cumbre de Rio y con los postulados del VI Programa Comunitario de Política y Actuación en materia de Medio Ambiente, en la Ley de Urbanismo de Catalunya 2/2002 y la Ley de Movilidad de Catalunya 9/2003, y donde necesariamente contemple retirar el proyecto de Autovía Orbital de Barcelona , y en su lugar ejecutar conjunta y simultáneamente las siguientes medidas y proyectos:

I.- Mejorar la red de carreteras secundarias, comarcales y locales.

II.- Fomentar todos los medios de transporte público , y en especial el ferrocarril

2.- En consonancia con lo solicitado en el punto primero de este apartado sexto, que los Ministerios de Fomento y Medio Ambiente retiren definitivamente los proyectos relacionados con el Cuarto Cinturón y/o Autovía Orbital de Barcelona.

Séptimo.- Subsidiariamente si se desestiman las peticiones de los apartados quinto y sexto.

Que se elabore un estudio riguroso de alternativas del proyecto Autovía Orbital de Barcelona, que contemple y subsane los errores y contemple y recoja medidas que se citan en las consideraciones, y que sea plenamente respetuosa con las recomendaciones y principios establecidos en la Cumbre de Rio, el VI Programa Comunitario de Política y Actuación en materia de medio ambiente y los Acuerdos de Kyoto.

Sabadell , a dieciocho de enero de 2005

Sr Director General de Calidad y Evaluación Ambiental y

Excma. Sra. Ministra de Medio Ambiente y

Excmo. Sra. Ministra de Fomento