



**AL·LEGACIONS DE LA CAMPANYA CONTRA EL QUART CINTURÓ AL PLA
D'INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT DE CATALUNYA (PITC)**

20 d'abril de 2006

Atès que en el DOGC núm. 4528 del 13 de desembre de 2005 es dona publicitat al tràmit d'informació pública del projecte del Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya per un termini de dos mesos.

Atès que en el DOGC núm. 4571 del 13 de febrer de 2006 es prorroga el tràmit d'informació pública del projecte del Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya fins al 20 d'abril.

Atès que l'objectiu principal de la Campanya és l'oposició a la construcció del Quart Cinturó.

Formulem les següents

AL·LEGACIONS

1.- Consideracions Generals.

L'ocupació del territori, la pèrdua de biodiversitat, el consum energètic, les emissions... són aspectes ja comuns en el debat sobre els límits del creixement i la transformació territorial. Les infraestructures de transport estan sotmeses a aquestes limitacions i a la necessitat d'un canvi d'enfocament, de cultura, tal i com queda recollit en la Llei de Mobilitat.

La mobilitat, com a demanda que es projecta sobre les infraestructures i que aquestes han d'encaminar, és clarament un dels elements que ha de ser objecte de contenció. El problema rau, doncs, en els límits de la mobilitat i en com fer eficient i de qualitat l'exercici d'aquest dret. La gestió de la mobilitat pot incorporar les noves infraestructures, però no pot ser a l'inrevés. El Pla d'infraestructures del transport de Catalunya (PITC) proposa primer definir les infraestructures i després fer-ne la gestió. El PITC, per tant, encara respon als vells tics de gestionar les infraestructures, no la mobilitat. El plantejament positiu contingut en la Llei de Mobilitat ha quedat deixat completament de banda en el PITC, que ha estat redactat en absència de les Directrius Nacionals de Mobilitat que la llei preveu.

El PITC ha estat redactat en aquesta absència, però allò que és més greu és que ha estat redactat sense aquest plantejament positiu que suposa el canvi d'orientació definit en la Llei de Mobilitat. El problema no són solament les noves infraestructures, sinó la confiança en el seu creixement com a "solució", quan el seu simple creixement no és la solució, sinó que és una part important del problema.

L'enfocament de contenció ha de ser estructural, ja que:

- No es pot parlar de infraestructures de transport, sense parlar quasi bé de transport (el PITC només és d'infraestructures de transport).
- No es pot parlar de transport de persones, sinó de mobilitat.
- No es pot parlar de mobilitat en termes només de circulació (per exemple, d'IMD a les carreteres).
- Cal parlar d'accessibilitat i no simplement de circulació.
- Cal definir paràmetres d'accessibilitat per al conjunt de la població i no només per al segment motoritzat.
- Cal preveure el conjunt del viatge i no només la part que s'efectua sobre les carreteres, oblidant la part urbana i els canvis de modalitat, que són deixats com a factor secundari i d'interès només local o personal.
- Cal parlar dels Serveis de Transport que s'exerciran i no només d'infraestructura. I més quan aquest és un vell decantament de l'administració, un vici mai canviat.

A manca d'aquesta consciència dels límits i per les dades que veurem en aquestes al·legacions, el PITC se'ns apareix com a *desarrollista* i allunyat d'allò que és avui present als països centreeuropeus que estan una mica més propers que nosaltres a determinats paràmetres de sostenibilitat. El PITC, per poder dir que camina en una línia de sostenibilitat, hauria de ser en primer lloc més civilitzat en relació al context europeu. En mobilitat, primerament, caldria ajustar-se a paràmetres europeus en termes de modalitat en Transport Col·lectiu i de creixement de les dotacions de xarxes, ja que el model del PITC sobrepassa, com veurem, totes les referències europees i, ni n'aprèn ni les té mai com a objectius.

Avui dia i en el futur, tota planificació és també administració de recursos econòmics. I els emprats en les infraestructures limiten la inversió en altres camps, com és la recerca científica i tècnica, la qual assoleix una més gran incidència econòmica i rigor en el plantejament de futur.

El territori és finit i representa un valor per si mateix del qual cal reduir al màxim la seva transformació i consum en espai urbanitzat. En aquest aspecte el consum de nou territori és significatiu en les propostes del PITC i cap prudència d'aquest tipus no ha estat assumida.

Els consums energètics han de ser limitats per qüestions de dependència energètica, per racionalitat econòmica i per les emissions que produeixen i, finalment, per complir els acords internacionals i els compromisos contrets (Kyoto). Cap de les xifres del PITC són fiables en aquest camp.

2.- Consideracions Crítiques.

2.1.-El PITC és metodològicament incomplet i poc transparent, fet que impedeix dur-ne a terme una revisió crítica dels procediments emprats en la seva elaboració. Més que un document coherent, el PITC és tan sols un Pla de Carreteres amb un Pla Ferroviari annexat.

El Pla és clarament la integració de diversos documents previs, o de la redacció per part d'un conjunt d'especialistes en camps diversos. Però això, que és positiu, no hauria d'estalviar, ans els contrari, el valor de la seva integració i coherència, amb una responsabilitat tècnica. L'administració de la Generalitat hauria hagut d'assegurar molt millor la seva responsabilitat tècnica ateses les mancances a nivell de justificació, de mètode d'anàlisi dels fluxos, avaluació ambiental i el tractament diferenciat de les infraestructures viàries i ferroviàries.

El PITC és un Pla sense autor. Tot pla i tot projecte ha de tenir autor tècnic, a part del polític. El PITC no està signat. No hi ha ningú que assumeixi la seva vàlua tècnica, ni que es responsabilitzi dels seus plantejaments, ni de fer coherent el que se suposa la integració de molts treballs secundaris.

El PITC no planeja cap repartiment modal entre VP i TP en la data de partida ni respecte de l'horitzó del Pla, o per a dates a mig termini. Els repartiment modals han de ser deduïts i no formen part dels objectius.

La interpretació del document del PITC és impossible. Hi manquen moltes dades i totes són força més completes en, per exemple, l'Estudi publicat per la Cambra de Comerç de Barcelona en favor del Quart Cinturó.

No obstant, les coincidències entre ambdós documents són rellevants. L'escàndol no és la simple coincidència metodològica i de materials concrets (sèries, gràfics,...), sinó la diferència dels objectius entre ambdós. No és admissible que un Estudi de defensa del Quart Cinturó coincideixi plenament amb el PITC i que aquest no vagi més enllà en les simulacions d'un treball d'un abast molt inferior que ja posava en evidència la necessitat de reorientar les hipòtesis d'inici (major dotació de xarxa bàsica millora l'escenari de congestió?). El PITC pretén l'ordenació de la mobilitat privada i en transport públic, mentre que l'abast de l'estudi del QC era molt més local i exclusivament vial. Per tant, és greu que el PITC no incorpori cap més aprofundiment d'allò que ja aportava l'estudi del QC. Aquestes coincidències haurien de ser explicades. No és possible que el treball d'una institució pública com la Generalitat, a posteriori i sense explicació, segueixi un document privat anterior. Òbviament, es pot explicar per la coincidència d'una part dels autors, però aquesta coincidència material i mecànica no és cap justificació per a un document públic.

Ens preguntem perquè determinades institucions civils, com la Cambra de Comerç estan tan relligades amb la Generalitat i han pogut fer servir abastament els seus instruments (per exemple el SIMCAT) a diferència d'altres entitats civils, més crítiques, per a les quals els està vedat l'accés als instruments públics o a la informació bàsica utilitzada per a l'encàrrec d'estudis informatius amb la mateixa facilitat. Més detalladament, es pot comprovar com els documents de la Cambra de Comerç i els de preparació del mateix PITC es van fer en paral·lel, de la qual cosa en resulta el tracte de privilegi. Caldria que fos explicat el fet que aquests treballs s'hagin pogut fer en paral·lel i sense incompatibilitats formals.

Ateses les mancances que analitzarem més endavant, caldria suposar que fins i tot les propostes d'infraestructures han estat formulades per davant de les hipòtesis, les justificacions i l'avaluació ambiental, i que aquestes han estat adaptades a les necessitats.

2.2.- El PITC es configura com el veritable Pla Territorial General de Catalunya (PTGC). Tot i tractar-se d'un Pla Sectorial, en tramitar-se amb anterioritat al Planejament Territorial i en incloure la major part de les inversions públiques que han d'ordenar el territori esdevé l'instrument clau per a garantir les opcions d'assentament i distribució geogràfica per part del PTGC. El PITC treballa sobre una autocontenció menor a l'establerta en la planificació territorial.

El PITC és definit en la seva presentació com a Pla Sectorial, d'acord amb la Llei 23/1983 de política territorial i com a Pla Especial d'acord amb la Llei 9/2003 de la mobilitat. No obstant, el mateix document ja posa en evidència la manca de legislació sectorial per un Pla Especial que englobi infraestructures viàries i ferroviàries, per la qual cosa el sotmet a la mateixa tramitació que els Directrius Nacionals de Mobilitat. Bon contrasentit, quan precisament el PITC, que hauria de desenvolupar les Directrius, és sotmès a informació pública abans que les mateixes Directrius i sense que ni tan sols hom pugui contrastar-ne el compliment.

És en aquesta tramitació, que hom podria considerar d'anòmala i de jeràrquicament irregular, que hom troba arguments suficients per a interpretar que el PITC es configura com el veritable Pla Territorial General de Catalunya, atesa la manca de documents de planificació territorial que estableixin alhora les estratègies d'orientació de creixements, consolidacions, extincions i de protecció d'espais lliures, i la inexistència de normativa que estableixi l'ordre de prevalença o el grau de coordinació exigibles entre els diferents instruments de planificació.

La planificació suposa administració de recursos econòmics, i les infraestructures suposen una molt elevada inversió. EL PITC suposa una inversió de 37.115 M€ fins a l'any 2026, amb la qual cosa limita la inversió en altres camps que tenen una més gran incidència econòmica i viabilitat futura.

El nivell d'inversió, la seva distribució en el territori i el tipus d'infraestructura, condicionen enormement la distribució geogràfica dels assentaments urbans i productius. L'absència de la totalitat dels Plans Territorial Parcial aprovats definitivament esdevé encara més greu ja que obre les portes a descoordinacions o a la provisionalitat de les propostes del PITC, si no és que el PITC pretén condicionar definitivament la planificació territorial.

Fins i tot, en el cas de l'àmbit del Pla Territorial Parcial de la Regió Metropolitana de Barcelona, d'una complexitat territorial, urbanística i demogràfica elevadíssima, el PITC s'atreveix a establir una xarxa d'infraestructures viàries molt potents, això sí, condicionant-ne només la seva reserva definitiva a dues molt contestades històricament i les quals ni tan sols el mateix PITC justifica. És evident que el PITC exerceix funcions que no li pertocuen.

Tot sembla apuntar a discrepàncies objectives entre el PITC i la planificació territorial. Mentre sembla que el criteri predominant en aquesta és el de la compactació dels sistemes urbans per tal de reduir la ocupació de sòl, augmentar l'eficiència en la dotació de serveis i minimitzar l'impacte negatiu sobre els recursos limitats (el mateix territori ho és), de manera que hom hauria d'avançar significativament cap a sistemes urbans complexos amb una major autocontenció, el PITC ni tan sols planteja la compactació d'infraestructures, i arriba a duplicar-les en una mateixa traça paral·lela. Cal constatar que l'autocontenció prevista pel PITC és del 40%, mentre que el Pla Territorial General de Catalunya considera el 50%.

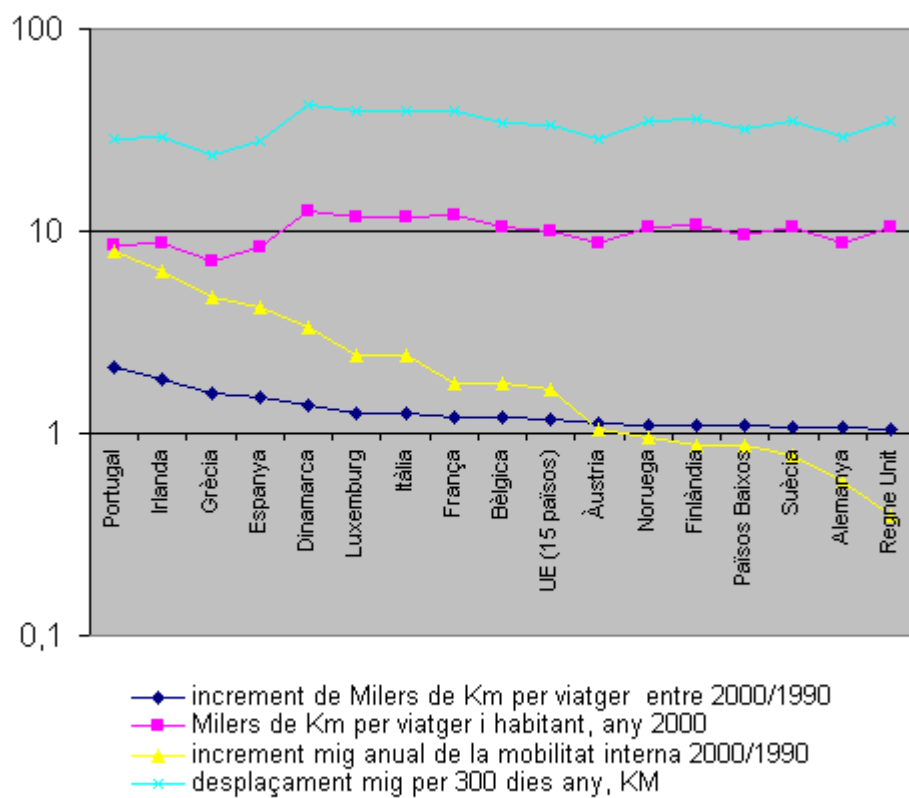
En aquest marc indefinit de jerarquia i de Directrius Nacionals de Mobilitat que assegurin els nous principis que han de regir la mobilitat, el PITC només pot continuar la seva tramitació si les Directrius han estat aprovades amb anterioritat i, si més no, conjuntament amb la totalitat dels Plans Territorials Parcials.

2.3.- Les hipòtesis de futur del Pla comporten un escenari de gran increment de la mobilitat, el qual és emprat per a justificar una proposta desmesurada d'infraestructures viàries.

La reconstrucció de les dades de la memòria del PITC permet establir que un creixement del 2,3% anual en la mobilitat, representa un increment acumulat del 77% entre 2001 i 2026. Si el repartiment modal de partida és el 31% en transport públic col·lectiu (TP) i el 69% en vehicle privat (VP), per acumulació del 120% de creixement entre ambdues dates s'arribaria a una participació en modalitat del TP del 38% (es recuperarien 7 punts de percentatge), mentre que en VP, es passaria del 69% al 62% (una pèrdua de 7 punts). Un 5% dels nous viatges/any que s'haurien de fer en principi amb VP es fan per TP, de manera que el creixement en TP no és cada any del 2,3% sinó del 1,8%. Així, en el conjunt final, només un 12% de la nova mobilitat hauria estat captada pel TP, mentre que el 88 % es mantindria en VP. Hom es pot preguntar llavors si tenen sentit les elevades inversions en TP per a aquests migrats resultats. No es poden obtenir resultats clarament millors amb inversions de 37.115M€? I, en conseqüència, no seria també exagerada la inversió en xarxa bàsica vial? Les inversions i el canvi modal proposats són molt incongruents.

En segon lloc, la hipòtesi d'un creixement continuat de la mobilitat en els propers vint anys situat en el 2,3% manca també de context europeu, com es pot veure a les dades següents:

Gràfica 1: Índex de mobilitat en el context europeu, dades de l'any 2000.



Font: dades d'Eurostat i elaboració pròpia.

Taula 1: Índexs de mobilitat en el context europeu, dades de l'any 2000.

| | increment de Milers de Km per viatger quocient 2000/1990 | Milers de Km per viatger i habitant, any 2000 | increment mig anual de la mobilitat interna, quocient 2000/1990 | desplaçament mig per 300 dies any, KM |
|----------------|--|---|---|---------------------------------------|
| Portugal | 2,14 | 8,48 | 7,90 | 28,27 |
| Irlanda | 1,84 | 8,82 | 6,29 | 29,40 |
| Grècia | 1,58 | 7,07 | 4,68 | 23,57 |
| Espanya | 1,51 | 8,30 | 4,21 | 27,67 |
| Dinamarca | 1,39 | 12,49 | 3,35 | 41,63 |
| Luxemburg | 1,27 | 11,72 | 2,42 | 39,07 |
| Itàlia | 1,27 | 11,68 | 2,42 | 38,93 |
| França | 1,19 | 11,91 | 1,75 | 39,70 |
| Bèlgica | 1,19 | 10,35 | 1,75 | 34,50 |
| UE (15 països) | 1,18 | 10,07 | 1,67 | 33,57 |
| Àustria | 1,11 | 8,65 | 1,05 | 28,83 |
| Noruega | 1,10 | 10,44 | 0,96 | 34,80 |
| Finlàndia | 1,09 | 10,77 | 0,87 | 35,90 |
| Països Baixos | 1,09 | 9,55 | 0,87 | 31,83 |
| Suècia | 1,08 | 10,48 | 0,77 | 34,93 |
| Alemanya | 1,06 | 8,80 | 0,58 | 29,33 |
| Regne Unit | 1,04 | 10,48 | 0,39 | 34,93 |

Font: dades d'Eurostat i elaboració pròpia.

nota: en negreta s'han ressaltat els valors més destacats.

Com es pot veure, els creixements en la darrera dècada 1990/2000 en la mobilitat de persones no han estat homogenis a Europa:

- Espanya ocupa encara una baixa posició en el total de la mobilitat de les persones realitzada amb vehicle privat, però assoleix un creixement que és relativament dels majors del conjunt dels països de l'Europa dels 15, sobrepassada per Portugal, Irlanda i Grècia. Els països amb quotes més elevades de mobilitat en vehicle privat són, tanmateix, els que menys han crescut en aquesta dècada (Correlació de Pearson de -0,40 que indica una clara relació entre ambdues sèries, només que de tendència contrària l'una respecte de l'altra ¹),
- És cert que es mouen més els països més desenvolupats que els més endarrerits, amb Espanya entre ells.
- No és cert tampoc que tots països mantinguin taxes de creixement elevades, ja que hi ha països on és molt lleugera (valors per sota de la unitat).
- El major increment de la mobilitat s'ha produït en els països que estan més allunyats dels estàndards del països amb més mobilitat. Per tant, es podria deduir un fenomen d'acostament a un altre estadi, però no un paradigma de decreixement continuat o de manteniment de taxes continuades de creixement de la mobilitat per a les dècades futures. Dels paràmetres europeus això no seria pas deduïble, al marge de les consideracions de sostenibilitat que podrien

¹ La correlació augmenta significativament si s'eliminen de la comparació els valors de Dinamarca i Luxemburg.

aconsellar reduir-les totes elles.

Taula 2: Índex dels volum de transport interior de passatgeres en relació al PIB, mesurat en passatgers per Km en relació al PIB (en euros constants de 1995), i en base al valor 1995=100.

| | valor 2002, respecte 1995 = 100 | relació, quocient 2002/1992 |
|-----------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|
| Portugal | 113,3 | 1,25 |
| Grècia | 107,4 | 1,19 |
| Espanya | 104,4 | 1,13 |
| Alemanya | 94,9 | 1,04 |
| Zona euro | 98,9 | 1,01 |
| Zona euro (12 països) | 98,1 | 1,01 |
| Itàlia | 102,1 | 1,00 |
| UE (15 països) | 96,4 | 0,97 |
| França | 97,4 | 0,97 |
| Bèlgica | 96,2 | 0,96 |
| Dinamarca | 94,7 | 0,93 |
| Suècia | 91,5 | 0,86 |
| Irlanda | 85,1 | 0,84 |
| Països Baixos | 89,4 | 0,84 |
| Àustria | 88,0 | 0,84 |
| Noruega | 90,4 | 0,83 |
| Regne Unit | 88,7 | 0,82 |
| Finlàndia | 87,0 | 0,81 |
| Hongria | 82,3 | 0,77 |
| Luxemburg | 75,5 | 0,74 |
| Eslovènia | 64,7 | 0,74 |

Font: Eurostat i elaboració pròpia. Aquest indicador queda definit com el quocient entre l'evolució de la mobilitat i el PIB. La mobilitat està definida pel valor dels Km per passatger en viatges interiors al país, en vehicles mecànics (vehicle privat o automòbil, autobús i tren). La base de les sèries dels valors és 100 per a l'any 1995. Eurostat indica que algunes dades no són completament homogènies en els conjunt dels països.

Nota: destacats en fons de color els valors més elevats.

Només en els països meridionals (Portugal, Grècia i Espanya, juntament amb Itàlia, en menor mesura) hi ha una relació de creixement major de la mobilitat interna que del PIB. Hom podria dir que en aquests països és el propi creixement del producte mobilitat el que ajuda a incrementar els comptes del PIB, mentre que a la resta dels països europeus és just a la inversa.

La hipòtesi del PITC de realitzar un creixement constant en els propers 25 anys per als viatges intermunicipals (sense considerar l'increment dels viatges dins dels municipis) en una xifra del 2,3 % anual sobrepassa la dinàmica dels països del centre d'Europa. Com hem comentat abans el creixement es tractaria d'un salt de llindar que no es pot extrapolar als propers vint-i-cinc anys, no pas una tendència constant. Al marge de les possibilitats que hi hagi d'un política activa de contenció de la mobilitat, el cert és que les dinàmiques espontànies a partir de l'experiència europea no asseguren que la hipòtesi del PITC hagi de ser creïble i obligada. Les dades aportades ho ratifiquen, tant per als valors del conjunt de la mobilitat en mitjans mecànics com en la part de vehicle privat.

Més detalladament, els valors de l'any 2002, respecte del 1992, segons les dades de l'Eurostat, són de decreixement per al conjunt de la mobilitat en mitjans mecànics. Mentre que en la mobilitat en vehicle privat hi ha hagut, tanmateix, un augment entre les mateixes dates (1,67%). Cal tenir-hi en compte l'aportació dels valors dels països amb més increment, com Portugal, Espanya, Grècia i Irlanda, mentre que en molts països el valor de l'increment s'ha situat per sota de l'1% anual.

2.4.- El PITC És molt poc ambiciós pel que fa al paper del transport públic i al transport de mercaderies per ferrocarril.

En l'al·legació 2.3 ja ha estat analitzat el creixement predeterminat pel PITC per al transport públic, un 12%. L'assignat al transport ferroviari de mercaderies és d'un 8'5%. Malgrat que en l'actualitat la quota de TP en mercaderies és pràcticament irrellevant i que, per tant, l'increment proposat és significatiu, queda molt lluny de l'objectiu definit pel Llibre Blanc del Transport de la Comissió Europea. Així, el 2026 la quota assolida a Catalunya seria de l'11%, mentre que l'objectiu de la Comissió Europea és el 15%.

Difícilment el PITC pot fixar objectius ambiciosos si, com hem dit abans, és estrictament un pla d'infraestructures de transport i no està obligat a complir les Directrius Nacionals de Mobilitat, les quals haurien de tenir uns objectius clarament més ambiciosos.

Tornem a posar de relleu que malgrat la gran inversió que comporta el PITC, no hi ha un canvi substantiu en la modalitat del transport de persones i de mercaderies. Aquesta constatació per ella mateixa ja hauria de permetre qüestionar els objectius del PITC.

2.5.- L'avaluació ambiental estratègica del PITC està plantejada per avalar-lo d'antuvi, amb l'argument d'una disminució de les emissions de CO₂, i sense fer referència a la pèrdua de biodiversitat o de valors naturals en general. No esmenta el grau d'acompliment del Protocol de Kyoto, ni tampoc són tinguts en compte altres contaminants atmosfèrics (PM10 i NO_x) contemplats en directives europees i clarament sobrepassats actualment en l'àmbit metropolità. El PITC ignora absolutament les conseqüències del progressiu esgotament de les reserves de petroli i contradiu els objectius del Pla de l'Energia de Catalunya.

El PITC preveu una reducció del 6% d'emissions de CO₂ l'any 2026, mentre que el Pla d'Energia de Catalunya, un pla sectorial aprovat, se suposa que del mateix rang que el PITC, estableix una reducció del 7,5% l'any 2015. Cal tenir en compte que les emissions han crescut un 52% el 2005 respecte al 1990, amb la qual cosa, l'estat espanyol (no hi ha dades respecte a Catalunya), és l'estat industrialitzat on han crescut més les emissions. Aquesta tendència impossibilitarà el compliment del protocol de Kyoto :l'estat espanyol podia augmentar les emissions fins a un 15% en el període 2008-2012 respecte al 1990, previsió més que triplicada ja avui. Malgrat els escenaris de diferents plans energètics, les emissions no seran reduïdes dràsticament, amb la qual cosa l'estat espanyol haurà de sotmetre's als sistemes de compensació i adquirir en el mercat drets d'emissió, amb la qual cosa la balança de pagaments es pot veure doblement afectada per aquesta taxa ambiental i per l'encariment del petroli, tot gràcies a no establir objectius molt més ambiciosos respecte al canvi de modalitat en el transport.

El PITC assigna un fort impuls a la xarxa viària bàsica que serveix per a justificar una reducció en el consum del petroli en un 4'7% basat en la reducció de la congestió i en la millora de l'eficiència en el consum de carburant per les innovacions tecnològiques. Si tenim en compte que el mateix PITC reconeix que l'escenari de congestió és inevitable en l'àrea metropolitana, la qual concentra el major nombre de vehicles, el mateix argument utilitzat cau per si mateix i posa en evidència que l'avaluació ha estat dissenyada per a justificar les propostes, més si tenim en compte que els suposats estalvis de temps no tenen en compte que el PITC ha estudiat els recorreguts en els trams interurbans, sense comptabilitzar la part del recorregut dins els sistemes urbans i el grau. Tampoc ha tingut en compte l'efecte pervers que pot tenir disposar de més infraestructures per a vehicle privat si no hi ha una contenció i en la dispersió de la urbanització.

El PITC també ignora el progressiu esgotament del petroli com a font d'energia i el seu més que probable encariment en relació amb l'evolució de la mobilitat.

Tampoc té en compte l'externalització de costos que genera l'increment de mobilitat i d'infraestructures, i passa de puntetes sobre la fragmentació del territori en considerar que una part ja estaven previstes per infraestructures no executades. Valora també positivament la reducció de superfície de Catalunya allunyada de les autopistes, sense comptar com i en quines condicions s'hi arriba. Els dèficits en l'avaluació de la fragmentació i de la pèrdua de biodiversitat ignoren l'anàlisi de la connectivitat (la coordinació amb el pla sectorial de connectivitat biològica és necessària) i la possible incidència en els espais protegits per la Xarxa Natura 2000. Cal notar que les Directives 79/409/CEE i 92/43/CE ja estableixen que l'afectació dels hàbitats i espais protegits han de ser evitats i avaluats. El PITC es limita a fer avaluació quantitatives minses i no qualitatives.

L'avaluació ambiental tampoc té en compte la Directiva 96/62/CE sobre qualitat atmosfèrica amb 12 contaminants bàsics, malgrat que en l'actualitat la mateixa Generalitat ha d'afrontar en un decret mesures per a restablir la qualitat de l'aire en zones on els índexs de seguretat han estat sobrepassats (fonamentalment òxids de nitrogen i partícules, relacionats directament amb el transport), bàsicament en determinats àmbits de l'entorn metropolità, per a regular la seva emissió i evitar la pràctica permanència per damunt d'aquests llindars.

2.6.- L'accessibilitat viària i la congestió continuen sent els paràmetres clau per a definir els objectius del Pla. L'anàlisi de l'accessibilitat és parcial, ignorant el paper estratègic del trams viaris urbans. La congestió s'analitza sempre com a problema, ignorant la seva inevitabilitat.

El PITC parla de circulació en carreteres i no d'accessibilitat real entre origen i destí. Són dues coses completament diferents, ja que s'ignora una bona part del problema actual que rau en la xarxa secundària i local i en la capacitat interna dels sistemes urbans per tal de fer front a un increment de la circulació. La situació de congestió de les xarxes urbanes i d'accés no permet plantejaments ni de bon tros en els termes d'un increment del 60% de la circulació en VP. Parlar de disminució de la congestió, de disminució del temps de recorregut, o de disminució de les emissions, en aquest supòsit és completament erroni. Contravé la Llei de Mobilitat un simple enfocament en termes de circulació que no contingui una explicació en termes d'accessibilitat.

Els temps de recorregut i accessibilitat s'han de preveure des d'una comprensió completa de l'accessibilitat i no de la mera visió parcial de la circulació en determinats trams de carreteres. Avui, la congestió en les xarxes secundàries i urbanes i el conjunt dels viatges ja no es poden millorar per l'increment de la circulació en els trams més gruixuts de la xarxa bàsica. El supòsit del guany de temps que fa el PITC és il·lusori ja que no es fan pel conjunt dels viatges, des de l'origen al destí, sinó solament dins la xarxa de carreteres.

El model d'anàlisi del PITC és un model de projecció de la demanda, basat en un creixement de diverses xifres poc contrastades i úniques (sense opcions variables) més un model de simulació, tipus hidràulic, que serveix per a proposar una extensa xarxa vial, amb desconeixement del que succeeix en el conjunt de la l'accessibilitat. Els sistemes urbans i el conjunt de l'accessibilitat no suporten les opcions d'increment que es plantegen i es col·lapsen molt abans del que s'afirma. En particular, es parteix de la hipòtesi que les congestió actual és només un producte de manca de xarxa bàsica, de la manca de calibre en determinats trams dels desplaçaments, quan la realitat convidaria a analitzar més detalladament el perquè dels actuals problemes i la impossibilitat d'ignorar-los en una projecció de futur. La manca de diagnòsi del present invalida les opcions de futur per irreal, no solament en les dates finals, sinó també en les actuals.

2.7.- El PITC aposta per la incentivació de la mobilitat en vehicle privat a partir de la sobredotació d'infraestructures viàries. En cap cas es presenta un enfocament estructural que condueixi a fomentar la contenció de la mobilitat. El PITC continua proposant el creixement de les infraestructures com a solució, quan aquest creixement és, de fet,

l'origen del problema.

El PITC esdevé un pla inútil per a planificar la mobilitat perquè, tal i com ja s'ha argumentat, és estrictament un pla d'infraestructures que no té en compte ni la seva gestió, ni la totalitat de la xarxa de transport, ni tots els modes. La necessària coordinació amb la planificació territorial i la resta de planejament sectorial permetrien una major inserció en els nous objectius de desenvolupament sostenible.

2.8.- El PITC opta per consolidar un país dual, amb una gran ciutat central positivament articulada en termes de model urbà i de transport i una resta del país desarticulada.

El debat de la mobilitat i el transport està molt lligat a la maduració ordenada dels sistemes urbans de Catalunya. La mobilitat és bàsicament interurbana i, sobretot, metropolitana. Les projeccions de la demanda interurbana que es fan servir per a la creació de nous eixos viaris i ferroviaris, no es poden abstrure de la transformació dels sistemes urbans als quals serveixen. La manca de lligam entre les opcions dels sistemes urbans i les infraestructures no es pot mantenir més encara si no es vol consolidar sense remei un país dual: amb una gran ciutat central positivament articulada en termes de model urbà i transport públic i una resta de país on ambdós factors són desarticulats sense un model de qualitat, en la qual només es confia en la inèrcia de les capitals amb un cert pes i categoria, però on no es reforça ni es refan el conjunt dels sistemes urbans.

Al Vallès, un àmbit amb un milió d'habitants i origen i destí d'una gran mobilitat obligada interna i externa, penja encara d'una xarxa de transport públic amb una concepció radial a l'eix barceloní i que només és ampliada per l'eix ferroviari d'alta velocitat (amb poca incidència interna en la mobilitat diària) i per un nou eix ferroviari transversal que aprofita un vell traçat que no respon exactament a les necessitats vallesanes. Ni tan sols estan previstos els corresponents intercanviadors entre les diferents línies i operadors ferroviaris. L'any 1996, la mobilitat generada al Vallès representava el 24% del total de la Regió Metropolitana, i d'aquesta només el 2'7% en direcció al Barcelonès.

La impossibilitat de constatar en el PITC la presa en consideració d'aquestes dades, o altres, treuen valor a les propostes que es formulen i reforcen el menysteniment amb què és tractat l'àmbit perifèric metropolità o català en dotació de transport públic

2.9.- La proposta ferroviària està molt menys desenvolupada que la proposta viària. La meitat de les inversions ferroviàries previstes és en alta velocitat i les línies convencionals no creixen, sinó que només es milloren.

El desequilibri intern del document és massa evident en el tracte atorgat a les xarxes vials en relació a les ferroviàries. Les dades i les metodologies contrasten massa acusadament en favor de les primeres.

En tot el Pla no hi ha ni una sola dada dels KM de ferrocarril proposats i ,per contra, en les carreteres n'hi ha profusió. Per trobar alguna dada numèrica cal anar a la Nota de Premsa del Departament de Política Territorial i Obres Públiques No hi ha tampoc ni una sola simulació de la demanda servida, o dels possibles usuaris que aprofitarien els nous i vells corredors del ferrocarril.

2.10.- La dotació de xarxa viària que dibuixa el PITC és absolutament sobredimensionada. L'escenari de dotació de xarxa viària que ens planteja el PITC no és comparable amb els models existents a d'altres regions europees i nord-americanes. El PITC ens portaria a assolir una de les més elevades quotes mundials en xarxa bàsica.

El model final del PITC el podem posar en contrast amb les dotacions europees en ferrocarril i xarxa bàsica vial. Els resultats són els següents:

Taula 3: Índex F de dotacions de xarxa Bàsica vial (autopistes i autovies) i de Ferrocarrils a diferents països, any 2002 (per a exponents estàndard 0,5 i 0,5 en població i superfície).

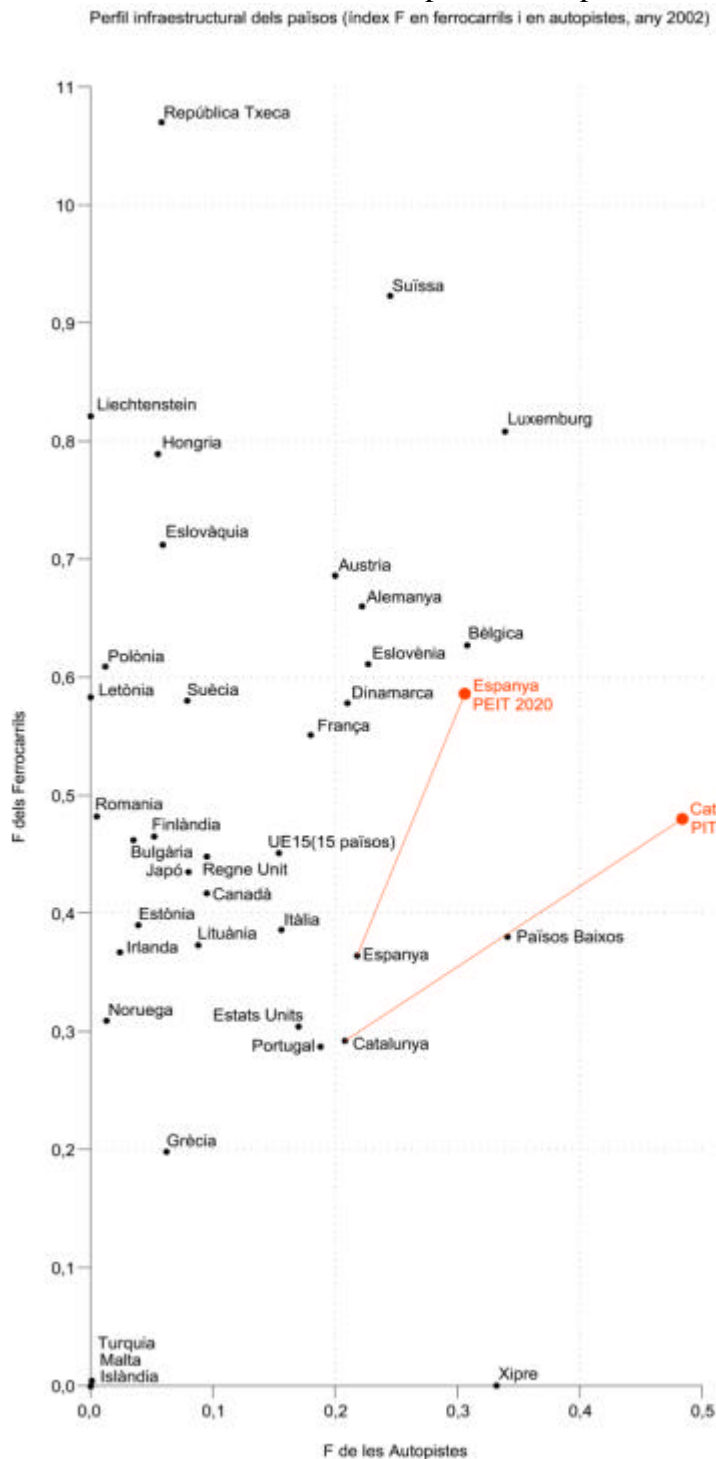
| | F, autopistes i autovies | F, ferrocarrils | relació, quocient, índex F. Ferrocarrils / Bàsica vial |
|--------------------|--------------------------|-----------------|--|
| UE15 | 1,54 | 4,51 | 2,93 |
| Belgique | 3,08 | 6,27 | 2,03 |
| République tchèque | 0,58 | 10,70 | 18,54 |
| Danemark | 2,10 | 5,78 | 2,75 |
| Allemagne | 2,22 | 6,60 | 2,97 |
| Estonie | 0,39 | 3,90 | 9,87 |
| Grèce | 0,62 | 1,98 | 3,21 |
| Espagne | 2,18 | 3,64 | 1,67 |
| France | 1,80 | 5,51 | 3,06 |
| Irlande | 0,24 | 3,67 | 15,35 |
| Italie | 1,56 | 3,86 | 2,47 |
| Chypre | 3,32 | 0,00 | |
| Lettonie | 0,00 | 5,83 | |
| Lituania | 0,88 | 3,73 | 4,26 |

| | | | |
|------------------------|-------------|-----------------|-------|
| Luxembourg | 3,39 | 8,08 | 2,38 |
| Hongrie | 0,55 | 7,89 | 14,40 |
| Malte | 0,00 | 0,00 | |
| Pays-Bas | 3,41 | 3,80 | 1,12 |
| Autriche | 2,00 | 6,86 | 3,43 |
| Pologne | 0,12 | 6,09 | 52,03 |
| Portugal | 1,88 | 2,87 | 1,53 |
| Slovénie | 2,27 | 6,11 | 2,69 |
| Slovaquie | 0,59 | 7,12 | 12,13 |
| Finlande | 0,52 | 4,65 | 8,96 |
| Suède | 0,79 | 5,80 | 7,36 |
| Royaume-Uni | 0,95 | 4,48 | 4,71 |
| Bulgarie | 0,35 | 4,62 | 13,16 |
| Roumanie | 0,05 | 4,82 | 97,36 |
| Turquie | 0,01 | 0,04 | 4,68 |
| Islande | 0,00 | 0,00 | |
| Liechtenstein | 0,00 | 8,21 | |
| Norvège | 0,13 | 3,09 | 23,57 |
| Suisse | 2,45 | 9,23 | 3,76 |
| Etats-Unis | 1,70 | 3,04 | 1,79 |
| Japon | 0,80 | 4,35 | 5,42 |
| Canada | 0,95 | 4,17 | 4,39 |
| | | | |
| Catalunya | 2,08 | 2,92 | 1,41 |
| Catalunya PITC 2026 | 4,84 | 4,80 | 0,99 |
| Espanya PEIT 2020 | 3,06 | 5,36 (1) | 1,75 |

(1) amb la dada de 9000 Km més d'alta velocitat.
Font: dades d'Eurostat i elaboració pròpia.

Els valors de la Taula 3 s'han representat en els gràfics següents per a millor expressió del que representen els seus valors.

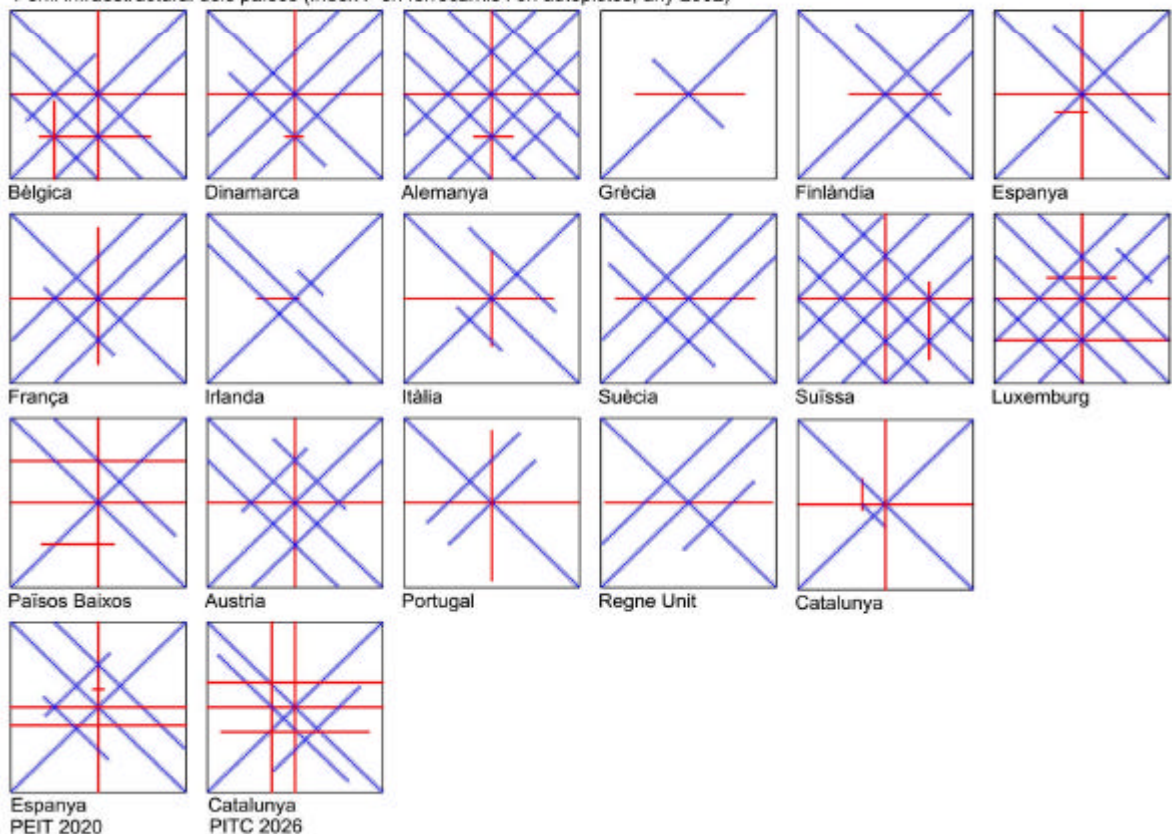
Gràfica 2. Representació de diferents països en relació a la seva dotació de Xarxa Bàsica vial i Ferroviària, segons índexs estàndard de 0,5 i 0,5 en població i superfície.



Font: dades d'Eurostat i elaboració pròpia.

Gràfica 3. Model abstracte de la densitat de Xarxa Bàsica vial i Ferroviària en diferents països. En vermell la dotació de xarxa viària, i en blau la ferroviària.

Perfil infraestructural dels països (índex F en ferrocarrils i en autopistes, any 2002)



Font: dades d'Eurostat i elaboració pròpia.

De les gràfiques 2 i 3 se'n desprèn que:

- L'escenari de dotació de xarxa viària que ens planteja el PITC no és comparable amb cap dels models existents a d'altres regions europees i d'altres països. El PITC ens portaria a arribar a la més alta quota mundial en Xarxa Bàsica vial.
- En canvi, els índexs de dotació ens indiquen que per a l'any 2026 ens situaríem en Ferrocarrils poc més enllà de la mitjana actual de la UE15 (que ens inclou a nosaltres i a altres estats amb dotacions baixes), mentre que la doblarem de llarg en autopistes i autovies, i cap país no ens quedaria a curta distància.
- El conjunt de la Unió Europea (15 països) assoleix un ordre de 2,93 vegades més de dotació en Ferrocarril que en Xarxa Bàsica vial. El fet de com a mínim duplicar valors en Ferrocarril respecte Bàsica vial és un fet estàndard i només els Països Baixos presenten una relativa situació d'empat entre ambdós tipus de xarxes.
- En conjunt, tot i que molt criticables, les xifres finals del PEIT del Ministeri de Foment per a Espanya (2020) són més raonables (més europees) que no pas les catalanes del PITC i amb cinc anys d'anterioritat entre les dates finals.

El desdoblament de l'Eix Transversal i algunes altres obres ja en marxa ens porten a un model que superarà en dotació de Xarxa Bàsica Vial a pràcticament tots els països estudiats (europeus, americans, Japó). Per tant, seria lògic planejar-nos que fàcilment ens encaminem a assolir la més alta quota mundial en Xarxa Bàsica i que superarem els màxim actuals europeus, situats als Països Baixos, Bèlgica i a alguns Land alemanys. Seria, doncs, raonable no voler superar de molt aquests

antecedents en termes de Xarxa Bàsica Vial i, en canvi, plantejar-nos la possibilitat d'equilibrar-nos millor amb ells en termes de Xarxa Ferroviària.

No seria, doncs, il·lògic afirmar que en nostre futur volem ser, per exemple, com Holanda, com Bèlgica, com Alemanya, com França, etc., o bé com altres països similars. Aquesta opció bé podria ser una hipòtesi de partida per a planificar més detalladament el nostre model futur de país. No es tractaria de copiar models sense base, però sí de plantejar el model d'oferta que les xarxes poden assolir com a opció de referència.

Es tractaria de superar les anàlisi del PITC que, des d'un funcionalisme ² simple, dissenya destins que s'allunyen en termes estructurals molt de la realitat internacional.

Podem comparar Catalunya amb altres països europeus en termes de model d'oferta de xarxa i com a hipòtesi de possible estadi final, o horitzó de convergència formal o teòrica.

Si partim de les dades de Catalunya (2002) podem veure com assolir els seus estàndards actuals de dotació de xarxes significaria uns creixements que contrasten molt amb les opcions previstes pel PITC.

² Podem entendre per funcionalisme aquell postulat teòric que dimensiona els òrgans, en aquest cas les infraestructures, en funció exclusiva d'una demanda externa, però no des d'una aproximació estructural i, per tant, des de la ignorància de la capacitat d'oferta dels òrgans per a determinar les funcions mateixes. Els model biològics i geogràfics es determinen en els dos sentits, de la funció a l'òrgan i de l'òrgan a la funció, de manera que la capacitat d'oferta és tant significativa com la demanda mateixa per a explicar el model final.

Taula 4: comparació dotacions Catalunya amb estats de dimensions i situacions relatives similars

| | | dotació, valor índex F | quilòmetres resultat de l'aplicació dels seus estàndards de dotació a Catalunya | Catalunya, xarxa actual | diferència, o dèficit |
|---------------|-------------|------------------------------|--|----------------------------|--------------------------|
| Països Baixos | autopistes | 3,41 | 1.536,87 | 937 | 599,87 |
| | ferrocarril | 3,80 | 1.714,01 | 1319 | 395,01 |
| Bèlgica | autopistes | 3,08 | 1.389,60 | 937 | 452,60 |
| | ferrocarril | 6,27 | 2.828,83 | 1319 | 1.509,83 |
| Suïssa | autopistes | 2,45 | 1.106,26 | 937 | 169,26 |
| | ferrocarril | 9,23 | 4.162,89 | 1319 | 2.843,89 |

Valors de partida usats per a Catalunya, any 2002: 6,343 milions d'habitants i 32.091 Km2 (índex F d'autopistes = 2,08 i índex F de Ferrocarril = 2,92).

El PITC preveu per a Catalunya 2.419 Km de Ferrocarril i 2.437 Km d'autopistes / autovies, a l'horitzó 2026.

Font: dades d'Eurostat i elaboració pròpia.

Els tres països de la comparació representen tres casos en què actualment hi ha major dotació de xarxa bàsica vial en relació a Catalunya. Les opcions del PITC són, però, de sobrepassar clarament les dotacions respectives de Xarxa Bàsica vial, i de quedar-se per sota del seu estàndard en ferrocarril, almenys en dos casos.

En aquest quadre es compara la situació actual i allò que representaria assolir la seva dotació. En tots els casos hom queda lluny dels 1500 Km de noves autovies previstes pel PITC, ja que només amb un terç, com a màxim, d'aquesta magnitud assoliríem els seus llimars. En termes de ferrocarril les xifres del PITC aspiren a superar a Holanda, però no als dos altres països. En el cas suís cal considerar que el seu estàndard deixa de banda nombroses dotacions de cremalleres, ferrocarrils privats, etc., i que tot i ésser un país muntanyós, més que Catalunya, el seu estàndard és considerablement alt.

En el cas dels Països Baixos cal considerar el fet que és molt eficient l'ús de la seva xarxa, ja que més que dobla en percentatge modal als nostres ferrocarrils, tot i una extensió que no és pas la més elevada dels països europeus.

Per tant, hom podria concloure que a Catalunya hi ha marge en termes europeus per al creixement del ferrocarril convencional i que, en tot, cas, com senyala Holanda, els llimars d'ús poden ser clarament més alts que els que el PITC es planteja. L'extensió d'aquestes xifres de comparació a altres països europeus ratificaria que les comparacions són possibles i que caldria afinar molt millor els objectius del model final amb que es traça el país, tant des del punt de vista de l'oferta de xarxa com del seu ús modal.

El PITC fa referència a debats dels últims anys, (*Fòrum de les infraestructures*, i altres...) en els quals s'ha posat de relleu la suposada manca d'infraestructures de Catalunya. Els dèficits infraestructurals de Catalunya, però, han de ser millor precisats i especificats, perquè no és cert que estiguem en una situació de dèficit en tot tipus de xarxes, ni que aquest suposat dèficit sigui un llast directe al desenvolupament econòmic. Les dotacions de Catalunya són grans en termes europees en xarxa bàsica vial i reduïdes en ferrocarrils convencionals o en xarxa secundària de carreteres de qualitat. Les inversions actuals en relació a l'alta velocitat en ferrocarril ens situen també en els màxims.

3. La incidència de les infraestructures en la fragmentació del territori: els exemples del Vallès

3.1.- El PITC i la fragmentació del territori: l'augment de la pressió colonitzadora.

La crítica genèrica al PITC es pot complementar amb aspectes concrets que són especialment significatius en els entorns metropolitans. Aquest és sens dubte el cas de l'efecte de les noves infraestructures sobre la fragmentació dels espais naturals, que esdevé especialment greu en els espais periurbans. No entrarem a valorar aspectes concrets de valorització del patrimoni natural que seria afectat per les propostes del PITC, tot i que sens dubte hi ha elements relatius a la vegetació i a la fauna que són de notable interès.

Avui en dia és extensa la literatura científica que posa de relleu que la mida i la disposició de les àrees naturals esdevenen uns dels factors més rellevants per a valorar-ne el seu estat de conservació. A grans trets, podem dir que un espai natural de gran dimensió presenta una major diversitat i pot mantenir fluxos biòtics i abiòtics que en garanteixen la seva estabilitat. Per sota d'una dimensió mínima, els espais naturals pateixen una important davallada de la diversitat i alhora esdevenen espais no funcionals, que no poden mantenir-se amb l'autonomia que ho fan els espais de major dimensió. L'efecte de les pertorbacions internes i externes esdevé molt més gran, posant en perill l'estabilitat de les poblacions i dels ecosistemes. La fragmentació comporta una important reducció de superfície de les àrees naturals contínues, les tessel·les, que conformen el sistema d'espais naturals i n'incrementa el seu aïllament.

3.2.- L'increment de la fragmentació al Vallès.

És evident, doncs, que el disseny de les infraestructures del PITC respon a una voluntat colonitzadora del territori que, al Vallès, no té en compte les especificitats i la idiosincràsia d'un territori que, tot i ser metropolità, conserva encara una matriu territorial d'espais lliures força ben conservada i alhora té uns requeriments infraestructurals diferents als de la resta de la regió metropolitana.

La situació actual dels espais naturals de la plana del Vallès és, malgrat tot, molt delicada. Així es posa de relleu en l'estudi realitzat recentment per l'ADENC, amb la col·laboració del Departament de Medi Ambient de la Generalitat de Catalunya, sobre la conservació de la biodiversitat i la connectivitat dels espais naturals de la plana del Vallès.

Per a valorar la situació actual i proposar mesures per a la conservació d'aquests espais, l'estudi ha pres com a punt de partida les premisses de l'ecologia del paisatge. S'ha dut a terme una delimitació dels espais naturals de la plana del Vallès, en relació a les barreres que formen els sistemes urbans, les infraestructures de transport i els assentaments urbans dispersos, a partir de la qual es pugui realitzar una descripció de l'estructura actual de la xarxa d'espais naturals.

La unitat bàsica d'aquesta delimitació han estat les *zones*, que són delimitades pels sistemes urbans, la xarxa bàsica viària (autovies i autopistes) i el traçat del TAV. Les *zones* s'identifiquen amb els espais que mantenen una continuïtat física i paisatgística acceptable. Aquestes *zones* se subdivideixen alhora en *subzones* per la xarxa viària secundària i la xarxa de ferrocarril convencional.

Els resultats de l'estudi posen de relleu l'existència de territoris amb diferents graus de problemàtica en relació a la qualitat d'aquests espais. Alguns sectors mantenen encara zones de dimensió significativa, mentre que en d'altres les superfícies naturals contínues són molt reduïdes. Sovint es generen estretalls que posen en perill la continuïtat de la matriu territorial. En conjunt, la plana del Vallès conté 109 *zones*, que queden subdividides en 318 *subzones*.

Per tal de poder valorar la incidència de les propostes viàries i ferroviàries del PITC, s'ha realitzat una nova delimitació dels espais naturals partint de la construcció de les propostes contingudes al PITC.

Aquest exercici evidencia l'important impacte de la nova xarxa que el PITC preveu construir. Així, amb les infraestructures previstes al PITC passariem de les 109 *zones* inicials a 181 (66% d'increment). La nova xarxa comporta la subdivisió de 34 zones diferents (un 31% de les zones). La dimensió mitjana de les *zones* és actualment de 569 Ha, mentre que amb el desenvolupament del PITC seria de 340 Ha (una reducció del 40%). Si n'analitzem la mediana de les superfícies resultants, un valor més representatiu de les superfícies resultants, observem una reducció de 71 Ha a 58 Ha (reducció del 18%). Si analitzem l'impacte sobre les *subzones*, observem que se'n fragmenten 62, passant de les 318 a les 417 *subzones*, el que suposa un increment del 31%.

Atenent a les ja reduïdes dimensions de moltes de les zones actuals, l'impacte de la nova fragmentació es pot considerar molt més significatiu, ja que moltes de les zones es redueixen per sota del llindar de la superfície mínima aconsellable per a garantir l'estabilitat i la perdurabilitat dels espais naturals.

Taula 5: Efectes de les propostes del PITC sobre la fragmentació

| | Fragmentació actual | Fragmentació PITC |
|----------------|---------------------|-------------------|
| Zones | 109 | 181 |
| Subzones | 318 | 417 |
| Mitjana superf | 568,6303105 | 340,5533178 |

| | | |
|----------------|----------|----------|
| Mediana Superf | 70,68514 | 57,85715 |
|----------------|----------|----------|

Font: Font: dades d'Eurostat i elaboració pròpia.

Des del punt de vista de l'estructura de la nova xarxa cal destacar l'efecte quadrícula de la malla que es pretén dibuixar. Així, la nova xarxa es concentra en dues vies transversals i una sèrie de vies perpendiculars que connecten les diverses vies transversals. Aquesta quadrícula llaura gairebé tot el territori de forma exhaustiva i comporta, òbviament, la fragmentació dels espais naturals de major dimensió.

Ja l'any 1994, l'ADENC realitzà un estudi que posava de relleu la necessitat de conservar les funcions de connexió biològica que duen a terme els espais naturals de la plana del Vallès. L'any 2004, havent acumulat nombroses iniciatives encaminades a la preservació dels diferents corredors biològics interserralades, s'aprovà el Manifest de Sant Celoni per a les Vies Verdes del Vallès, una aplicació sobre el territori del Manifest d'Olot (2003). El Manifest de Sant Celoni posa sobre la taula necessitat de conservar les set Vies Verdes en sentit nord-sud que trobem a la plana del Vallès. Alhora, l'àmbit central dels espais naturals de la plana del Vallès ha estat caracteritzat per la seva activitat agrícola amb la proposta del Parc Agrícola del Vallès (novembre 2004), una proposta de protecció i gestió formulada per una trentena d'entitats vallesanes, el qual és formulat com a element bàsic per a la preservació dels valors naturals, socials i econòmics. Aquesta proposta ha estat assumida ja per 18 ajuntaments.

3.3.- El Vallès esquarterat. Quart Cinturó

El Vallès presenta una afectació important per les diferents propostes del PITC. la profusió d'infraestructures, a més del Quart Cinturó, acaben conformant una realitat comarcal i natural inviable

La traça del Quart Cinturó, pel fet d'ubicar-se en un àmbit territorial en el que la dimensió de les zones naturals és encara prou gran, té un impacte molt important sobre la fragmentació. El nombre de zones que fragmenta és el més elevat d'entre totes les infraestructures analitzades. En conjunt fragmenta onze zones diferents, moltes d'elles de gran superfície. Podem distingir dues tipologies d'afectacions. Per una banda la fragmentació de les grans zones situades al sector nord de la plana, com per exemple el sector de Togores, Torre Marimon o Marata. I d'altra banda, la colmatació d'uns sectors que en aquests moments són els principals estretalls per al manteniment de la connectivitat est-oest a través de la depressió prelitoral. D'oest a est podem destacar els estretalls del Pla del Bonaire, de Torre Turull i el conjunt d'estretalls del sector de la Vall del Tenes. Tots aquests estretalls són afectats de forma definitiva pel traçat del Quart Cinturó.

4. El Quart Cinturó.

La crítica profunda al PITC desenvolupada en les al·legacions 1, 2 i 3 ha de ser complementada amb la crítica a diverses infraestructures proposades, tot i que el PITC hauria de ser reformulat de nou. L'anàlisi via per via no deixa d'entrar en els mateixos errors de base del PITC, ja que l'anàlisi és parcial.

És necessària una diagnosi completa i proposta eix per eix i la seva ponderació amb els reequilibris que haurien de produir una major modalitat en transport públic i una gestió del sistema d'infraestructures en conjunt, acompanyada d'una planificació territorial tendent a l'autocontenció. L'anàlisi centrat només sobre el Quart Cinturó, sense comptar amb la totalitat del sistema de transport i el model territorial al qual volem orientar-nos, reproduïx el mateix error de fons que l'estudi realitzat per la Cambra de Comerç de Barcelona: té un abast absolutament incomplet i ineficient. És evident, per tant, que cal modelar un sistema coherent que trenqui amb els models caducs econòmics i de planificació territorial i infraestructural.

La justificació d'aquest projecte com a via de pas a través de la Regió Metropolitana de Barcelona ha estat suficientment contrarestada i ja no forma part de l'argumentació habitual del projecte. Es tractaria d'una proposta sense antecedents en d'altres regions metropolitanes de dimensió comparable i, d'altra banda, no respondria a les necessitats que es deriven d'una diagnosi avui ja evident dels problemes de la xarxa viària. No obstant, el PITC continua insistint en aquest sentit incloent-lo com a via europea. Cal recordar que les al·legacions presentades, demostratives de la manca de justificació d'aquesta via amb els estudis de mobilitat que incorporaven, encara no han estat contestades pel Ministerio de Fomento. El mateix PITC tampoc aporta noves dades que la justifiquin.

Quant a la justificació del Quart Cinturó per al trànsit intern de la Regió Metropolitana, és evident que la demanda de comunicació transversal es concentra en una cota inferior de la plana i no al capdamunt d'aquesta. Actualment aquesta funció és suportada per l'eix de l'AP-7 i la B-30, que amb les darreres ampliacions i millores efectuades ha millorat notablement la seva fluïdesa.

En aquest corredor cal destacar en canvi la manca d'una oferta suficient de transport públic, tant en infraestructura ferroviària com en transport públic per carretera, i l'absència rellevant d'inversions en la millora de la xarxa secundària de carreteres, fora de les executades en el manteniment de la xarxa (amb molt de retard i insuficients).

5.- El PITC ha de recollir propostes que permetin acostar molt més la planificació al model dels països centre europeus. Un escenari d'ampliació i millor oferta en TP, incorporant la necessària intermodalitat ferrocarril-autobús-tramvia, ha de permetre un major acoblament als objectius dels nous models de mobilitat sostenible, una major autocontenció de la dependència energètica dels recursos externs, una contribució decisiva a la recuperació de la qualitat atmosfèrica local i una reducció de les emissions de gasos d'efecte hivernacle. El PITC s'ha de basar en les següents propostes:

5.1.- El PITC ha de respondre a una visió global de la mobilitat. El document ha d'incorporar la totalitat de la informació utilitzada i generada per tal que sigui possible verificar la validesa de la diagnosi i les propostes que es realitzen. L'adaptació a les previsions dels nous Plans Territorials i a escenaris de mobilitat menys continuistes podria donar lloc a una proposta d'infraestructures molt diferent.

5.2.- Cal que es plantegin escenaris de repartiment modal de la mobilitat de persones i del transport de mercaderies amb menor percentatge dels desplaçaments en vehicle privat.

5.3.- Els dèficits en infraestructures de Catalunya han de ser millor precisats i especificats, perquè no és cert que estiguem en una situació de dèficit en tot tipus de xarxes. Les dotacions de Catalunya, en termes europeus, són grans en xarxa bàsica viària, i reduïdes en ferrocarrils convencionals o en xarxa secundària de carreteres de qualitat. Cal establir les prioritats d'actuacions i els mecanismes d'avaluació per a esmenar i millorar la implantació del PITC.

5.4.- Els paràmetres d'accessibilitat han de fer referència al conjunt de la població i, per tant, no només s'han de calcular per al transport privat motoritzat. Aquesta metodologia permetria posar de relleu els dèficits del model basat en el vehicle privat (VP) que el PITC prioritza.

5.5.- La simulació d'escenaris de congestió i de major o menor oferta en transport públic (TP) permet plantejar el funcionament dels diferents corredors i els possibles equilibris VP/TP en àmbits específics de Catalunya.

5.6.- És necessari no voler superar els referents en termes de Xarxa Bàsica Viària d'altres regions similars i plantejar-nos la possibilitat d'equilibrar-nos amb elles en termes de xarxa ferroviària.

5.7.- Cal parlar dels serveis de transport que s'exerciran i no només d'infraestructura. L'argument de manca de demanda per si mateix no és vàlid per a negar la construcció d'una línia ferroviària, quan en carreteres moltes vegades no es duen a terme aquestes anàlisis.

5.8.- Cal plantejar que es faci una xarxa extensa de ferrocarril, no pas molt cara ni d'alta velocitat, però que relligui molts punts del territori, que alimenti les xarxes més potents i ja consolidades, talment com les carreteres secundàries alimenten la xarxa bàsica viària.

Per tot això

SOL·LICITEM

- 1. La retirada del PITC, incloent el Quart Cinturó.**
- 2. L'aprovació de la totalitat dels Plans Territorials Parcial.** Malgrat que aquest no és l'objectiu d'aquesta tramitació administrativa, la necessària coordinació per una correcta planificació integrada ho requereix.
- 3. L'aprovació de les Directrius Nacionals de Mobilitat.** La jerarquia de la planificació sectorial en la que s'insereix el PITC s'ha de mantenir en l'ordre de redacció dels documents.
- 4. La reformulació del PITC en base a les observacions dutes a terme, a la coordinació amb els instruments de planificació territorial i amb la planificació sectorial, i a les noves Directrius Nacional de Mobilitat aprovades definitivament.**
- 5. Que s'admeti aquest escrit, que es tingui a aquesta entitat per compareguda i interessada en l'expedient administratiu esmentat, considerant tot el que aquesta part pugui dir mes endavant d'acord amb allò que estableix l'article 35 de la Llei 30/92, de 26 de novembre, de Règim Jurídic de les Administracions Públiques i Procediment Administratiu Comú, i que se'ns notifiqui qualsevol resolució que es prengui, tot tenint-nos al corrent del procediment administratiu que se'n derivi.**

Toni Altaió Morral
Campanya Contra el Quart Cinturó

El Vallès, el Baix Llobregat i el Penedès 20 d'abril de 2006

SECRETARI PER A LA MOBILITAT, SR MANEL NADAL I FARRERAS