



Apartat de correus núm. 123 - Tel. (93) 717 18 87 - Fax (93) 717 19 63 - 08202 Sabadell

Nota de premsa

El Pla Territorial Metropolità de Barcelona no soluciona el conflicte sobre el Quart Cinturó.

La Generalitat, amb competències sobre ordenació del territori, obligada a presentar al·legacions en el tràmit d'informació pública.

La Campanya adverteix de les greus irregularitats que invalidarien l'estudi informatiu.

El Pla Territorial Metropolità de Barcelona: el tret de sortida del Quart Cinturó?

El Pla integra quatre opcions (5 si comptem algunes variants) com a solució -fallida- al vell conflicte del Quart Cinturó, una en l'opció *Ministerio de Fomento* i tres en la nova formulació de Ronda del Vallès. L'aprovació del Pla Territorial Metropolità de Barcelona com a joc d'equilibris dins el Govern de la Generalitat en relació al Quart Cinturó o Ronda del Vallès té tota l'aparença de ser el tret de sortida a l'imminent tràmit d'informació pública de l'estudi informatiu per part del Ministerio de Fomento. Més si tenim en compte les declaracions efectuades en el darrer mig any, tant pel *Secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras*, Sr. Víctor Morlán, com del Conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Sr. Joaquim Nadal, i que ens trobem immersos en una precampanya electoral. Tampoc cal oblidar que bona part de les formacions polítiques insisteixen a situar la inversió en noves infraestructures com una recepta per superar la crisi, talment com si no existissin limitacions financeres per part de les mateixes administracions. El deute públic no és il·limitat, tal i com sembla que molts han volgut entendre, en sintonia amb la percepció que els recursos naturals també eren il·limitats. I tampoc totes les infraestructures es poden justificar pel sol fet que generen llocs de treball: suposa una despesa que pot ser més necessària en d'altres sectors.

La indefinició deixa en mans del *Ministerio* la decisió, que de fet és qui en té la competència. Per què doncs volem competències sobre ordenació del territori?

Les anunciades retallades de la despesa de l'Estat, també en infraestructures, afegeix noves incerteses sobre el futur d'aquesta via. Per què tanta insistència amb la planificació d'una via que només duplica xarxa bàsica i condemnaria a l'ostracisme la necessària i indispensable posada al dia de la xarxa de transport col·lectiu?

Ara mateix, l'estudi informatiu del Quart Cinturó vulneraria la legislació ambiental.

L'adaptació de la legislació ambiental espanyola a les directives europees ha suposat una progressiva però tímida ambientaltització i increment de transparència en els mecanismes de presa de decisions. Així, l'execució d'una infraestructura comença no amb l'ordre d'estudi, com ha passat fins fa poc, sinó amb la planificació de la infraestructura, que ja integra una tramitació i avaluació ambiental. També en la redacció del projecte (el famós estudi informatiu) s'ha millorat el procés, tot intentant assegurar una major participació d'agents diversos en la definició de l'estudi d'impacte ambiental que hi està associat. Així, tot just iniciat el procés de redacció de l'estudi informatiu, el promotor (en el cas del Quart Cinturó el *Ministerio de Fomento*) ha d'iniciar la redacció de l'estudi d'impacte ambiental amb la presentació davant l'òrgan ambiental (en aquest cas el *Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino*) d'un estudi preliminar que ha de ser sotmès preceptivament a consultes per un període d'un mes amb agents socials i administracions locals i sectorials afectades per tal de rebre opinions sobre l'abast de l'estudi d'impacte ambiental. És a dir, el *Ministerio de Medio Ambiente* haurà d'emetre una resolució, sobre la base de les seves pròpies consideracions i de les proposades en les observacions rebudes, en la qual determinarà els aspectes que l'estudi d'impacte ambiental haurà de desenvolupar, justificar i modificar de l'estudi informatiu per tal de corregir, minimitzar i/o compensar els seus impactes ambientals. D'aquesta manera la legislació ambiental ha establert un procés que intenta garantir, si no hi ha desviacions per part de la mateixa administració promotora, que els estudis d'impacte ambiental no siguin redactats *ad hoc*, és a dir a mida o expressament per ajustar-se a decisions preses en el marc de l'estudi informatiu, sense cap consideració ambiental prèvia.

Tot sembla indicar que l'estudi informatiu està redactat (amb el criteris del *Ministerio*) i que podria sortir publicat aquesta primavera. No obstant, encara no han fet el tràmit de consultes per determinar l'abast de l'estudi d'impacte ambiental, per la qual cosa si ens trobem abans amb la informació pública de l'estudi informatiu i de l'estudi d'impacte ambiental la mateixa administració estaria vulnerant la legislació d'impacte ambiental.

Campanya Contra el Quart Cinturó

L'Alt Penedès, el Baix Llobregat i el Vallès, 14 de maig de 2010

Més Informació: Toni Altaió 937171887 655179694 taltaio@adenc.cat
<http://ccqc.pangea.org>

ANNEX

Petit esquema simplificat dels passos essencials per construir una infraestructura (exceptuant-ne els tràmits de les dotacions pressupostàries corresponents).

Planificació

Inici de la redacció d'un pla.

Consulta pública de l'avantprojecte.

Elaboració de l'informe de Sostenibilitat Ambiental preliminar, del qual l'òrgan ambiental en determinarà l'abast després d'un mes de consultes entre agents afectats.

Redacció del projecte de pla i de l'Informe de Sostenibilitat Ambiental.

Informació pública de l'aprovació inicial del pla i de l'ISA.

Estudi i incorporació o desestimació de les al·legacions al pla. Redacció de la proposta de Memòria Ambiental del pla.

Aprovació de la Memòria Ambiental del pla per part de l'òrgan ambiental.

Aprovació definitiva del pla. Si l'òrgan ambiental no ha informat favorablement la Memòria Ambiental del Pla, aquest fet ha de ser justificat i fet públic en l'aprovació definitiva del Pla.

Fase projectual i construcció

Licitació i encàrrec de la redacció de l'estudi informatiu i de l'estudi d'impacte ambiental.

Consultes de l'abast de l'estudi d'impacte ambiental.

Redacció de l'estudi informatiu i estudi d'impacte ambiental.

Tràmit d'informació pública de l'EI i l'IA.

Resolució d'al·legacions.

Aprovació de la Declaració d'Impacte Ambiental.

Aprovació de l'EI i de l'IA.

Licitació i adjudicació de la redacció projecte executiu.

Redacció projecte executiu.

Aprovació projecte executiu.

Licitació i adjudicació de les obres de construcció.

Tràmit de les expropiacions.

Construcció.

La tramitació de la fase projectual i construcció de qualsevulla infraestructura del tipus del Quart Cinturó, pel cap baix i anant molt àgil, requereix un mínim de 6 anys. S'ha de tenir en compte que la fase projectual i constructiva del tram en obres (Terrassa-Abrera) va iniciar aquest llarg recorregut el 1996 i tal vegada el 2012 estarà acabat. La planificació prové de l'any 1966, en el *Plan Director Territorial de la Área Metropolitana de Barcelona*.

[Enllaceu aquí amb la cartografia de les traces considerades en el PTMB](#)