



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

El ministre Blanco i el conseller Nadal, i no la Campanya Contra el Quart Cinturó, responsables d'aturar el país.

La pròrroga del termini d'informació pública de l'estudi informatiu del "Cierre" retorna a la normalitat un anunci inadequat

L'aturada definitiva de l'enllaç ferroviari al port de Barcelona i de l'enllaç entre l'A2 i l'AP7 al Papiol són dos cops directes a la competitivitat de l'economia catalana.

El BOE d'ahir oficialitza el nou termini d'informació pública de l'estudi informatiu del "Cierre" fins al 9 d'octubre per a ajuntaments, entitats i particulars.

L'anunci d'inversió a la B-40 només recupera l'aturada de les obres entre Abrera i Viladecavalls.

Blanco i Nadal "fan la competència" a la Campanya Contra el Quart Cinturó

Amb l'enèsim anunci d'ahir del ministre de Fomento en relació als ajustos en les inversions de l'Estat per tal de poder complir amb el nivell d'endeutament públic fixat per la Unió Europea el 2013, es constata com la Campanya Contra el Quart Cinturó ha de fer front a un ferm competidor en la lluita per ser declarada per determinats sectors econòmics el principal obstacle pel desenvolupament de Catalunya.

És ben clar que el mateix Ministerio de Fomento s'està convertint en el més ferm candidat a representar al més alt nivell la cultura del No, i que la inversió en transport públic continua sent la ventafocs, tenint en compte les obres indultades amb els 700 milions d'inversió del Ministerio de Fomento i les infraestructures que queden al calaix (l'enllaç ferroviari al port de Barcelona, l'enllaç de l'A2 amb l'AP7 al Papiol, l'habilitació per al transport de viatgers de la línia Mollet-el Papiol, els endarreriments en la millora de la xarxa de Rodalies, la lentitud en la vertebració del corredor mediterrani ferroviari...).

Podem constatar fefaentment la inadequació d'aquesta prioritització revisant un document estratègic com el Pla d'Energia de Catalunya, document de la mateixa administració de la Generalitat, el qual propugna:

- l'electrificació dels sistemes de transport, amb un increment significatiu de la xarxa ferroviària que cobreixi de manera especial el transport de mercaderies;
- la reducció de la demanda de mobilitat de persones i mercaderies arribant a un marc de consum que permeti mantenir l'activitat amb una disminució efectiva en el consum d'energia;
- la consideració d'estratègies de planificació territorial, com el desenvolupament de conceptes d'urbanisme que disminueixin el desplaçament de persones i mercaderies;
- la diversificació energètica cap a fonts de baix contingut en carboni en el sector del transport com un dels elements clau de qualsevol política energètica.

També fent una revisió del [Pla marc per la mitigació del Canvi Climàtic a Catalunya 2008-2010](#) (pàgines 65 a 74) podem constatar com les actuacions previstes no incideixen en dos vectors, l'energètic i l'ambiental, que tots experts mundials coincideixen en caracteritzar com a claus en la competitivitat de les economies nacionals.

És així que els anuncis d'inversions del ministre Blanco el postulen com un nou candidat a superar a la Campanya en les acusacions que sovint agents polítics i econòmics els formulen en el sentit de posar pals a les rodes del desenvolupament del país. És ben clar que el ministre actua d'acord amb el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, el senyor Joaquim Nadal, qui ha aconseguit que les obres indultades siguin les que estratègicament són més ineficients i suposen una desviació dels migrats recursos en obres poc cabdals per garantir la competitivitat futura de l'economia catalana, una desviació que assegura feina a consultories i empreses de construcció. No obstant, fins i tot la Campanya sap que aquesta inversió hauria generat a curt termini els mateixos llocs de treball en obres ferroviàries, i a llarg termini una major rendibilitat social i funcionalitat econòmica al teixit productiu.

9 d'octubre, nou termini d'informació pública de l'estudi informatiu del "Cierre"

Ahir el [Boletín Oficial del Estado](#) publicava l'anunci de la Demarcació de Carreteres de l'Estat a Catalunya pel qual s'amplia el termini d'al·legacions a la informació pública de l'estudi informatiu "Cierre de la autovía orbital de Barcelona". Aquest termini afecta per un igual a ajuntaments, entitats i particulars.

Recordem que aquesta pròrroga acordada esmena l'anunci del passat 30 de juliol, el qual de manera absolutament inoportuna temporalment i amb un absolut menyspreu als principis democràtics iniciava una informació pública de l'expedient per 30 dies hàbils per a entitats i particulars. Cal posar de relleu que fins i tot els ajuntaments disposaven només del mes d'agost per emetre el seu informe.

Ara aquesta rectificació, sense cap mena d'aclariment complementari, dóna per justificades totes les veus que, amb independència de l'opinió sobre projecte, es van alçar per reclamar una pròrroga en el termini d'informació pública.

Tot i això, l'anunci no esmena les mancances, problemes de tramitació i manca de transparència pública (la documentació està penjada a la xarxa a través de la Campanya) d'aquest malaguanyat estudi informatiu.

Aquest termini, benvingut, permetrà a la Campanya Contra el Quart Cinturó estendre la recollida de signatures de suport a l'al·legació genèrica fins al 4 d'octubre. Properament informarem dels punts de recollida distribuïts en el territori i d'actes informatius organitzats per difondre els continguts de l'estudi informatiu i els motius d'oposició.

L'anunci d'inversió a la B40, un missatge volgudament confús

Sorpren una vegada més com el Ministerio de Fomento juga amb la confusió que genera la diferent denominació del Quart Cinturó (B40, Cierre de la autovía orbital de Barcelona, A7) en l'anunci de millora d'inversions. La recuperació d'un nom que ja no feien servir (Cierre de la autovía orbital) per identificar un tram de la B40 entre Abrera i Viladecavalls (obra que ja estava en construcció i que oficialment no havia estat sacrificada en les retallades) sembla que vulgui fer creure que l'inici de la construcció del tram ara sotmès a informació pública és imminent.

No és pas així. Simplement, el Ministerio de Fomento reconeix implícitament que l'obra del Quart Cinturó entre Abrera i Terrassa ja fa temps que funciona a mig gas afectada per les retallades pressupostàries, i que aquest tram no estarà acabat en el termini adjudicat (pels treballs que falten com a mínim fins a finals del 2013).

Una vegada més, anuncis fets en clau electoral catalana, no en clau d'eficàcia política.

Campanya Contra el Quart Cinturó

L'Alt Penedès, el Baix Llobregat i el Vallès, 27 d'agost de 2010

NOTA

1.- Recordeu que es pot accedir a una versió virtual aèria del Quart Cinturó sobre el Google Maps [clicant aquí](#)

<http://maps.google.com/maps/ms?ie=UTF8&hl=en&t=h&msa=0&msid=114879315121545477441.00044fb7086789d7843b4&z=11>

2.- Podeu trobar la documentació més rellevant de l'estudi informatiu [clicant aquí](#)

<http://www.adenc.cat/campanyes/pagina/quart-cinturo-estudi-informatiu-cierre-30-de-juliol-de-2010-memoria-i-planols>

3.- Al·legació genèrica de la CCQC

<http://www.adenc.cat/sites/default/files/docsadjunts/100826%20CCQC%20alegacio%20Cierre.pdf>

Més Informació: Toni Altaió

937 171 887

655 179 694

taltaio@adenc.cat

<http://ccqc.pangea.org>