



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

Nota de premsa

## **Un Estudi Informatiu insolent posa en evidència la manca de necessitat del Quart Cinturó**

*El Ministeri també està obligat a adaptar-se al marc normatiu vigent.*

*La Campanya Contra el Quart Cinturó crida a la mobilització aquest diumenge 3 d'octubre a Sabadell amb el lema "El Vallès sense el Quart Cinturó"*

### **L'Estudi Informatiu, contra les cordes**

Un cop analitzat en profunditat l'Estudi Informatiu posat a informació pública el passat mes de juliol, la Campanya Contra el Quart Cinturó dona a conèixer alguns dels detalls més significatius que evidencien la manca de consistència tècnica i la pròpia validesa jurídica de l'estudi. El llarg reguitzell de conculcacions legals preceptives i les inconsistències tècniques de l'estudi informatiu expliciten una tramitació interessada i, allò que és més greu, la parcialitat i debilitat estructural del Ministerio de Fomento.

### **Greus impactes sobre el territori**

Impactes sobre la xarxa viària local i la xarxa de camins. L'estudi informatiu posa de relleu que la xarxa viària local i la xarxa de camins públics ha estat menystinguda: o no s'ha tingut en compte o les solucions aportades els confereixen un caràcter residual: les restitucions són arbitràries i amb criteris poc funcionals.

### Grans desmunts i reompliments: un impacte paisatgístic esfereïdor.

Amb excepcions comptades, el disseny de la via no adopta mesures per evitar grans i continus desmunts (trinxeres) o reompliments (talussos) i l'impacte fragmentador. Arribem a trobar desmunts d'uns 25 metres de fondària i 100 metres d'amplada a la part superior, o talussos de 35 metres d'alçada i més de 100 metres de base. Fins i tot alguns salts per damunt de torrents amb talussos. Tot plegat per evitar disparar el cost de l'execució de l'obra amb nous falsos túnels i viaductes. L'absència d'una anàlisi fina dels valors naturals dels espais travessats, encara que sense una protecció sectorial específica, facilita que el model d'obra redueixi el paper connector als viaductes sobre alguns rius i rieres.

L'afectació sobre la fragmentació dels espais naturals i la pèrdua de la connectivitat del espais naturals és insalvable. El traçat afecta bona part dels espais naturals de la plana del Vallès que mantenen encara una superfície prou significativa com per mantenir la seva biodiversitat i la seva viabilitat, fragmentant-los pel bell mig i reduint notablement la seva superfície. Cal fer notar que les afectacions a l'IBA 139 (Àrees Importants per a les Aus) o a l'espai inclòs a la Xarxa Natura 2000 (el riu Congost) han estat ignorades en la redacció de l'estudi informatiu.

### **L'estudi del trànsit, tot i les seves mancances deliberades, no justifica el Quart Cinturó.**

L'annex número 7 de l'Estudi Informatiu, dedicat al trànsit, pretén demostrar la conveniència de la infraestructura des del punt de vista de la fluïdesa del trànsit. La Campanya ha reclamat en nombroses ocasions la necessitat de disposar d'una anàlisi complerta de la mobilitat en l'àmbit del Vallès, conscients de la complexitat dels fluxos de mobilitat en l'entorn metropolità. Fins i tot el mateix Pla Territorial Metropolità de Barcelona ha acabat predeterminant la necessitat d'elaborar un

Pla Director de Mobilitat a l'àmbit del Vallès. Sense aquest instrument fins ara ha estat impossible, doncs, conèixer si el Quart Cinturó és necessària i quina ha de ser la seva funcionalitat. Sorprenentment, però, és en aquest apartat cabdal per a legitimar l'acció del govern on hem identificat les principals mancances de l'estudi.

L'estudi de trànsit afirma d'entrada que no existeix una matriu de viatges origen-destí en aquest àmbit, desconeixent que les enquestes de mobilitat existents (EMO 2001 i EMQ 2006) aporten dades representatives de cada nucli urbà. Ignorant-les, l'estudi de trànsit es fonamenta sobre una significativa campanya d'enquestes en els següents punts del territori:

	Enquestes realitzades	Percentatge
Àrea de Bellaterra (A-7)	869	1,8%
Àrea de Barbera (A-7)	2.076	4,3%
Gasolinera de LLiça (C-155)	522	1,1%
Peatge de la Roca	22.734	47,5%
Peatge de Martorell	21.698	45,3%
TOTAL	47.899	

D'aquestes dades es desprèn que el 98,9% de les enquestes es varen realitzar a vehicles que transitaven en l'eix de l'AP-7, i el 92,8% als vehicles que passaven pels peatges de la Roca del Vallès i de Martorell.

Així, amb aquesta marcada focalització espacial al corredor de l'AP-7, al sud del Vallès, l'estudi pretén conèixer amb aquestes enquestes la realitat de l'entorn més proper a la nova actuació (paradoxalment a la part nord del Vallès), obtenint una matriu de desplaçaments (Origen / Destinació) que permeti avaluar els trajectes que serien atrets pel Quart Cinturó. Òbviament, aquestes dades no poden reflectir en cap cas la realitat de la mobilitat sobre la xarxa viària del Vallès en tant que no incorporen els desplaçaments interns a la Regió metropolitana, que són la majoria. Una clara mostra de la mancances d'aquesta matriu és que Castellar del Vallès apareix com a principal generador/attractor de viatges en l'àmbit de la traça del Quart Cinturó, amb més del doble dels viatges generats/atrets per la ciutat de Terrassa, quan la relació de població és de 1 a 8. La matriu recull, entre d'altres, que entre Sabadell i Castellar del Vallès es desplacen de mitjana 0 vehicles, els mateixos que en el cas de les relacions entre Terrassa i Abrera.

És encara més reveladora, però, la informació que ens aporten aquestes dades sobre la mobilitat de pas, la que el Quart Cinturó, com a infraestructura del Ministerio, suposadament pretén resoldre. Tot i que l'objectiu principal en fer les enquestes als peatges externs a la regió metropolitana és demostrar la importància del trànsit de pas, resulta que del conjunt de vehicles enquestats només el 6,5% són realment vehicles que travessen la regió, mentre que, de fet, el 93,5% van o vénen de l'interior de la regió, per la qual cosa farien un ús limitat del Quart Cinturó. Així, cal entendre també que en els trams de l'AP-7 interiors de la regió (Rubí, Sant Cugat, Cerdanyola o Mollet, amb un fort pes poblacional i generadors de mobilitat) aquest percentatge de pas és encara menor. És, doncs, el propi Estudi Informatiu el que desestima l'argument principal del Ministerio de Fomento (la necessitat d'aquesta via de pas), tot generant encara més arguments per posar de manifest que aquesta no és una inversió necessària ni prioritària.

Cal tenir en compte que ni l'estudi de trànsit ni l'anàlisi d'alternatives no plantegen en cap moment valorar altres alternatives amb modes més sostenibles o detectar les mancances de dotacions de transport col·lectiu per a persones i/o mercaderies en els principals corredors de mobilitat.

### **L'Anàlisi dels Costos i els beneficis del QC, alquímia d'aprenent.**

Un dels elements cabdals de qualsevol Estudi Informatiu d'una infraestructura de transport és l'Anàlisi Cost-Benefici (ACB), que té com a objectiu legitimar que els beneficis que comporta l'obra

són majors que els costos que genera. Aquest tipus d'estudis disposen d'una metodologia complexa i molt desenvolupada en el marc de la disciplina. Tanmateix, la base del seu càlcul es fonamenta en dos aspectes claus: per una banda la correcta assignació dels costos de l'obra i per altra la correcta estimació dels trànsits.

En el cas dels costos, tal com ja posava en evidència la CCQC en la nota de premsa del 22 de setembre, el Ministerio de Fomento estima un pressupost de 387 milions d'euros, mentre que, prenent com a referència els costos reals per cada km del tram en execució entre Terrassa i Abrera, el cost aproximat del tram Terrassa-Granollers seria de 919,2 milions d'euros (suposa multiplicar per 2,37 el seu cost!). I sense tocar el projecte!

Pel què fa als beneficis, en aquest tipus de projectes s'obtenen bàsicament a partir del valor econòmic dels estalvis de temps que es produeixen sobre els vehicles que circulen per la nova infraestructura i la xarxa viària del seu entorn. Recordem que partim de la base d'un estudi de trànsit comentat anteriorment i de dubtosa fiabilitat tècnica per determinar els possibles beneficis. A la manca de credibilitat de les dades de trànsit cal afegir-hi en aquest cas l'esbiaix en un element de gran repercussió com és l'establiment del valor monetari del temps. Així, si l'Estudi Informatiu fa referència a un valor mig de 15,16 euros/hora (14 euros/hora per als turismes i 24 euros/hora per als camions), el Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona pren com a referència en els seus estudis de base de l'any 2006 el valor mig de 8,7 euros/hora, fet que significa que l'Estudi Informatiu suposa un valor econòmic del temps un 74% per sobre del previst al PDM.

El resultat de l'Anàlisi Cost-Benefici (ACB) de l'Estudi Informatiu aporta, tot i així, taxes de rendibilitat per sota de les desitjables (<6% en la majoria dels casos) amb l'excepció de la opció de traçat incorporada a darrera hora per petició de la Generalitat, que obté un valor de TIR 8,35%. La manca de validesa de l'estimació del cost de l'obra, valorada molt per sota de la realitat, juntament amb la poca solvència de l'estimació dels beneficis en els temps de trajecte, on s'aplica un valor del temps proper al doble de l'utilitzat en documents de referència, posen en evidència que amb un ACB correcte la proposta seleccionada esdevindria clarament negativa en la seva taxa de retorn de la inversió.

### **Manca d'adaptació al marc normatiu: redacció interessada?**

L'estudi informatiu denota amb claredat que ha estat redactat en dues etapes ben diferenciades. La primera, que integra bona part de la documentació, el 2005, com es pot comprovar en la manca de referències i adaptació al marc normatiu aprovat del 2005 ençà. L'estudi informatiu no té en compte, a tall d'exemple, ni la legislació ni els instruments normatius següents (amb caràcter orientatiu)

- *Llei 8/2005, de 8 de juny, de protecció, gestió y ordenació del Paisatge*, i el seu reglament.
- *Ley 27/2006, de 18 de julio*, per la qual es regulen els drets d'accés a la informació, de participació pública i d'accés a la justícia en matèria de medi ambient (incorpora les Directives 2003/4/CE y 2003/35/CE).
- Decret 226/2006, de 23 de maig, que declara les zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric de diversos municipis de les comarques del Barcelonès, el Vallès Oriental, el Vallès Occidental i el Baix Llobregat pel contaminant diòxid de nitrogen i per altres partícules.
- Decret 362/2006, de 3 de octubre, que aprova les Directrius Nacional de Mobilitat, i un dels seus instruments derivats: el Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona..
- Decret 152/2007, de 10 de juliol, que aprova el Pla d'Actuació per restablir la qualitat de l'aire per als contaminants diòxid de nitrogen (NO<sub>2</sub>) i partícules en suspensió de diàmetre inferior a 10 micres (PM<sub>10</sub>) de 40 municipis de la Regió Metropolitana de Barcelona declarats zones de protecció especial pel Decreto 226/2006, de 23 de maig.
- Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, i la seva modificació amb la Ley 6/2010, de 24 de marzo.
- Acord de Govern GOV/161/2008, pel qual s'aprova el Pla Marc de Mitigació del Canvi Climàtic 2008-2012.

- Acord de Govern GOV/77/2010, de 20 d'abril, pel qual s'aprova definitivament el Pla territorial metropolità de Barcelona.

L'altra part ha estat redactada a partir de mitjans del 2009 i es limita a validar una alternativa (la 13, aportada no se sap per quin departament de la Generalitat), en detriment de les que havia considerat el Ministerio de Fomento. La tasca de redacció es limita a ajustar les taules de valoració que permeten puntuar aquesta alternativa com la seleccionada i ajustar la traça sobre el plànol. Cal tenir en compte que la traça s'ajusta força a la que apareix en el Pla territorial metropolità de Barcelona en la seva versió d'aprovació inicial i que, per tant, no integra ni les alternatives que inclourà el PTMB en la seva aprovació definitiva, ni els condicionants ambientals que estableix la memòria ambiental, o ni l'avaluació ambiental estratègica per corredors que defineix el Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya.

### **La tramitació ambiental: quan les presses són males conselleres**

A banda d'aquest seguit de defectes formals de l'Estudi Informatiu, la Campanya també ha denunciat que el tràmit d'informació pública no hauria estat possible sense la connivència del Ministerio de Medio Ambiente. Jurídicament, no es poden conservar uns actes que van ser declarats caducats el mes d'abril de 2010. Sense aquesta conservació irregular de les consultes ambientals del 2004 l'Estudi Informatiu hauria passat per tràmits previs que haurien forçat l'adaptació normativa, una major adaptació al marc normatiu i major seguretat jurídica i, per exemple, les consultes ambientals de la traça escollida, consultes que no s'han efectuat mai, o l'anàlisi d'altres alternatives (legalment establertes i ara ignorades). La pressió exercida des d'alguns àmbits polítics de Catalunya sobre el Ministerio de Fomento i la que aquest ha exercit sobre el Ministerio de Medio Ambiente han pesat més que la plena garantia i validesa jurídica d'un expedient. Una pressió que té molt d'electoral i poc de gestió eficient i eficaç de l'administració i de l'interès públic.

### **Conclusió. L'estudi informatiu: un nyap que exigirà una nova tramitació**

La nova tramitació ambiental preceptiva i establerta per la legislació vigent és una obligació també pel Ministerio de Fomento, i és la principal garantia de solvència tècnica i jurídica d'un Estudi Informatiu que passarà a la història com a un nyap. La Campanya exigeix una nova tramitació, no només per aquest motiu, sinó perquè la llarga relació de mancances de l'estudi informatiu i el nombre d'al·legacions que rebrà imposaran canvis substancials que obligaran a un nou tràmit d'informació pública, fins i tot en el cas que el recurs d'alçada presentat contra la tramitació ambiental fos desestimat en la via administrativa i contenciosa, cosa poc probable.

No es tracta de discutir una traça: es tracta de mantenir el principi de veracitat de l'acció de l'administració. I si a aquest principi a més li sumem una mica de sostenibilitat, respecte pels valors del territori (agraris, naturals, patrimonials), eficiència energètica, compromís amb el canvi del repartiment modal de la mobilitat i el canvi climàtic, sensibilitat social, i una espurna de responsabilitat, ja tenim la formulació d'una administració que ha de ser seriosa i creïble, no només aparentar-ho.

### **Aquest diumenge Manifestació a Sabadell: col·laboració especial de Pep Bou** **Manifestació "El Vallès sense el Quart Cinturó"**

La Campanya Contra el Quart Cinturó ha convocat una manifestació a Sabadell pel proper diumenge 3 d'octubre. El lloc de concentració serà a la Plaça d'Antoni Llonch (estació d'autobusos i estació Sabadell Centre de RENFE, a tocar de Sabadell Rambla FGC) a les 11.30 h i la manifestació transcorrerà pels carrers de Tres Creus, Alfons XIII, Rambla i Plaça de Doctor Robert.

Prèviament, a les 10:30 h, sortirà de l'Avinguda Matadepera / Avinguda de Can Deu una bicicletada reivindicativa que recorrerà l'Avinguda Matadepera, Avinguda Concòrdia, Avinguda Francesc Macià, Plaça Catalunya, Ronda Zamenhof, Via Massagué, Passeig Manresa, Passeig de la Plaça Major, Rambla, c. Alfons XIII, i c.Tres Creus i que confluirà a la Pl. d'Antoni Llonch amb la concentració prèvia a la manifestació.

L'acte final, a la plaça del Doctor Robert, comptarà amb la col·laboració especial de Pep Bou, que donarà lectura al manifest oficial. Pep Bou, artista que juga amb el teatre de les bombolles de sabó a teatres d'arreu del món sorprenent i meravellant a petits i grans, és també un ciutadà compromès que vol contribuir a evitar la destrucció del Vallès.

Durant la manifestació la Campanya iniciarà la distribució del calendari del 2011, un calendari que permet dotar-la de fons. Adhesius, pins i samarretes acaben de conformar el material d'imatge pròpia de la Campanya.

La manifestació, amb el lema "El Vallès sense el Quart Cinturó" aplegarà una representació de la ciutadania del Vallès que aposta per un territori amb identitat i paisatge propi, per un territori dinàmic i qualitatiu, per un territori sense Quart Cinturó.

### **Actes informatius**

La Campanya Contra el Quart Cinturó, amb la col·laboració de diverses entitats, formacions polítiques i ajuntaments, està realitzant una àmplia tasca de divulgació de l'estudi informatiu i de les alternatives que impulsem. Fins avui s'han realitzat actes a Marata, Llerona, Sentmenat, Corró d'Avall, Caldes de Montbui, Castellar del Vallès, Llinars del Vallès, Corró d'Amunt i Cerdanyola del Vallès, i està previst realitzar-ne també a Sabadell, Cardedeu, La Roca i Santa Eulàlia de Ronçana.

Aquests actes informatius han servit alhora per divulgar la manifestació d'aquest diumenge,

Més informació: <http://ccqc.pangea.org>

### **Campanya Contra el Quart Cinturó**

L'Alt Penedès, el Baix Llobregat i el Vallès, 30 de setembre 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)  
<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 i els models d'al·legacions [clicant aquí](http://www.adenc.cat/campanyes/pagina/quart-cinturo-estudi-informatiu-cierre-30-de-juliol-de-2010-memoria-i-planols)  
<http://www.adenc.cat/campanyes/pagina/quart-cinturo-estudi-informatiu-cierre-30-de-juliol-de-2010-memoria-i-planols>

3.- Manifestació 3 d'octubre "El Vallès sense el Quart Cinturó". Sabadell. Accés al cartell [AQUÍ](#)

Conctacte: Toni Altaió 937 171 887 655 179 694 [taltaio@adenc.cat](mailto:taltaio@adenc.cat) <http://ccqc.pangea.org>