



La CCQC valora inicialment el Pla Específic de Mobilitat del Vallès com una oportunitat perduda

Més enllà del valor de les propostes del PEMV sobre transport públic i bicicleta, la Campanya considera el Pla una estratègia de maquillatge del Quart Cinturó.

Davant la propera aprovació inicial del Pla Específic de Mobilitat del Vallès anunciada pel Departament de Territori i Sostenibilitat, la Campanya Contra el Quart Cinturó vol expressar la seva decepció sobre els continguts i el procediment de redacció i debat que ha portat a les portes d'aquesta aprovació inicial. De nou, doncs, sembla que estem davant d'una nova oportunitat perduda.

Un temps de redacció que ha estat marcat per nombrosos temps morts, escàs debat tècnic en profunditat i un punt d'inflexió amb el canvi del Conseller Rull pel conseller Calvet i del Secretari de Mobilitat, d'en Ricard Font a n'Isidre Gavín. Amb tot, un Pla que busca fer content a tothom, però no afronta amb ambició els reptes ambientals i econòmics de la mobilitat en el territori Vallesà, mantenint una proposta de Quart Cinturó maquillada, alhora que compromisos i propostes de millora ferroviària que, ni per reiterades, esdevenen ja ben poc creïbles.

Davant d'això la CCQC ha sol·licitat reunió urgent amb les forces polítiques que integren el Govern de la Generalitat i presentarà al·legacions al Pla tot exposant a la ciutadania les deficiències i els motius d'oposició.

Decepció sobre el procés i els continguts del PEMV

A mitjans de l'any 2016 el govern de la Generalitat va anunciar l'encàrrec de la redacció d'un Pla Específic de Mobilitat al Vallès (PEMV). Aquest Pla era resultat d'un compromís derivat del Pla Territorial Metropolità de Barcelona, aprovat l'any 2010, amb l'objectiu d'analitzar la funcionalitat de les infraestructures de mobilitat per potenciar una mobilitat més sostenible. El govern va adjudicar la redacció el desembre de 2016 amb un termini d'execució de nou mesos. Hauran passat 36 mesos: el termini s'ha multiplicat per quatre, i la redacció encara no està finalitzada ni el pla aprovat.

L'anunci de redacció d'aquest Pla va ser una molt bona notícia, més enllà de les discrepàncies pel volum de diners que es dedicaven en el mateix encàrrec a la definició del traçat del Quart Cinturó. El marc que definia aquest Pla havia estat llargament reclamat per la Campanya contra el Quart Cinturó (CCQC), fins i tot abans que es preveïés en el Pla territorial metropolità (PTMB). Avui podem dir, però, que algunes de les principals incerteses segueixen sense resoldre's i que podem qualificar aquest treball com una enorme oportunitat perduda. Totes les expectatives posades en aquest pla, amb l'esperança que no acabés finalment demostrant-se com la voluntat de legitimar decisions preses d'antuvi.

Si bé el temps de redacció ha estat llarg, hi ha hagut nombrosos períodes d'interrupció no justificada i, de fet, no hi ha hagut avenços significatius des de la destitució del Govern de la Generalitat i l'empresonament del conseller Rull. A finals de 2017 es disposava d'escenaris sobre la taula més positius que el què avui coneixem del Pla.

Malgrat les diverses reunions realitzades, durant el procés de redacció hi ha hagut mancances en la informació tècnica compartida. Per això, ara com ara, no podem entrar en el detall de les crítiques perquè malgrat haver assistit a totes les sessions de treball, no disposem d'un document que vagi més enllà dels titulars i no hem pogut contrastar els resultats tècnics de les avaluacions realitzades. Sí que reconeixem que el Pla ha millorat amb la incorporació d'una reclamació plantejada des de l'inici: l'anàlisi de repartiment modal per corredors, tant en els escenaris actuals com en els de projecció. Malauradament, aquesta millora es contraposa amb propostes d'accions contradictòries: potenciació del transport col·lectiu alhora que duplicació de la xarxa disponible per al vehicle privat no fan creïbles els objectius de transformació del repartiment modal.

El Pla proposa el nou tram de la Ronda nord dels sistemes urbans de Terrassa i Sabadell, que permetin millorar l'accessibilitat a aquests nuclis pel nou corredor i permetre actuacions d'integració urbana de la N-150 i de millora de la B-124 per permetre el pas dels BRCAT.

Si bé el Pla inclou una proposta ambiciosa en l'àmbit del transport públic i de la bicicleta, aquesta queda contraposada per una proposta viària que segueix mantenint el Quart Cinturó maquillat sota el nom de Ronda Nord dels sistemes Urbans Terrassa, sense entrar ni a considerar les incoherències respecte a la seva titularitat. La formulació del PEMV no hauria de ser una excusa per vestir i bastir el Quart Cinturó.

Així mateix, el Pla no aspira a aconseguir una reducció dels km recorreguts per vehicles i es limita a buscar la contenció del seu creixement. A l'espera de conèixer més detalls, preveiem una inconsistent valoració dels impactes econòmics i ambientals i sobre la salut.

Alhora, destaquem la manca de certesa en la coordinació i la jerarquia amb altres instruments de planificació cabdals en la mobilitat com són el Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona i el Pla Director d'Infraestructures, així com una vegada més la manca de compromisos fermes en el desenvolupament de les actuacions en infraestructures de mobilitat competència de l'Estat, tantes vegades promeses i incomplertes. Cal tenir en compte que prop del 70% de la inversió prevista correspon a l'administració de l'Estat, una administració que no ha participat en el procés d'elaboració del Pla, i que no és exemplar en les previsions i execucions pressupostàries. Però allò que és més greu és que hi ha una certa renúncia al ple exercici de les competències de la Generalitat de Catalunya en tant que les accions previstes en el Pla pertanyen a l'ordenació de la mobilitat interna.

Amb tot, des de la CCQC expressem la nostra decepció inicial davant un instrument que té la responsabilitat de respondre a un dels principals reptes del nostre territori, assegurant un model de mobilitat socialment just, respectuós amb el medi i amb la salut de les persones, energèticament eficient, eliminant les emissions de gasos d'efecte hivernacle i econòmicament viable.

Campanya Contra el Quart Cinturó

El Vallès, 13 de desembre de 2019

Més informació:

Toni Altaió 937 171 887

655 179 694 correu@adenc.cat

<https://ccqc.pangea.org>