

LA CAMPANYA CONTRA EL QUART CINTURÓ RECLAMA ALS GRUPS PARLAMENTARIS CATALANS AL CONGRÉS QUE PRESENTIN ESMENES PER RETIRAR DELS PRESSUPOSTOS EL PROJECTE DEL QUART CINTURÓ



Amb aquesta demanda la Campanya apel·la als representants catalans a combatre la crisi climàtica i ambiental.

Els nous "Presupuestos del Estado Español 2022" segueixen reservant partides per l'autopista B-40 / Quart Cinturó de Barcelona.

Només queda una setmana per presentar esmenes parcials i en aquest termini cal que les formacions polítiques actuïn de forma decidida en defensa de la natura i el benestar de les persones.

El pas del temps evidencia la caducitat i l'anacronisme del projecte del Quart Cinturó.

El projecte de pressupostos de l'Estat per l'any 2022 impulsat pel PSOE i PODEMOS-COMUNS segueix incloent partides per desenvolupar el Quart Cinturó. Concretament el projecte de PGE preveu dues partides clau per al perllongament per trams del Quart Cinturó de Barcelona, anomenada B-40 seguint l'esquema de radialitat sobre Barcelona, i batejada també com a Via Orbital, Ronda del Vallès, N-II, etc. Les dues partides són:

- **B-40 TRAMO: OLESA DE MONTSERRAT-VILADECALLS.** (6,2 Km) OBRA: **9.199.960€** (2021: 13.639.240€ - 2020: 26.597.950€).

- **B-40 TRAMO: TERRASSA-GRANOLLERS** (SUBTRAMO TERRASSA-CALDAS DE MONTBUI) ESTUDI INFORMATIU: **127.710€** (2021: 124.900€ - 2020: 118.450€).

Les dues partides incloses servrien per seguir executant l'obra del tram Abrera - Terrassa (aturada durant anys, amb greus problemes d'enginyeria per resoldre i amb pressupost previst encara per 2023) i per acabar els treballs de redacció l'Estudi Informatiu del Quart cinturó al Vallès Occidental i Oriental (Terrassa-Caldes de Montbui).

Davant d'aquesta proposta la Campanya emplaça els partits que han manifestat la seva disconformitat o els seus dubtes respecte aquest projecte (ERC, Junts, CUP i En Comú Podem) que es posicionin radicalment en contra de les partides pressupostàries incloses en aquesta proposta inicial dels PGE 2022. Malgrat l'incompliment reiterat dels compromisos pressupostaris en les inversions de l'Estat a Catalunya, és necessari eliminar aquestes partides per orientar-les a d'altres actuacions que contribueixin a capgirar el model de mobilitat insostenible actual. O bé esmenes a la totalitat o esmenes a l'articulat (el termini per presentar-les acaba el 5 de novembre).

En el marc del debat sobre el Pla Específic de Mobilitat del Vallès (PEMV), en el qual el Ministerio de Transportes no va voler participar, es va posar de relleu una posició majoritària en contra de la continuïtat de la tramitació d'una via de titularitat estatal com el Quart Cinturó. De fet, el PEMV aprovat no contempla aquesta via. L'admissió d'aquestes partides suposa doncs la vulneració de la planificació vigent actualment (PEMV i PTMB) que, tot i no ser compartida per la Campanya, suposa un reconeixement d'alguns elements bàsics reivindicats des de fa anys: la manca de necessitat d'una via de pas i la consegüent competència autonòmica.

La continuació del Quart Cinturó vulnera tot el marc normatiu ambiental i energètic i suposa l'incompliment dels objectius de reducció d'emissions de gasos d'efecte hivernacle i de gasos contaminants amb conseqüències negatives sobre la salut pública. El projecte del Quart Cinturó és un projecte caduc en tots els sentits del terme.

Mentre el Vallès no disposi d'una xarxa potent de transport col·lectiu competitiva (articulada sobre el transport ferroviari i d'autobús amb una implantació territorial extensa, intensa i eficient) i les mercaderies de llarg recorregut no viatgin en tren al llarg del corredor mediterrani, no té sentit desviar ni un cèntim d'euro a d'altres partides menys prioritàries o contraproductes.

NO ENS PODEM DECLARAR EN EMERGÈNCIA CLIMÀTICA I SEGUIR FENT EL QUART CINTURÓ

29 anys reivindicant els valors del territori vallesà, defensant un nou model de mobilitat i oposant-nos al Quart Cinturó

La Campanya Contra el Quart Cinturó va articular-se l'any 1992 i ha arribat als gairebé 30 anys defensant la no continuïtat del Projecte més "desarrollista" de la història de la planificació urbanística de Catalunya. Prevista ja l'any 1971, en ple franquisme, sota la presidència de J. Antoni Samaranch com a President de la Diputació de Barcelona, aquest projecte segueix lentament el seu procés per desenvolupar-se sigui quin sigui el govern de l'Estat espanyol.

Defensant i impulsant aquest projecte han passat des del ministre Josep Borrell fins Artur Mas com a conseller de Política Territorial sense que se n'hagi modificat substancialment cap plantejament en 50 anys. Sembla que ni l'evident crisi ambiental general, ni la Llei de Canvi Climàtic, ni el Decret Llei d'emergència Climàtica, ni les declaracions d'emergència climàtica, ni les crisis econòmiques del 2009 i del 2020, ni l'aprovació recent del Pla Específic de Mobilitat del Vallès, han servit encara com a demostració de l'evidència que cal un canvi en el model de mobilitat: passa per enterrar definitivament el Quart Cinturó de Barcelona. Tampoc ha servit per aconseguir una inversió molt més forta en transport ferroviari a la Regió Metropolitana de Barcelona.

El futur del Vallès passa per la reconversió radical de model de mobilitat i la preservació de tot el corredor prelitoral de la Plana del Vallès. Aquest àmbit, destacat en el "Llibre Blanc de la gestió de la Natura als Països Catalans; Natura, Ús o Abús" coordinat per Ramon Folch l'any 1976, com un dels espais destacats a protegir, encara espera accions concretes de planificació urbanística, paisatgística, ambiental i agrícola que en garanteixin la preservació del paisatge, de la biodiversitat, de la integritat dels espais agraris i dels connectors ecològics, tots ells elements indispensables per a un territori metropolità sostenible i que, que en el marc de la crisi actual, ha pres encara més consciència del valor dels territoris naturals més propers.

Campanya Contra el Quart Cinturó

El Vallès, 29 d'octubre de 2021