

Infraestructures de transport > Viàries |

AUTOVIA ORBITAL, QUART CINTURÓ (2003)

Josep Báguena

L' autovia orbital de Barcelona, o quart cinturó, va ser planificada l'any 1966 com una gran infraestructura viària que havia de recórrer, de manera concèntrica respecte de la ciutat de Barcelona, la depressió del Vallès i del Penedès. Aquest projecte d'eix viari ha patit diverses variacions respecte al projecte inicial i també nombrosos retards de tramitació deguts, en part, a l'oposició de diferents col·lectius. L' any 2003 s'han adjudicat els treballs del projecte constructiu per al tram comprès entre els municipis d'Abrera i de Terrassa.

Dins l'esquema viari espanyol la N-II és la via que assegura la continuïtat dels fluxos peninsulars amb Europa. No obstant això, a la pràctica, és l'autopista A-7 (de peatge i concessió privada) la via que realitza aquestes funcions. L'A-7 es va construir durant el període 1969-76 com a autopista de peatge, i la N-II ha acabat essent a la pràctica una via de gran capacitat però de caràcter comarcal. Els tràfics de llarg recorregut no tenen en passar per Catalunya una via de la xarxa bàsica exempta de peatge alternativa a l'A-7.

L'autovia orbital de Barcelona o quart cinturó va ser planificada l'any 1966 al Pla director territorial de l'Àrea Metropolitana de Barcelona i integrada al Pla de millora d'itineraris asfàltics (Plan Redia) del 1967. Aquesta carretera va ser concebuda en un moment en què el Pla director del 1966 preveia que Barcelona esdevindria una gran metròpoli que travessaria la serra de Collserola i que ocuparia les comarques circumdants per mitjà de la construcció de vials concèntrics anomenats cinturons.

El Ministeri d'Obres Públiques i Urbanisme va tornar a recollir el projecte del quart cinturó en el Pla del 1975 sobre la xarxa arterial metropolitana.

Ja en el període democràtic, l'11 de juliol de 1985, el Parlament de Catalunya va aprovar la redacció del Pla de carreteres de Catalunya, on el projecte del quart cinturó va ser concebut com una nova autopista entre Mataró i Vilafranca del Penedès passant per Granollers, Caldes de Montbui, Sabadell, Terrassa i Martorell.

El 1993, el Ministeri d'Obres Públiques, Transports i Medi Ambient (MOPTMA) va incorporar al Pla director d'infraestructures 1993-2007 el quart cinturó en un projecte molt més ambiciós, que entraria a formar part d'un nou eix mediterrani que havia de transcórrer des de la frontera francesa fins a Alacant, paral·lel a l'autopista A-7, anomenat eix prelitoral. Aquest ministeri recollia en el Programa d'actuacions prioritàries en carreteres 1993-95 la construcció de l'autovia orbital Abrera-Sant Celoni, la qual és un tram de l'esmentat eix i tronc principal del quart cinturó.

El 1994, el Govern de la Generalitat va presentar a consulta institucional el Projecte d'adaptació del Pla de carreteres de Catalunya (DOGC 1956, 5 d'octubre de 1994). Aquest pla mantenia el quart cinturó i incloïa les determinacions del MOPTMA.

El Parlament de Catalunya va aprovar el 3 de març de 1995 el Pla territorial general de Catalunya, en el qual les comarques del Vallès es consideraven vies per a l'expansió i l'articulació del sistema metropolità de Barcelona. El quart cinturó apareixia com una peça de la xarxa viària bàsica de l'apartat de proposta de noves infraestructures de transport.

El 26 de juliol de 1995 es va inaugurar l'eix de Parsers (B40). Aquesta via segregada que uneix les ciutats de Mataró i Granollers mitjançant un túnel sota el coll de Parsers a la Serralada Litoral és, de fet, una peça del quart cinturó que enllaçaria, a Granollers, amb el projectat eix mediterrani que travessaria, en la Regió Metropolitana de Barcelona, la depressió del Vallès-Penedès pel vessant de ponent.

El 1995 s'encarrega el primer estudi informatiu d'un tram del quart cinturó, però fins el 2003 no se'n licita el primer projecte constructiu

L'1 de desembre de 1995 el MOPTMA va adjudicar la redacció de l'Estudi informatiu de l'autovia orbital Abrera-Sant Celoni a Estudios y Proyectos Técnicos Industriales S.A. El tram Abrera-Terrassa, de 15,4 km, va ser fins a la

darrerria del 2003 l'única peça del quart cinturó en què l'Administració central engegà els procediments legals per desenvolupar efectivament el projecte. Aquest estudi definia per primera vegada la tipologia de la via i els possibles traçats. Així, l'eix projectat entre Sant Celoni i Abrera seria una via segregada de dos carrils de 3,5 m d'amplada per cada sentit, de 100 km/h de velocitat de projecte i amb un trànsit estimat de 40.000 vehicles per dia, amb un 13% de vehicles pesats, i una longitud de 58 km.

El 21 de gener de 1997 el Ministeri va trametre als ajuntaments afectats per l'eix viari la Memòria resum per a consulta ambiental de l'esmentat estudi, que va rebre al·legacions per part de vuitanta-nou entitats i més de tres mil cinc-cents persones.

El 14 d'abril de 1998 la Direcció General de Carreteres del Ministeri de Foment va aprovar provisionalment l'Estudi informatiu del tram Abrera-Terrassa de l'autovia orbital de Barcelona, i l'Estudi d'impacte ambiental del mateix tram. Dues setmanes més tard el Ministeri el va presentar a exposició pública (BOE: 102, 29-04-98) als ajuntaments d'Abrera, Viladecavalls i Terrassa. El Ministeri de Foment va decidir eliminar del projecte el tram comprès entre Granollers i Sant Celoni a causa del fort impacte ambiental que aquesta infraestructura suposava per al Parc Natural del Montseny.

L'any 2000, la Generalitat de Catalunya va «rescatar» el peatge de l'A-7 al municipi de Sant Cugat del Vallès i va millorar les calçades laterals de la mateixa via. Amb aquesta iniciativa es donava resposta, en part, a una de les reivindicacions de les entitats ecologistes del Vallès i de la Campanya contra el quart cinturó (CCQC), que reclamaven la retirada de tots els peatges de l'àmbit metropolità per millorar la connectivitat entre el centre metropolità i les comarques properes i alhora la possibilitat de repartir els fluxos del trànsit de pas entre la frontera francesa, la costa sud i l'interior de país.

El 22 de març de 2001 la Secretaria General de Medi Ambient del Govern central va resoldre favorablement la Declaració d'impacte ambiental de l'estudi informatiu: autovia orbital de Barcelona, tram Abrera-Terrassa de la Direcció General de Carreteres del Ministeri de Foment (BOE: 92, 17-04-01). Un cop finalitzat l'estudi informatiu i aprovada la declaració d'impacte ambiental, el pas següent per a la conclusió del projecte era redactar-ne el projecte constructiu. Aquest, però, no va ser encarregat fins al maig del 2003.

La decisió de prioritzar la construcció del tram situat més al sud responia, segons el ministre de Foment, Álvarez-Cascos, a «la necessitat d'enfortir les connexions entre les infraestructures viàries de gran capacitat del Vallès Occidental i el Baix Llobregat».

Entre els dies 15 i 22 de maig del 2003 el Ministeri de Foment va presentar els concursos per a l'elaboració dels projectes constructius dels tres subtrams en què es va dividir el tram del quart cinturó comprès entre els municipis d'Abrera i Terrassa. Així es donava el penúltim pas abans del començament efectiu de les obres. Paral·lelament, el Ministeri de Foment va decidir la mateixa setmana encarregar un nou estudi informatiu (avantprojecte i anàlisi de les alternatives de traçat) del tram comprès entre Terrassa i Granollers, desbloquejant, per tant, després de cinc anys, la resta del projecte global de l'autovia orbital.

Controvèrsia sobre la necessitat del nou eix viari

El Govern de la Generalitat de Catalunya, que considera-va necessària la construcció de l'eix viari, «es lamentava», en paraules del president Pujol, ja el gener del 2003, de la poca voluntat política del Ministeri de Foment per tirar endavant el projecte. Jordi Pujol, en els seus darrers mesos com a president de la Generalitat, va insistir en la importància de construir el quart cinturó, al qual va qualificar d'eix viari vital per garantir una bona connexió amb Barcelona i Europa. Pujol reconeixia la importància dels estudis d'impacte ambiental i la necessitat de preservar un paisatge natural de qualitat, però insistia en el fet que la construcció d'infraestructures com el quart cinturó o el **TÚNEL D'HORTA** eren fonamentals per no quedar-se enrere en matèria de desenvolupament econòmic respecte d'altres regions espanyoles.

En la mateixa línia, els empresaris de les cambres de Comerç i Indústria de Terrassa, Sabadell i Manresa consideraven absolutament necessari el quart cinturó per connectar amb el comerç europeu i facilitar i dinamitzar el transport de mercaderies i les transaccions. Els empresaris, no obstant, no acceptaven que aquesta nova via fos de pagament i denunciaven el greuge comparatiu que patien, en termes de peatges, les vies de gran capacitat del Corredor Mediterrani respecte de la resta de la xarxa viària bàsica de l'Estat.

En l'àmbit municipal, l'alcalde de Terrassa, Pere Navarro, del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) considerava que el creixement futur de la seva ciutat anava íntimament lligat a la construcció del quart cinturó. En aquest sentit, el nou **POUM DE TERRASSA**, aprovat i publicat al DOGC del 12 de desembre de 2003, preveia la construcció de l'eix viari i reservava i qualificava el sòl necessari per a aquest ús. Tanmateix, l'alcalde mostrava el seu desencís amb la manca de decisió i de fermesa per part del Govern de la Generalitat i del Ministeri de Foment en la construcció de l'autovia.

L' alcalde d'Abrera, Fèlix Chico, també del PSC, es mostrava, amb el suport de tots els grups municipals del seu

consistori, en desacord amb el traçat proposat pel Ministeri. Per aquest motiu l'Ajuntament va presentar el mes de desembre del 2003 a l'Audiència Nacional un recurs contenciós administratiu contra el projecte executiu del tram Abrera-Terrassa. La queixa de l'alcalde d'Abrera era motivada pel fet que una part del traçat del projecte proposat pel Ministeri es localitzava a només 40 m dels habitatges del barri del Sometent.

Mobilitzacions i campanyes de protesta

L'any 1992 l'Associació per a la Defensa i l'Estudi de la Natura (ADENC), la Comissió Ecològica de la Federació d'Associacions de Veïns de Sabadell, la Unió Excursionista de Sabadell i la Unió de Pagesos van organitzar a Sabadell les jornades El quart cinturó i el medi ambient, primer acte públic de debat sobre el projecte del quart cinturó i els seus impactes sobre el territori. Aquestes jornades van ser l'embrió de la CCQC del 1994 que, coordinada per l'ADENC, aplegava el 2003 més de duescentes cinquanta entitats d'oposició a la construcció de l'eix viari.

Amb el suport de la CCQC el 4 de juny de 1998 es van presentar un seguit d'al·legacions al tram Abrera-Terrassa acompanyades de 10.555 signatures que sol·licitaven al Ministeri de Foment la nul·litat de la tramitació i la retirada del projecte.

La supressió dels peatges, junt amb la millora i extensió de la xarxa de **FERROCARRILS DE RODALIES** de tot l'àmbit metropolità, era una de les mesures que des de la CCQC es defensava per millorar la connectivitat de la regió i per evitar l'ampliació de la xarxa bàsica d'autopistes amb la construcció del nou eix viari. La protecció ambiental i paisatgística era un dels principals arguments mobilitzats per la CCQC. La CCQC també denunciava que l'obra podria comportar un fort impacte econòmic per a les activitats agrícoles, i efectes negatius quant a ocupació de sòl i possibles processos d'urbanització especulativa, sense oblidar l'empitjorament de les condicions de mobilitat quotidiana per a les persones amb menys capacitat adquisitiva.

Des de l'ADENC es denunciava que amb la construcció del quart cinturó es perdrien definitivament, ja fos per ocupació o per fragmentació, importants espais oberts del Vallès, agrícoles i forestals, amb un alt valor paisatgístic i ambiental estratègic en una àrea metropolitana cada cop més afectada pel model d'urbanització dispersa. Segons l'entitat ecologista, espais forestals d'alt valor ecològic, com el bosc de Can Deu a Sabadell, l'àmbit de Torrebonica i Can Bonvilà a Terrassa (**CAMP DE GOLF DE TORREBONICA**), o el torrent de Colobrers, es veurien negativament afectats.

Mentre es realitzaven els treballs de redacció del **PLA DIRECTOR DEL PENEDÈS**, les organitzacions ecologistes Bosc Verd i el Grup Ecologista del Vendrell i Baix Penedès (GEVEN) van alertar de l'extensió de l'impacte del quart cinturó als espais agrícoles del Penedès en un hipotètic projecte de continuació de l'eix mediterrani projectat el 1993 (França-Alacant). Els agricultors del Vallès aplegats al sindicat Unió de Pagesos (UP), integrat en la CCQC, temien la pèrdua de competitivitat de la seva producció al·legant que el quart cinturó els desposseiria de bona part de les millors terres de conreu, fragmentaria les seves propietats, en dificultaria els accessos i encariria, en definitiva, el producte final.

Entre l'anunci de concurs i l'adjudicació dels projectes constructius el mes de novembre del 2003 a l'empresa Informes y Proyectos S.A., la CCQC, juntament amb la plataforma ecologista Xarxa Salvem el Vallès, creada el novembre del 2003, va iniciar un seguit de concentracions i manifestacions reivindicatives per demanar al Consell Comarcal del Vallès Occidental i al govern de la Generalitat de Catalunya la retirada del suport institucional al projecte.

Al marge de les accions de protesta, l'ADENC, va presentar el 2 de desembre un estudi dirigit per l'enginyer Manel Larrosa, professor a la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC), en el qual es va aplicar un model de desenvolupament fractal a l'anàlisi de la xarxa d'infraestructures de transport de la regió metropolitana de Barcelona i de Catalunya. Comparant els resultats amb els d'altres regions espanyoles i europees, l'estudi determinava que Catalunya era la tercera regió a Europa que disposava d'una xarxa d'infraestructures viàries d'alta capacitat més amplia. L'estudi afirmava que, si bé Catalunya disposava d'una xarxa d'autopistes i autovies considerable, hi havia, en canvi, un dèficit important de xarxa de carreteres de segon i tercer ordre. Aquest fet explicava, segons Larrosa, la mala «capillaritat» de la xarxa viària catalana i més concretament de la xarxa metropolitana.

L'estudi denunciava la situació de subdesenvolupament de la xarxa ferroviària catalana i la poca correspondència existent entre creixement econòmic i construcció de xarxa viària bàsica.

El nou panorama polític català obre nous interrogants sobre la viabilitat del projecte global del quart cinturó

La publicació d'aquest estudi es va realitzar just després de la celebració de les eleccions autonòmiques que van suposar la conformació del nou govern tripartit (Partit dels Socialistes de Catalunya, Esquerra Republicana de Catalunya i Iniciativa per Catalunya Verds). Tret del PSC, els altres dos partits presents al Govern de la Generalitat s'havien oposat amb anterioritat, tant als respectius ajuntaments com al Parlament de Catalunya, a la construcció del quart cinturó, fet que va recordar la CCQC tot demanant un compromís per part de la Generalitat de retirar el suport al Ministeri de Foment que defensava la construcció de l'autovia orbital.

En aquest sentit el nou conseller de Política Territorial, Joaquim Nadal, es va comprometre el dia 29 de desembre a proposar al Ministeri de Foment d'anticipar el desdoblament de la N-II a canvi de posposar el quart cinturó.

Més informaciówww.mfom.es