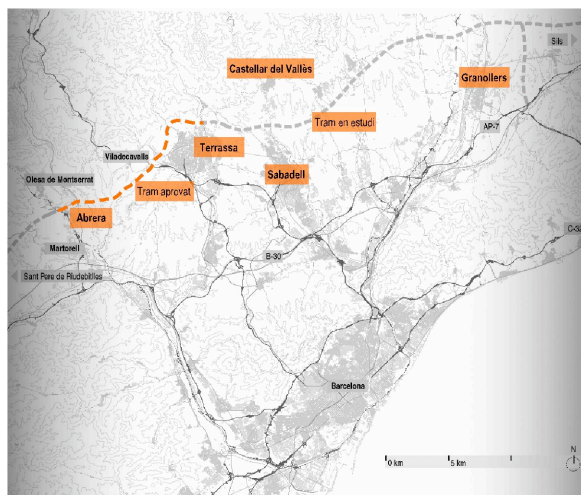


Infraestructures de transport > Viàries |

AUTOVIA B-40 QUART CINTURÓ (2004)



Xavier Basora, Jordi Romero i Xavier Sabaté

Al llarg de l'any els partits polítics, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques i el Ministeri de Foment van definint les seves posicions respecte al Quart cinturó. Mentre que ERC i ICV s'oposen a la totalitat del projecte, el PSC, i també Foment, es mostren favorables a construir el tram Abrera-Terrassa i a estudiar altres alternatives per a la resta de trams. Malgrat això, durant l'any, el Ministeri de Foment comença a redactar estudis informatius dels trams Vilafranca del Penedès-Abrera i Terrassa-Granollers-la Roca del Vallès. Els moviments opositors, agrupats en la Campanya Contra el Quart Cinturó, intensifiquen les seves accions de protesta i presenten estudis de mobilitat per a demostrar que el nou eix viari és innecessari. Les cambres de comerç, per la seva part, reclamen amb insistència la necessitat d'aquest eix

viari i l'avalen amb estudis.

Antecedents 2003

L'any 2004 va començar amb la ratificació del Ministeri de Foment, aleshores governat pel Partit Popular, d'executar el projecte complet del Quart cinturó. Davant d'aquesta posició, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, es va mostrar partidari de construir únicament el tram entre Abrera i Terrassa a canvi de millorar la xarxa ferroviària i modernitzar la xarxa comarcal de carreteres.

Avenços i retrocessos en el projecte del Quart cinturó

Com que la redacció de l'estudi constructiu del tram Abrera-Terrassa havia estat licitada des del maig de 2003, a mitjan març el Ministeri de Foment va licitar la redacció de l'estudi informatiu del tram Vilafranca del Penedès-Abrera. Poc després, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques va insinuar que el Quart cinturó podria arribar a Sabadell i a Castellà del Vallès, posició que es va confirmar mesos després.

Després d'un intens debat intern entre els tres partits de la coalició del Govern de la Generalitat, a principi d'octubre, el president Pasqual Maragall es va posicionar en relació amb el Quart cinturó. Maragall va defensar la construcció del tram Abrera-Terrassa, però va renunciar a fer arribar l'eix viari més enllà de Sabadell i fins a Granollers, atenent a l'impacte ambiental que provocaria i a l'existència d'alternatives viables, com ara la mi-llora del metro regional i la modernització de la xarxa de carreteres comarcal. Per a alguns sectors, la postura de Maragall tenia a veure amb les posicions contràries al Quart cinturó dels seus socis de govern Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i Iniciativa per Catalunya-Els Verds (ICV). Els grups de l'oposició, especialment Convergència i Unió (CiU), van criticar la postura del president de la Generalitat.

El mateix mes d'octubre es va iniciar la negociació dels pressupostos de l'Estat per a l'any 2005, dels quals els grups partidaris del Quart cinturó esperaven inversions per a la construcció d'aquest eix viari. La primera proposta dels pressupostos, abans del tràmit d'esmenes, no va incloure, però, cap partida per al tram Abrera-Terrassa del Quart cinturó.

A partir d'aquí, els moviments polítics es van intensificar. El Senat va aprovar el 14 d'octubre una moció presentada per CiU per la qual s'instava el Govern de l'Estat a licitar la construcció del tram Abrera-Terrassa durant el 2005 i a incloure el traçat complet del Quart cinturó en el Pla estratègic d'infraestructures i transports que estava elaborant el Ministeri de Foment, amb un horitzó temporal de finalització per al 2011. Aquesta moció va comptar amb el vot favorable del Partit Socialista Obrer Espanyol i amb l'abstenció del grup Entesa pel Progrés (PSC-Partit dels Socialistes de Catalunya-ERC-ICV-EUiA-Iniciativa per Catalunya-Els Verds i Esquerra Unida i Alternativa).

A principi de novembre, el grup parlamentari de CiU va presentar diverses esmenes als pressupostos de l'Estat per a licitar i iniciar durant el 2005 les obres del tram Abrera-Terrassa (dividit en tres subtrams: Abrera-Olesa de Montserrat, Olesa de Montserrat-Viladecavalls i Viladecavalls-Terrassa) i per a redactar l'estudi informatiu entre Terrassa i Granollers.

Dies després, i en una sessió de control al Senat, el president del Govern, José Luís Rodríguez Zapatero, es va comprometre a licitar durant el 2005 les obres del tram Abrera-Terrassa. Aquesta obra es finançaria amb partides extrapressupostàries. Pel que fa al tram Terrassa-Granollers, Zapatero va dir que se n'estava analitzat acuradament la viabilitat a causa de l'impacte ambiental que podria generar. Davant d'aquest compromís, el grup d'ICV al Congrés dels Diputats va condicionar el seu vot favorable als pressupostos a la retirada de qualsevol partida per al Quart cinturó. Les dues partides inicialment previstes es van retirar, tal com s'havia pactat amb el grup socialista, i els pressupostos de l'Estat per al 2005 no van incloure finalment cap partida per al Quart cinturó.

A final d'any, els moviments polítics van venir d'ERC, que va presentar al Parlament de Catalunya una proposició no de llei per la qual la cambra catalana instava el Consell Executiu a negociar amb el Govern de l'Estat la suspensió dels treballs de redacció del projecte constructiu del tram Abrera-Terrassa. La proposició també demanava la redacció d'un estudi que establís les actuacions necessàries a la xarxa viària i ferroviària per a millorar les comunicacions entre el Baix Llobregat i el Vallès Occidental.

Tanmateix, també a final d'any, es va fer pública una proposta preliminar del Pla de carreteres de Catalunya que estava elaborant el Departament de Política Territorial i Obres Públiques. La proposta, que es basava en un estudi sobre previsions de trànsit de persones i mercaderies per al període 2006-2026, incloïa el projecte del Quart cinturó des de Sant Pere de Riudebitlles (més al sud d'Abrera) fins a Sils (ja a la comarca de la Selva).

Mobilitzacions i posicions contràries al Quart cinturó

A principi d'any, aprofitant l'arribada del nou govern tripartit (format pel PSC-CpC, ERC i ICV-EUiA), l'Associació per a la Defensa i l'Estudi de la Natura (ADENC) va fer arribar a diferents òrgans de la Generalitat de Catalunya una petició formal per a descartar definitivament el projecte del Quart cinturó. L'entitat ecologista també sol·licitava que es potenciés la xarxa ferroviària, ja que considerava que **L'ACORD PER A UN GOVERN CATALANISTA I D'ESQUERRES** no promovia prou l'ús d'aquest mitjà de transport.

Dies després, la Campanya Contra el Quart Cinturó (CCQC), col·lectiu que aplega més de dues-centes setanta entitats de tipologia diversa (ecologistes, associacions de veïns, centres excursionistes, societats de caçadors, etc.) i partits polítics com ERC i ICV, va valorar positivament que el conseller de Política Territorial i Obres Públiques descartés el tram Terrassa-Granollers i proposés la millora de la xarxa ferroviària i de la xarxa viària comarcal. L'entitat, però, s'oposava també a la construcció del tram Abrera-Terrassa, que tenia el suport del conseller Nadal. A partir d'aquí, la CCQC i l'ADENC van intensificar la seva campanya per a aturar la construcció del tram Abrera-Terrassa, l'estudi constructiu del qual ja estava iniciat.

A mitjan febrer, l'ADENC va presentar un estudi de mobilitat (basat en dades d'intensitat mitjana diària de vehicles) on es justificava que el tram Abrera-Terrassa era innecessari. Segons l'estudi, la demanda de desplaçaments entre el nord del Baix Llobregat i el Vallès Occidental era irrisòria i la xarxa viària existent tenia prou capacitat per a assumir-la. L'estudi proposava també diverses actuacions per a resoldre els problemes de mobilitat existents: la supressió dels peatges de la C-16 a les Fonts i de l'AP-7 entre el Papiol i Martorell, la construcció d'un enllaç entre l'A-2 i l'AP-7 a l'alçada del Papiol i el reforçament de certs trams de la xarxa secundària a la rodalia d'Abrera i Terrassa. Altres propostes eren l'intercanviador RENFE-Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) a Sant Cugat i l'habilitació d'accesos ferroviaris als polígons de Martorell.

Després que a mitjan març el Ministeri de Foment licités la redacció de l'estudi informatiu del tram Vilafranca del Penedès-Abrera, el mes de maig es va crear la plataforma ciutadana Salvem el Penedès per a aturar el Quart cinturó i altres actuacions a la comarca (desdoblament de **L'AUTOVIA N-340**, nous polígons industrials, etc.).

El 17 de juny la CCQC va inaugurar simbòlicament l'estació de RENFE de Sant Cugat, que ja estava completament remodelada, com també la de Rubí. Amb aquest acte es reivindicava la posada en funcionament del **FERROCARRIL DE RODALIES ENTRE EL PAPIOL I MOLLET DEL VALLÈS**, prevista per al mes de setembre de 2004, però que havia quedat ajornada per les obres del **FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT** a Castellbisbal.

El 21 de juny va tenir lloc l'acte de protesta de més ressò. Una manifestació convocada per la CCQC va aplegar a Terrassa entre mil i tres mil persones segons les fonts. Els manifestants van reclamar l'aturada del Quart cinturó en considerar-lo innecessari i van demanar una clara aposta per la mobilitat amb transport col·lectiu i més estudis sobre els dèficits en matèria de mobilitat.

Després d'haver-ho sol·licitat el mes de febrer, representants de la CCQC van reunir-se el 25 de juny amb el conseller de Política Territorial i Obres Públiques. Els opositors del Quart cinturó van lliurar sis documents amb prop de cinc-centes pàgines d'informació tècnica que avalava el posicionament contrari al projecte. El conseller Nadal va

reiterar la seva posició favorable al tram Abrera-Terrassa i a prolongar-lo fins a Castellar del Vallès. En la trobada es va posar de manifest l'existència de diferents interpretacions de l'Acord per a un govern catalanista i d'esquerres, especialment en el punt que deia "Assegurar la comunicació entre el Baix Llobregat i el Vallès Occidental amb el mínim impacte ambiental possible". La CCQC va sol·licitar també que es fessin més estudis tècnics per a conèixer millor els problemes de mobilitat.

A final d'any, la CCQC i l'ADENC van accedir a l'estudi informatiu del tram Terrassa-Granollers-la Roca del Vallès, que ja havia finalitzat el Ministeri de Foment, i van criticar-ne els continguts. Segons l'ADENC, la informació sobre medi natural de l'estudi es referia a l'altre tram del projecte, entre Abrera i Terrassa, i la diagnosi de trànsit era clarament insuficient. D'altra banda, i segons aquests grups, l'estudi demostrava que el Ministeri de Foment tenia la intenció d'executar també el segon tram del Quart cinturó, malgrat la renúncia que havia efectuat Pasqual Maragall el mes d'octubre.

La posició de les cambres empresarials

Després que l'ADENC presentés al febrer l'estudi de mobilitat, la Cambra de Comerç de Sabadell va reiterar el seu posicionament favorable a la construcció del Quart cinturó, ja que considerava que resoldria els problemes de mobilitat interna del territori.

A mitjan juny, la Cambra de Comerç de Barcelona (CCB) va presentar un estudi que xifrava en 5.800 milions d'euros el dèficit acumulat a Catalunya en inversió d'infraestructures pel Govern espanyol durant el període 1990-2004. Una de les infraestructures necessàries era, segons la CCB, el Quart cinturó.

El 28 de juny, la CCB va presentar l'estudi "Un quart cinturó, una variant de l'N-II o un eix perimetral?" en el marc d'una jornada amb el mateix nom. Aquest informe va ser promogut per l'Estudi Llotja, el centre d'estudis de la CCB creat feia poc temps per a impulsar la reflexió i el debat social sobre les infraestructures i l'ordenació del territori, i va ser elaborat per la consultoria Mcrit i el Departament d'Economia Aplicada de la Universitat Autònoma de Barcelona. Les cambres empresarials del Vallès van recolzar plenament els resultats de l'estudi de la CCB.

Segons aquest estudi, l'economia catalana havia perdut un volum de negoci de 645 milions d'euros des del 1996 com a conseqüència del fet de no haver-se construït el Quart cinturó tal com estava previst (d'Abrera a la Roca del Vallès). A partir de l'anàlisi de tres alternatives, l'estudi es decantava per construir el Quart cinturó com un eix perimetral de 144 km entre la Bisbal del Penedès i Sils, atenent als diversos beneficis socials i econòmics que generaria: un impacte sobre el PIB català del 0,57%, un 3% de reducció de la sinistralitat i la creació d'entre 20.000 i 30.000 llocs de treball en un horitzó de trenta anys, entre d'altres. L'estudi no valorava els impactes ambientals i paisatgístics de la nova via, ja que, segons Juan Luís Zalbidea, director d'Infraestructures i Transports de la CCB, eren "subjectius i difícils de monetaritzar". L'opció d'una anella ferroviària es considerava poc rendible i insuficient per a solucionar la futura congestió de les carreteres de la regió metropolitana.

A final d'any, la Cambra de Comerç de Sabadell va fer un nou pas per a tractar de desencallar el projecte i va anunciar que redactaria un estudi sobre el traçat del tram de Terrassa a Granollers i posteriorment el presentaria als governs de l'Estat i de la Generalitat.

Més informació

ccqc.pangea.org

www.mfom.es

www.cambrabcn.es/Catalan/Infraestructures/documents/cap00_autoviab40.pdf

