



NOTA DE PREMSA

Els defensors del Quart Cinturó tornen a vendre fum

Generalitat, Ajuntaments i entitats econòmiques viuen en un món paral·lel, obviant el context climàtic, proposant falses solucions als problemes de mobilitat i prometent calendaris impossibles

Des de la CCQC seguirem oposant-nos a tots els passos a favor de construir aquesta autopista

El passat dia 19 de setembre, representants de la Generalitat de Catalunya, els alcaldes de Sabadell i Terrassa i les Cambres de comerç d'ambdues ciutats, es varen reunir per a visualitzar l'acord del traçat del **Quart Cinturó/Ronda Nord**, per donar a conèixer el nom del responsable dels projectes relacionats amb aquesta autopista i per anunciar l'encàrrec dels primers passos per la seva tramitació i la previsió de l'inici d'obres el 2028.

Davant de la nota de premsa emesa per aquests representants ahir dia 25 de setembre, des de la **Campanya Contra el Quart Cinturó**, volem recordar:

1.- El conveni entre el Ministerio de Transportes i la Generalitat per l'encomana de gestió per a la construcció de la B40/Ronda Nord **ha estat impugnat davant el tribunal contenciós** administratiu a finals de gener d'enguany. El contenciós fou admès a tràmit el febrer i des d'aleshores estem esperant que se'ns lliuri l'expedient administratiu complet per a poder **formular la demanda** (el tribunal ha hagut de requerir diverses vegades la tramesa de l'expedient i posteriorment la CCQC ha hagut de demanar, també diverses vegades, que s'ampliés la documentació lliurada). La CCQC està plenament convençuda de la base jurídica del contenciós i de la plena possibilitat que **el conveni quedi anul·lat**.

2.- L'Estat espanyol es reserva la **competència** sobre la via i l'aprovació del projecte en el mateix conveni de la B40/Ronda Nord, i deixa poc marge d'actuació a la Generalitat, malgrat l'encomana de gestió. O sigui, l'estat ha **encolomat** a la Generalitat haver de patir tot el desgast polític i conflicte social, i s'estalvia una tramitació que no ha estat capaç de tirar endavant des del 1994.

3.- El **Pla Específic de Mobilitat del Vallès** (PEMV), en el qual s'emmarca la Ronda Nord Terrassa-Sabadell, estableix uns objectius que **no s'estan complint** i que no s'assoliran al final de la seva vigència; així ho evidencien els informes de seguiment emesos fins a l'actualitat. En base a aquests informes i amb la normativa del propi PEMV, el 12 de maig passat la CCQC presentà un **requeriment davant el Departament de Territori** per activar els mecanismes de revisió del pla i reorientar les prioritats d'actuacions.

A hores d'ara, malgrat que han transcorregut els 3 mesos de què disposava l'administració per respondre, **encara no hem obtingut resposta**. A més, tot i que el Departament havia anunciat la presentació de l'informe de seguiment del 2024 per al mes de juny, presentació que comptàvem que aniria acompanyada de la revisió de les actuacions previstes; a finals de setembre els diferents comitès de seguiment encara no hem estat convocats, ni tan sols per donar-nos a conèixer el nomenament del nou responsable del projecte de la B40/Ronda Nord, nomenament que s'ha avantposat al del **comissionat del PEMV**, pendent des del 2021, quan fou aprovat el pla. Evidentment, la **B40/Ronda Nord és de les infraestructures que haurien de caure entre les prioritats d'actuació** si és veritat que es vol incrementar el nombre d'usuaris de transport col·lectiu en detriment dels usuaris de vehicle privat.

4.- La declaració d'emergència climàtica que han fet totes les administracions implicades; els convenis internacionals sobre canvi climàtic subscrits per l'Estat espanyol, vinculants; els objectius d'emissions establerts per la Unió Europea per al 2050, també vinculants; les crides de la comunitat científica a reduir dràsticament les emissions de gasos d'efecte hivernacle; el mateix PEMV; la proposta de pressupostos de carboni 2020-2035 (pendent d'aprovació al Parlament de Catalunya), **sembla que no afecten els qui defensen la B40/Ronda Nord**, ni tan sols la mateixa administració de la Generalitat. Una actitud **del tot irresponsable** per les greus conseqüències pel medi i les persones.

5.- És impossible que el 2028 puguin començar unes obres d'un projecte del qual encara no s'ha **ni tan sols licitat la redacció de l'estudi informatiu**, i més si tenim en compte que caldria complir amb una informació pública i una fase posterior de resposta a les al·legacions formulades, abans d'arribar a una declaració d'impacte ambiental i a l'aprovació definitiva del projecte. Amb posterioritat caldria dur a terme la licitació, l'encàrrec i redacció del projecte executiu. Una vegada es disposés del projecte s'hauria de dur a terme la licitació i l'adjudicació de les obres. Si no fos poc, confondre la redacció de l'estudi d'impacte ambiental (document sotmès a informació pública) amb la declaració d'impacte ambiental (acte administratiu no recurrible directament) palesa el desconeixement i el **biaix tendenciós de la nota de premsa**. Tot això, es clar, sense comptar amb les **accions que pugui dur a terme** la CCQC, que s'oposarà al carrer, administrativament i judicialment a cadascun d'aquests passos per evitar la seva construcció, **tal i com ha vingut fent des de fa 33 anys**.

6.- El Conseller de la Presidència arribà a afirmar que la B40/Ronda Nord es construiria amb l'aportació econòmica de l'Estat (conveniada en 200 milions d'euros, import en el qual és impossible encabir les pretensions dels equips de govern de Terrassa i Sabadell) i, si calgués, amb aportacions de la Generalitat. Se'ns fa complex imaginar com la Generalitat pot aportar recursos econòmics a **una infraestructura que seria titularitat d'una altra administració**.

7.- Les contínues referències a la B40 com a via que ha d'arribar a Granollers confirmen que la Ronda Nord entre Terrassa i Sabadell **no és altra cosa que el Quart Cinturó**. Per tant, és clara la voluntat expressa d'ocultar i de fragmentar un projecte de dimensió més gran, no contemplat en el PEMV, per avançar en la seva construcció fins a Granollers; una fragmentació específicament **penalitzada en la tramitació ambiental**.

El 1991 l'administració de l'Estat recuperà el vell projecte franquista del Quart Cinturó. D'aleshores ençà, hem debatut molt sobre el Quart Cinturó, però **no s'han impulsat altres actuacions tant o més necessàries en transport col·lectiu**, amb les quals hi ha major consens. Aquesta és la principal responsabilitat, el principal dèficit de tots els governs, d'allí i d'aquí.

En quin món viviu ?

Hem d'agrair que la nota de premsa serveixi per deixar clar que els signants semblen viure en un altre món, on no existeixen ni límits planetaris, ni canvi climàtic, ni pèrdua de biodiversitats i de qualitat atmosfèrica ni les seves conseqüències en la salut pública, ni impactes territorials, ni destrucció d'habitats naturals o agraris, ni la necessitat d'incrementar, ni tan sols millorar, els serveis de transport col·lectiu. En definitiva, un signants que **viuen de models obsolets, i que s'obstinen en negar-nos viure el futur amb un mínim de qualitat.**

Campanya Contra el Quart Cinturó

L'Alt Penedès, el Baix Llobregat i el Vallès, 26 de setembre de 2025

ccqcinfo@gmail.com
<http://ccqc.pangea.org>
correu@adenc.cat