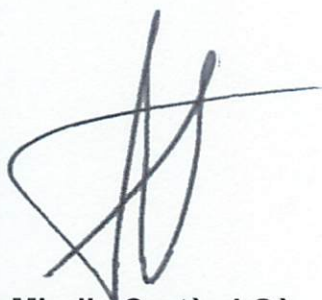


## A LA MESA DEL SENADO

El Grupo Parlamentario de **ESQUERRA REPUBLICANA** a instancia del senador Bernat Picornell i Grenzner, al amparo de lo establecido en el Reglamento del Senado, solicita la tramitación de la siguiente **MOCIÓN** referente a la licitación del contrato de estudio de la B-40 para su debate en **PLENO**.

Palacio del Senado, 19 de junio de 2017



**Mirella Cortès i Gès**  
Portavoz GP  
Esquerra Republicana



Bernat Picornell i Grenzner  
Senador por designación autonómica  
Esquerra Republicana

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La B-40 es una autovía de circunvalación del área metropolitana de Barcelona que pretende dar una solución de movilidad viaria a los habitantes de la primera y segunda corona del área metropolitana de Barcelona. Una vez finalizada por completo su recorrido se iniciará en el enlace con la A-2 en Abrera y llegará hasta Mataró, circunvalando por el norte las localidades de Terrassa, Sabadell y Granollers, enlazando con la C-60 hasta llegar a Mataró.

Actualmente tiene tres tramos en servicio. Abrera-Olesa de Montserrat y Viladecavalls-Terrassa (ambos inaugurados en junio de 2010) y el tramo Granollers-Mataró, conocido como C-60. Quedan, por tanto, tres tramos por finalizar:

- Olesa de Montserrat-Viladecavalls
- Terrassa-Granollers
- El enlace entre la B-40 y la C-60 en Granollers.

El tramo entre Olesa de Montserrat y Viladecavalls se encuentra actualmente en construcción, las obras se reanudaron en 2015 y destaca la construcción de un túnel de 1.264 metros de longitud para salvar el paso por la Serra d'En Ribes.

Sin embargo, la licitación y los estudios de trazado de los tramos ya existentes de la B-40 se efectuaron de espaldas a las diferentes entidades ambientalistas de la zona, los ayuntamientos afectados y el mismo Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya.

La demanda para que sea Catalunya quien defina las medidas necesarias para resolver los problemas de movilidad entre Barcelona y el Vallès Oriental es una constante por parte de las instituciones catalanas y ayuntamientos afectados.



Unas demandas que han vuelto a ser nuevamente desoídas por parte del Gobierno con la adjudicación, por valor de 1,14 millones, de la redacción del estudio de la B-40 entre Terrassa y Granollers. Dicho estudio tendrá como objetivo definir y comparar las distintas alternativas de trazado, conexión y explotación para el tramo entre Terrassa y Granollers.

La B-40 está concebida como una vía de alta capacidad paralela a la autopista AP7, lo que significa de facto la planificación de una duplicidad viaria, hecho que conlleva un malbaratamiento del territorio.

Esta infraestructura no responde a la necesidad de conexión del territorio afectado por la vía, sino que crea una vía de alta capacidad gratuita, sin tener presente que la solución de la movilidad de gran recorrido se halla en la mejora y gestión de la autopista AP-7.

Este tipo de infraestructuras viarias solo fomentan el aumento del transporte privado y dificultan las políticas de difusión y acceso al transporte público. Por ello, es la dotación de la red ferroviaria en la región metropolitana la clave para mejorar el nivel de vida de los ciudadanos y preservar el medioambiente.

En la actualidad la Generalitat de Catalunya está realizando el estudio de movilidad del Vallès (territorio afectado por el estudio). Este análisis permitirá conocer cuáles son las mejoras en la red existente, que respondan a las necesidades de movilidad del territorio afectado.

Sin embargo, el Gobierno ignora reiteradamente las demandas de entidades ambientalistas, ayuntamientos y la misma Generalitat. Es necesario recordar que el vigente Estatut de Catalunya contempla, en su artículo 140.5, que “corresponde a la Generalitat la competencia exclusiva sobre la red viaria en todo el ámbito territorial de Catalunya, y también la participación en la gestión de la red del Estado en Catalunya, de acuerdo como establece la normativa estatal. Dicha normativa estatal incluye en todo caso: a) la ordenación, la



planificación y la gestión integrada de la red viaria catalana. b) El régimen jurídico y financiero de todos los elementos de la red viaria de los cuáles es titular la Generalitat. c) La conectividad de los elementos que integran la red viaria de Catalunya entre ellos o con otras infraestructuras de transporte u otras redes.”

Por todo ello se presenta la siguiente:

## **MOCIÓN**

El Senado insta al Gobierno a:

1. Anular la licitación de la redacción del estudio informativo de la B-40 en el tramo Terrassa-Granollers.
2. Respetar la plena competencia de la Generalitat de Catalunya sobre cualquier nueva infraestructura de movilidad en el Vallès como se desprende del vigente Estatut de Catalunya
3. Transferir la titularidad de la B-40 a la Generalitat de Catalunya.