

A LA DEMARCACIÓN DE CARRETERAS EN CATALUÑA

MIQUEL SOLÀ NAVARRO, actuando en su condición de Alcalde, en nombre y representación del AYUNTAMIENTO DE COLLBATÓ, como mejor en Derecho proceda, **D I C E:**

Que mediante el presente escrito, se persona en el expediente administrativo del Anteproyecto “*Adecuación, reforma y conservación de la Autovía A-2 tramo Igualada – Martorell*” clave A0-B-25 aprobado provisionalmente mediante Resolución de 17 de marzo de 2022 de la Subdirectora General de Proyectos por delegación del Director General de Carreteras; así como en el trámite de información pública del procedimiento de evaluación ambiental de dicho Proyecto, **para formalizar oposición al mismo en cuanto al Tramo 3 Collbató y a la Alternativa 3 Variante Collbató seleccionada, así como en cuanto a su concepción global, dado su impacto ambiental negativo, la existencia de alternativas de menor impacto y de mayor eficiencia en términos coste-beneficio y por el resto de argumentos que se indicarán.** Escrito por el que formalizamos las siguientes

A L E G A C I O N E S

Primera: OBJETO DEL PRESENTE INFORME.

El objeto del presente Informe es pronunciarnos en nombre y representación del Ayuntamiento de Collbató, en tanto que Administración Local directamente afectada por el Anteproyecto de adecuación de la A-2 en relación a las afectaciones que provoca el Proyecto actualmente en trámite en el término municipal de Collbató,

formular oposición a la selección del trazado de variante que se efectúa por parte del Ministerio respecto al Tramo 3 Collbató y a la selección de la alternativa 3 Variante de Collbató, -trazado que no cuenta con la conformidad del Ayuntamiento-, respecto a la incompatibilidad urbanística y territorial del Proyecto del Ministerio y pronunciándonos por la alternativa del soterramiento de la A-2, siempre defendida por este Consistorio. Alternativa que figura entre aquellas analizadas, como Alternativa 2 falso túnel y es la que debería ser seleccionada por la Administración General del Estado.

Siendo el concreto posicionamiento de este Consistorio de Collbató respecto al Anteproyecto *“Adecuación, reforma y conservación de la Autovía A-2 Tramo Igualada – Martorell”* Clave A0.B-25 sometido a información pública por Edicto publicado en el BOE número 81 de fecha 5 de abril de 2022 y respecto del cual debemos informar, al amparo de lo dispuesto en el artículo 16 de la Ley 37/2015 de 29 de septiembre de Carreteras, el siguiente:

- 1. Considerar incompatible con el planeamiento territorial y urbanístico la alternativa 3 de nuevo trazado de variante en el Tramo 3 de Collbató, y tener por invocada la infracción de los trámites previstos en el artículo 16.1 de la Ley 37/2015 de 29 de septiembre de carreteras y por notificada la disconformidad del Ayuntamiento de Collbató respecto a la nueva variante de Collbató.**
- 2. Considerar el impacto ambiental del Proyecto como negativo y de carácter crítico e incompatible, de la Alternativa 3 del Tramo 3 seleccionada a su paso por Collbató e instar una declaración de impacto ambiental desfavorable del Anteproyecto en su tramo correspondiente al municipio de Collbató.**
- 3. Solicitar que se seleccione la alternativa correspondiente al soterramiento de la Autovía A-2 Alternativa 2 del Tramo 3, falso túnel.**
4. Requerir la Revisión del Anteproyecto y la consideración y Estudio detallado de los efectos de la supresión del peaje en la AP-7 y en la AP-2 y de la disminución del tráfico en la A-2. Con realización de un nuevo Estudio de la intensidad del tráfico de la A-2 en el momento actual para conocer el tráfico real actual, ante la nueva alternativa de uso de la AP-7 y la AP-2 libre de peaje, y atendiendo a la reducción reciente de los suelos industriales programados en la cuenca de Ódena.

5. **Solicitar el Estudio de la Alternativa 0 a la vista de las nuevas circunstancias de tráfico, así como de la Alternativa de mantenimiento del actual trazado y características con la sola adecuación de condiciones de trazado, de número de carriles, o grado de curvas en puntos críticos en los que lo requieran las condiciones de siniestralidad y de seguridad debidamente constatadas.**
6. Actualizar y adaptar el Presupuesto de la obra a los precios vigentes en el 2022 para la adecuada toma de decisiones en el Análisis de costes-beneficios, dado que el Presupuesto referido al 2019 ha quedado obsoleto. Y optar por la Alternativa de simple adaptación y reforma de la A-2 con minimización de los impactos actuales en implantación de falso túnel en Collbató y mejora de la eficacia costes-beneficio de toda la infraestructura proyectada.
7. Solicitar la realización de un Estudio Acústico con mediciones de ruido y teniendo en consideración el efecto pantalla y de reverberación de la Montaña de Montserrat. El Estudio Acústico carece de las debidas garantías por falta de mediciones del ruido real.
8. Exigir el rediseño del Anteproyecto garantizando unas pendientes no superiores al 4'5%.
9. Garantizar el cumplimiento del principio de colaboración entre Administraciones y consensuar con el Ayuntamiento de Collbató la solución del Proyecto en el tramo que afecta nuestro municipio.
10. Garantizar el principio de transparencia y participación ciudadana y someter nuevamente el expediente a información pública incluyendo en el Edicto información relativa a la verdadera naturaleza de la obra de *“Ampliación de la A-2 hasta 6 carriles y construcción de 3 variantes en Collbató, El Bruc y Castellolí”*.

Segunda: MOTIVOS DE OPOSICIÓN DEL CONSISTORIO MUNICIPAL AL ANTEPROYECTO DE AUTOVÍA A-2 TRAMO 3 COLLBATÓ.

Los motivos de oposición del Consistorio Municipal de Collbató al Anteproyecto de la A-2 sometido a información pública y a la Alternativa de trazado seleccionado son los siguientes:

1. **Indebida opción por parte del Ministerio por un Proyecto de reforma, adecuación y mejora de la infraestructura sobredimensionado y no adecuado a las necesidades reales actuales de la A-2.** Falta de análisis adecuado de las consecuencias y efectos de la supresión de peaje en la AP-7 y en la AP-2 y de reducción del tráfico actual de la A-2.

2. **Innecesidad de optar por la ampliación generalizada hasta 6 carriles -3 en cada sentido- de todo el trazado en su tramo Igualada – Martorell.** Conveniencia de incorporar entre las Alternativas a analizar, la Alternativa 0 y la Alternativa relativa a ampliar el trazado, adecuar sus características y adoptar medidas y actuaciones únicamente en los puntos críticos y en aquellos en los que las condiciones de seguridad, peligrosidad y siniestralidad así lo requieran.
3. **Deber de actualizar los costes y Presupuesto de la obra** en relación a los costes aplicables en el 2022. Carácter obsoleto de los datos y del Presupuesto de la obra relativos al 2019 y obligación de adaptarlos a los costes vigentes **para garantizar un adecuado análisis de coste – beneficio del Proyecto.**
4. **Deber de analizar la Alternativa 0 y la Alternativa mínima de simple adecuación y reforma en los puntos críticos y de siniestralidad en aplicación de la legislación ambiental y sectorial aplicable.** La falta de análisis de dicha alternativa supone vulnerar el artículo 35 y concordantes de la Ley 21/2013.
5. **Infracción de los criterios del artículo 15 de la Ley 37/2015 de 29 de septiembre de Carreteras sobre Evaluación coste-beneficio de la obra.** Existencia de alternativas más económicas y eficientes.
6. **Incompatibilidad con el planeamiento de ordenación del territorio y con el planeamiento urbanístico de la Alternativa 3 Variante del Tramo 3 del Anteproyecto correspondiente al municipio de Collbató.**
7. **Infracción del procedimiento previsto en el artículo 16 de la Ley 37/2015 de carreteras por falta de notificación y de solicitud de informe previo al Ayuntamiento de Collbató sobre la nueva variante de Collbató,** a los efectos de pronunciarse sobre la afectación al planeamiento urbanístico y a la ordenación territorial y sobre la conformidad o disconformidad del Ayuntamiento y de la Generalitat de Catalunya. Vulneración que puede dar lugar a un vicio de nulidad de todo el procedimiento y que comporta la invalidez del anteproyecto aprobado.
8. **Infracción del Plan Territorial Parcial Metropolitano y vulneración de las Normas de Ordenación Territorial y de las Directrices de Paisaje.**
9. **Impacto ambiental negativo, crítico e incompatible de la Alternativa seleccionada por el Anteproyecto para el tramo 3, correspondiente a la Variante de Collbató.**

Afectación a 13HA de bosques, espacios forestales y suelo agrícola dotado de especial protección.

10. Impacto crítico de los movimientos de tierras, terraplenes y desmontes de hasta 30 metros de altura y hasta 100 metros de anchura necesarios para la ejecución del trazado de Variante de Collbató. Impactos incompatibles con la preservación del paisaje y con el planeamiento urbanístico y territorial aplicable.

11. Incoherencia de la selección de la Alternativa 3 de Variante para el Tramo 3 de Collbató, al ser la de mayor impacto ambiental, tal y como resulta del propio Estudio de Impacto Ambiental.

Deber de seleccionar la alternativa de menor impacto e infracción de la legislación de impacto ambiental aplicable. Y en particular de los artículos 1, 2, 41 y concordantes de la Ley 21/2013 de 9 de diciembre y de la doctrina jurisprudencial aplicable a la evaluación de impacto de Proyectos.

12. Petición de optar por la alternativa de soterramiento del Tramo 3 para preservar las condiciones de habitabilidad, limitación de nivel de contaminación atmosférica y acústica del municipio de Collbató. Y en aplicación de los principios de racionalidad y coherencia en la actuación de los poderes públicos.

13. Error del Estudio de Impacto Acústico en cuanto a las franjas y niveles de contaminación acústica en el municipio de Collbató. Falta de aplicación y de cálculo de los efectos de reflexión del ruido y de reverberación provocados por el efecto pantalla de las Montañas de Montserrat. El Estudio Acústico establece niveles de ruido superiores a 50 decibelios únicamente en las franjas laterales de la Autovía A-2 cuando lo cierto es que todo el núcleo urbano supera dichos niveles de ruido con el simple ruido residual o de fondo continuado de la Autovía. Extremo que deber ser revisado y subsanado.

14. Afectación al área de campeo y caza de la especie protegida águila perdicera. Impacto negativo sobre una zona de valor faunístico para aves protegidas.

15. Improcedencia de prever un trazado alternativo de variante que desfigura y fragmenta el medio natural y que acaba coronando las montañas que configuran el fondo escénico y las visuales principales de todo el pueblo de Collbató. Impacto paisajístico crítico de la alternativa seleccionada para el Tramo 3.

16. Afectación al drenaje, a los valles y torrentes, a la capacidad de recarga del acuífero y perjuicio a los puntos de captación y de suministro de agua potable para la población de Collbató.

17. Falta de definición del establecimiento de medidas compensatorias por la pérdida de 13HA de bosques y masa arbolada. Deber de compensar en el Anteproyecto dicho impacto ambiental con la revegetación de sectores concretos para el negado supuesto de que se mantuviera contra la opinión, voluntad y criterio del Ayuntamiento y de su población, la alternativa de trazado seleccionada.

18. Falta de definición, en el Anteproyecto, del estado final del actual trazado a su paso por Collbató en caso de selección de la Variante.

Deber de computar los costes de restitución de la obra, de deconstrucción y de transformación en un paseo urbano. Insuficiencia del contenido del Proyecto y alteración indebida de la evaluación de los costes de las diversas alternativas así como del Balance de residuos y demás aspectos vinculados a las alternativas tenidas en consideración en Collbató.

19. Infracción de la legislación en materia de lucha contra el cambio climático. Deber de reducir la contaminación atmosférica, la emisión de CO₂ y gases con efecto invernadero y deber de fomentar el transporte público y el transporte ferroviario.

La ampliación de la Autovía A-2 con nuevo trazado y variante, fomenta y favorece el uso del vehículo privado y el transporte de mercancías por carretera y no mitiga los efectos del cambio climático y los intensifica. **Vulneración de los nuevos principios que, en materia de infraestructuras, transportes y movilidad, deben inspirar a las Administraciones Públicas e infracción de los artículos 21 y concordantes de la Ley 7/2021 de 20 de Mayo de cambio climático y transición energética.**

20. Exceso del grado y porcentaje de pendiente en determinados tramos que alcanzan del 4'5% hasta el 5'5%. Vulneración de las condiciones de seguridad razonables y de la Instrucción de Carreteras Norma 3.1 – IC Trazado, aprobada por Orden del Ministerio de Fomento de 19 de febrero de 2016.

21. Incoherencia de aprobar un Proyecto de un coste superior a 570 Millones de Euros que incrementa el porcentaje de pendiente y no resuelve la seguridad en determinados tramos. En particular en Collbató.

22. Infracción de los principios y Directrices del artículo 4.10 del Plan Territorial Metropolitano de Barcelona que exige mejoras ambientales en relación a las infraestructuras viarias preexistentes, incluyendo la A2, exigiendo la minimización del impacto sobre el trazado en el medio natural. En el presente caso, nada se prevé en el trazado actual, y no sólo no se permeabiliza el preexistente en el medio natural, sino que se crea una nueva barrera arquitectónica con un

nuevo trazado de 6,59 kilómetros de longitud y 6 carriles de anchura sacrificando 23HA de suelo de especial protección.

23. **Falta de rigor, insuficiencia y defectos del “Estudio de ruido”, por falta de realización de mediciones sonoras sobre el terreno** dada la coincidencia del Estudio con la época del confinamiento. Deber de realizar el análisis de la contaminación acústica con todas las garantías y ajustado a los requisitos de los Estudios de impacto acústico exigidos en la Ley de protección de la contaminación acústica.
24. **Indebida proyección de un macroaparcamiento de camiones colindante a espacios protegidos incluidos en el PEIN y designados como LIC y ZEPA.** Falta de justificación y de coherencia del mismo, impacto excesivo y sobredimensión.
25. Imprudencia de adecuar la dimensión de la Autovía a su ampliación a los crecimientos de suelo industrial proyectados en la Cuenca de Ódena. Reciente reducción de los mismo al 60%.
26. Impactos críticos de la Variante de Collbató sobre la urbanización Can Dalmases 2. Impactos severos sobre las urbanizaciones de La Fumada, Les Illes, Font del Còdol, Can Migrat i Can Dalmases I, así como impactos paisajísticos, medioambientales y acústicos sobre todo el núcleo urbano de Collbató
27. Publicación de un Edicto en el BOE con un título del Proyecto que no se ajusta a la real entidad del mismo. Necesidad de nueva publicación indicando que el Proyecto es de *“ampliación de la A2 hasta 6 carriles y construcción de 3 nuevas Variantes en Collbató, El Bruc y Castellolí”*.
28. Deber del Ministerio de garantizar el principio de colaboración entre Administraciones y disposición y ofrecimiento del Consistorio de Collbató a colaborar y diseñar conjuntamente un trazado, y una mejora de la A-2 en el tramo 3 conforme con los intereses generales de la población de Collbató.

Anunciados los motivos de oposición al Anteproyecto de Adecuación, reforma y conservación de la Autovía A-2 Tramo Igualada – Martorell, así como la disposición a colaborar en la mejora del Proyecto, procedemos a su desarrollo de forma pormenorizada.

Tercera: AMBIGÜEDAD DEL TÍTULO DEL PROYECTO Y FALTA DE TRANSPARENCIA EN EL PROCESO DE REDACCIÓN, ELABORACIÓN Y PUBLICACIÓN. DEBER DE NUEVA PUBLICACIÓN Y REPETICIÓN DEL TRÁMITE DE INFORMACIÓN PÚBLICA. DEBER DE COLABORACIÓN INSTITUCIONAL.

El Edicto publicando el trámite de información pública del Anteproyecto en el BOE, hace referencia a *“Adecuación, reforma y conservación de la Autovía A-2 Tramo: Igualada – Martorell”* (Sic).

Del análisis detallado de su contenido, alcance y dimensión se advierte:

1. El Anteproyecto supone la ampliación de la Autovía en numerosos tramos hasta 6 carriles de los 5 o 4 preexistentes.
2. El Anteproyecto, en el documento “Memoria”, contiene 3 distintas variantes en 3 poblaciones con cambios de trazado. Así en:
 - Collbató, con una Variante de 6,59 Km
 - El Bruc, con construcción de nuevo túnel de 725m y falso túnel de 265m y una Variante de 2,99 Km
 - Castellolí – Can Palà con nueva Variante de 4’9Km. 3 nuevos viaductos (viaducto del Raval de la Aguilera, viaducto Can Palà y viaducto de Sant Feliu) y dos nuevos enlaces (Enlace 558 y Enlace 561).
3. Se incorpora la construcción de nuevos viaductos y de un excepcional aparcamiento de camiones.

En consecuencia, no estamos ante una simple *“Adecuación, reforma y conservación”* de la Autovía A-2 en dicho Tramo, -Igualada – Martorell-, sino que estamos ante una *“ampliación de la Autovía a 6 carriles con proyección de variantes y cambios de trazado”* en 3 poblaciones: Collbató, El Bruc i Castellolí.

La dimensión y el objeto del Proyecto en trámite es muy superior a aquél que publica el Edicto en el BOE, extremo que comporta una falta de transparencia suficiente en su título y que la población afectada no conozca el exacto alcance del Proyecto.

De modo que deberá ser sometido nuevamente a información pública, publicando en el BOE, los Anuncios y los Edictos correspondientes, y

rectificando el título del Proyecto, para mencionar que se trata de un **“Anteproyecto de ampliación de la A-2 a 6 carriles con proyección de nuevas variantes de trazado en Collbató, El Bruc y Castellolí”**.

Lo contrario sería desvirtuar el trámite de información pública y la preceptiva participación ciudadana. Defecto que conllevaría –caso de no repetir el trámite–, la invalidez del mismo por falta de transparencia.

Por otra parte, el Consistorio Municipal de Collbató, debe manifestar que, a lo largo del proceso de redacción del Anteproyecto, el Ministerio no ha actuado con la transparencia y con la colaboración administrativa imprescindible y necesaria con el Ayuntamiento de Collbató, al no haber permitido la intervención, participación y emisión de sugerencias respecto a las necesidades reales de la población de Collbató, en relación a la mejora de la A-2. Necesidades que tienen que ver con la permeabilización del actual trazado, su soterramiento, la reducción de la contaminación acústica y atmosférica, y no en la construcción de una variante con nuevo trazado de más de 6 kilómetros de longitud de un impacto ambiental y paisajístico crítico y con afectación grave y destrucción del suelo no urbanizable de especial protección del municipio, configurando una nueva barrera urbanística.

Deber de colaboración administrativa y de fomento de la participación, que están previstos como principios informadores de las relaciones entre las Administraciones Públicas en la Ley 40/2015 de régimen jurídico del sector público, en particular en el artículo 140 y concordantes y que ha sido vulnerado por parte de la Administración General del Estado en el caso que aquí nos ocupa.

Razón por la cual se interesa que sean atendidos por parte del Ministerio, los planteamientos de la Corporación y se ofrece la total disposición del Ayuntamiento de Collbató para colaborar y participar en la mejora del trazado y en la reforma de la A-2 en el Tramo correspondiente a Collbató.

**Cuarta: DEFECTO DE PLANTEAMIENTO DEL PROYECTO.
FALTA DE ANÁLISIS ADECUADO DE LA REDUCCIÓN DE LA
INTENSIDAD DE TRÁFICO COMO CONSECUENCIA DE LA
LIBERACIÓN DE PEAJES DE LA AP-7 Y DE LA AP-2.**

A criterio de la Corporación Municipal de Collbató, el Proyecto objeto de Informe y sometido a información pública incurre en un error y en defecto de planteamiento, al no haber analizado con detalle y rigor, los efectos de la reciente supresión del peaje de la AP-7 y de la AP-2. Efectos que han comportado y están comportando un claro descenso de la intensidad del tráfico y del volumen de camiones que usan la A-2 y su desplazamiento en una proporción no inferior al 25% a las vías alternativas AP-7 y AP-2 actualmente ya liberalizadas y exentas de peaje.

Desplazamiento de parte del volumen del transporte pesado de mercancías, y también de vehículos de turismo preferentemente a la AP-7 y a la AP-2 que ha reducido la intensidad de tráfico de la A-2 y que, en consecuencia, ha alterado los cálculos del Proyecto en cuanto a la intensidad de vehículos estimada, ha reducido ampliamente la antigua sobresaturación de la vía y ha modificado de manera muy relevante la anterior situación. Extremo que debe ser tenido en cuenta y revisado por el Ministerio y por la Administración General del Estado con anterioridad a la Toma de decisión sobre la ampliación proyectada de esta infraestructura, y de la dimensión y magnitud de la misma.

De hecho el ANEJO relativo a Planeamiento y Tráfico (ANEJO 06) parte de datos de 2019, tanto en lo relativo a datos históricos como de estudios de aforos. Así en el punto 6.2.3.1. Se indica que *“en la fecha de realización del estudio, mayo de 2020, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) tiene disponible la siguiente información:*

- *Mapa de tráfico año 2018 (última versión disponible en la fecha de realización del estudio)*

- *Estimaciones oficiales de IMD en las estaciones Permanentes y Semipermanentes de la Red de Carreteras del Estado para el año 2019.*”

Y en cuanto a estudios de aforos mediante trabajos de campo el punto 6.2.3.2 se indica que “*Los aforos se realizaron los días 11 de febrero y 27 de marzo de 2019 utilizando máquinas tipo Traficom III y tubos de goma instalados en el firme.*”

A partir de estos datos de 2018 y 2019 el redactor del proyecto teoriza sobre el escenario de la hipotética puesta en servicio del nuevo trazado en 2025, aplicando coeficientes de crecimiento basados en el histórico entre 2001 y 2019, datos que no se sostienen en datos reales de la IMD una vez liberados los peajes de la AP2 y AP7. A partir de 2025, año teórico de la puesta en servicio del nuevo trazado aplica coeficientes de crecimiento superiores a los que los propios datos estadísticos del período 2001-2019 sustentan determinante la teórica aparición de una nueva zona logística en la cuenca de Ódena que, a fecha de hoy ya ha quedado sensiblemente reducida. Así pues se aplican coeficientes de crecimiento del 1,78% anual frente el 1,44% resultante de los análisis estadísticos históricos realizados.

Sorprende cómo siendo un hecho contrastado que el tráfico ha disminuido muy sensiblemente desde que el 1 de septiembre de 2021 se eliminaron los peajes de estas dos autopistas que constituyen un trayecto alternativo más seguro y rápido para los vehículos que circulan entre Barcelona y Lleida o Madrid, el estudio de Tráfico incluido en el anteproyecto establezca como dato de partida para 2025 una IMD superior a la actual. Los datos que se han podido obtener por diversos medios de comunicación indican que desde el 1 de septiembre de 2021 el tráfico en la AP2 y AP7 ha aumentado en 36,43% de vehículos ligeros y un 73,95% de vehículos pesados. Con estos datos sería razonable considerar descensos en las IMD del trazado en estudio y probablemente resultaría innecesario disponer de un tercer carril en dirección Barcelona.

Así pues la ampliación podría limitarse única y exclusivamente a aquellos tramos en los que la eventual situación de peligrosidad o siniestralidad así lo requieran y en aquellos en que las pendientes y trazado lo exijan.

Si bien la ampliación generalizada a una anchura mínima de 6 carriles, resulta, hoy por hoy injustificada y desproporcionada en el caso concreto del TM de Collbató i los municipios situados entre Collbató e Igualada.

En el mismo sentido, el Estudio de tránsito estimado, atiende a los futuros crecimientos de las zonas industriales programadas en la Cuenca de Ódena. Crecimientos de suelo industrial que han quedado recientemente reducidos a la mitad, tal y como quedará demostrado.

Razón por la cual se interesa un nuevo Estudio del tráfico estimado, revisando los efectos de la liberalización de los peajes de todo el entorno y adecuado a las reales y actuales circunstancias.

Por otra parte, los factores de incremento del precio de carburantes, reducción del transporte de mercancías por carretera, fomento del transporte ferroviario y lucha contra el cambio climático, así lo imponen.

Quinta: **NECESSIDAD DE REVISIÓN DE LOS COSTES DEL PROYECTO A LA FECHA DE EJECUCIÓN DE LA OBRA**

El Proyecto sometido a información pública considera como fecha de construcción el año 2025. El capítulo correspondiente al presupuesto de ejecución material con fecha noviembre de 2021 no toma en consideración el fuerte incremento de precios de los materiales de construcción que en el último año han crecido en torno al 33% y en tan solo entre noviembre de 2021 y febrero de 2022 han crecido a razón del 1,4% mensual con lo cual el horizonte a enero de 2025 podría predecir un incremento del 18,2% (datos del índice

coste de la construcción ponderado. edificación residencial y índice coste de la construcción ponderado de edificación (ministerio de fomento).

Fecha	Valor (INDICE 2015=100)
Febrero de 2022	119.68
Enero de 2022	118.51
Diciembre de 2021	116.26
Noviembre de 2021	115.48
Octubre de 2021	114.83
Septiembre de 2021	114.27
Agosto de 2021	113.62
Julio de 2021	112.99
Junio de 2021	111.43
Mayo de 2021	110.23
Abril de 2021	109.22
Marzo de 2021	107.61

Así pues la excepcional variación del Índice de precios al consumo, la crisis energética y el espectacular encarecimiento de los materiales de construcción hacen indispensable una revisión del Proyecto en su integridad, y la actualización de sus costes a los precios previstos para la fecha de ejecución del proyecto.

Tan sólo de esta forma se garantizará una estimación realista de coste-beneficio, dado que el Proyecto sometido a información pública, que fija un Presupuesto en 570 Millones de Euros no se corresponde, hoy por hoy con el coste real de dicha infraestructura. Extremo que vicia la toma de decisiones y altera e impide una valoración real de la necesidad y conveniencia de esta infraestructura en la forma y dimensión previstas.

**Sexta: INFRACCIÓN DE LOS CRITERIOS DEL ARTÍCULO 15 DE LA LEY DE CARRETERAS.
EXISTENCIA DE ALTERNATIVAS MÁS ECONÓMICAS Y EFICIENTES.**

Se invoca en este Apartado, la vulneración por parte del Anteproyecto aprobado, del artículo 15 de la Ley 37/2015 de 29 de septiembre de Carreteras sobre evaluación coste-beneficio, análisis multicriterio y viabilidad financiera.

Infracción que se produce al existir alternativas más económicas y eficientes, a la alternativa del Proyecto que opta por ampliar la A-2 a 6 carriles y por ejecutar 3 nuevas variantes con cambios de trazado y por la construcción de nuevos viaductos, túneles y una obra de impacto y coste desproporcionado.

Dice, a la letra, el artículo 15 de la Ley de Carreteras:

ARTÍCULO 15 LEY CARRETERAS: Evaluación coste-beneficio, análisis multicriterio y viabilidad financiera.

“1. Con carácter previo a la aprobación de cualquier estudio o proyecto en materia de carreteras que suponga una modificación significativa de la longitud de la Red de Carreteras del Estado o una variación sustancial de las características geométricas, técnicas o estructurales de alguno de sus tramos, se deberá llevar a cabo un análisis coste-beneficio del mismo, en el que quede suficientemente acreditada la procedencia de su ejecución y la inexistencia de alternativas más económicas y eficientes, y que servirá para la priorización de la actuación en relación con el resto de actuaciones incluidas en el mismo programa.

2. Todos los programas que se desarrollen dentro de un mismo ámbito de actuación se someterán a análisis homogéneos de tipo multicriterio que permitan la priorización de actuaciones de naturaleza similar en el marco de los diferentes programas de actuación.

3. Siempre que el Ministerio de Fomento promueva la construcción de una nueva carretera o actuación susceptible de explotación diferenciada de la del resto de la red deberá estudiarse, antes de la adopción del correspondiente acuerdo para su ejecución con cargo a financiación pública, la viabilidad o procedencia de su realización mediante sistemas de gestión indirecta, o colaboración público-privada o la existencia de soluciones alternativas de menor coste mediante el mejor aprovechamiento de las infraestructuras existentes.”

Pues bien, sin duda la alternativa relativa a la simple adecuación de la A-2, reforma y ampliación en los puntos críticos y sin planteamiento de variante en Collbató y sin ampliación generalizada a 6 carriles es de menor coste y superior eficiencia.

Máxime cuando el Proyecto además de tener un coste superior a 570 Millones de Euros incluso incrementa las pendientes en buena parte del trazado.

De este modo, la variante de Collbató alcanza 5'5% de pendiente, cuando el trazado actual –que se modifica- era de un máximo de 4'2% de pendiente. En estas circunstancias y debido a que el proyecto no contempla la demolición del trazado actual a su paso por Collbató es lógico predecir que los vehículos pesados optarán por seguir circulando por el trazado actual, un trazado que les ofrecería mayor seguridad, menor consumo de combustible y menor recorrido.

Circunstancias que evidencian que no se corrigen las medidas de seguridad en la forma exigible, el Proyecto no permite siquiera velocidad de 100Km/h en múltiples tramos de nueva ejecución por las elevadas pendientes, no siendo suficientemente eficiente.

Si a esta falta de mejora en las pendientes le añadimos el excepcional Presupuesto de la obra –que además no está actualizado- debe concluirse que el Proyecto incumple los requisitos mínimos del artículo 15 de la Ley de Carreteras.

La prueba de que el nuevo Proyecto de infraestructura transforma la A2 en el tramo entre Igualada y Martorell en una vía más lenta y peligrosa por los fuertes desniveles que alcanzan en muchos puntos hasta el 6%, con curvas pronunciadas y con dificultades de regulación del tráfico en la entrada y salida de los 3 túneles del Bruc, que son de 2 carriles en lugar de 3; figura en la propia memoria del Proyecto (apartado 4.9.2) en el que se constata que las

velocidades de trazado son inferiores a las habituales en una Autovía e inferiores incluso a la “velocidad de proyecto” para una Autovía tipo AV100.

Así según datos de la propia Memoria, existen tramos de hasta el 41% del trazado (13'40Km) que requieren una velocidad de 80Km/h y únicamente el 59% del tramo del Anteproyecto (19'41Km) es apto para la velocidad de 100Km/h. Véase al efecto el siguiente cuadro de la Memoria:

PK INICI	PK FI	DISTANCIA	VELOCITAT	100 Km/h	80 Km/h
550,60	561,80	11,20	100	11,20	0,00
561,80	566,584	4,78	80	0,00	4,78
566,584	567,79	1,21	100	1,21	0,00
567,79	569,05	1,26	80	0,00	1,26
569,05	572,00	2,95	100	2,95	0,00
572,00	574,75	2,75	80	0,00	2,75
574,75	578,80	4,05	100	4,05	0,00
578,80	583,50	4,70	80	0,00	4,70
TOTALS		32,90		19,41	13,49
%				58,98%	41,02%

Resultando del Anteproyecto 4 zonas conflictivas:

- los Túneles del Bruc por el paso de 3 a 2 carriles y la fuerte pendiente superior al 5%.
- El tramo entre los dos enlaces del Bruc con pendientes del 6%.
- La Variante de Collbató por la pronunciada y larga pendiente del 5'5%.
- Y el tramo entre Esparraguera y Abrera por falta de espacio existente al ubicarse en zona periurbana con edificaciones a ambos lados del tronco y con un trazado sinuoso tanto en planta como en alzado.

Con estas características dicha Autovía resultado del nuevo Anteproyecto, debería comportar la restricción del paso de mercancías y sustancias peligrosas o explosivas que deberían desviarse a las Autopistas AP-2 y AP-7. Esto desmonta una de las tres causas del descarte de la alternativa del falso túnel a su paso por Collbató, sustentada en el peligro derivado de la circulación de mercancías peligrosas por un túnel urbano. Las

otras dos: el coste de construcción y los residuos generados en la fase de construcción quedarán igualmente desacreditados en el presente Informe.

Y sin duda el Proyecto sometido a trámite de información pública, ante las deficiencias de seguridad, la limitada velocidad, el incremento de pendientes, el gran impacto ambiental y el excepcional presupuesto económico, no debería superar el análisis coste-beneficio de la obra, debiendo el Ministerio redefinir el Proyecto al existir alternativas del mismo más económicas y eficientes.

Séptima: DEBER DE EVALUAR LA ALTERNATIVA 0 Y LA ALTERNATIVA DE SIMPLE RECTIFICACIÓN DE LOS PUNTOS DE SINIESTRALIDAD CON MANTENIMIENTO DEL TRAZADO GENERAL Y CON LA ADOPCIÓN DE MEDIDAS CORRECTORAS DE IMPACTO DE LA INFRAESTRUCTURA.

Procede, en primer lugar, señalar que el análisis de alternativas del Anteproyecto, en su trazado global es insuficiente, al no contemplar dos alternativas que, a juicio del Consistorio Municipal de Collbató son de necesaria evaluación, y así fue solicitado expresamente ante la Administración promotora en diferentes trámites anteriores. Y en particular en el trámite de consulta sobre alcance de la evaluación ambiental del Proyecto, evacuado en abril de 2018.

Alternativas de indispensable evaluación que son las siguientes:

- 1. Alternativa 0.**
- 2. Alternativa consistente en la simple adecuación, mejora y reforma de la Autovía en los puntos críticos y en las zonas de peligrosidad o siniestralidad del trazado.**

En este sentido, debe indicarse que no consta a esta Corporación Municipal la existencia de peligrosidad y siniestralidad elevada que justifique una actuación global y completa de ampliación de

la Autovía A-2 en todo su trazado, hasta 6 carriles. Siendo posible redactar una Alternativa de menor impacto, de menor coste y de mejor integración en el territorio consistente en la simple ampliación de la A-2 en los puntos críticos que así lo requieran la seguridad y la mejora de la fluidez del tráfico, o en las zonas de mayores pendientes con anchura actual insuficiente.

Siendo postura municipal conjunta de los Ayuntamientos afectados de Collbató, El Bruc, Hostalets de Pierola o Castellolí, entre otros, la innecesariedad de la ampliación generalizada y completa al 6º carril de la A-2.

Y debe invocarse también que el análisis de la Alternativa 0 o de una alternativa de mínimos es obligado, en aplicación de lo dispuesto en la legislación de evaluación de impacto ambiental. Y en particular, en las siguientes normas y preceptos:

- Artículo 35 de la Ley 21/2013 de evaluación ambiental que dispone:

ARTÍCULO 35 LEY 21/2013: Estudio de impacto ambiental.

“1. Sin perjuicio de lo señalado en el artículo 34.6, el promotor elaborará el estudio de impacto ambiental que contendrá, al menos, la siguiente información en los términos desarrollados en el anexo VI:

a) Descripción general del proyecto que incluya información sobre su ubicación, diseño, dimensiones y otras características pertinentes del proyecto; y previsiones en el tiempo sobre la utilización del suelo y de otros recursos naturales. Estimación de los tipos y cantidades de residuos generados y emisiones de materia o energía resultantes.

*b) Descripción de las diversas alternativas razonables estudiadas que tengan relación con el proyecto y sus características específicas, **incluida la alternativa cero**, o de no realización del proyecto, y una justificación de las principales razones de la solución adoptada, teniendo en cuenta los efectos del proyecto sobre el medio ambiente.*

c) Identificación, descripción, análisis y, si procede, cuantificación de los posibles efectos significativos directos o indirectos, secundarios, acumulativos y sinérgicos del proyecto sobre los siguientes factores: la población, la salud humana, la flora, la fauna, la biodiversidad, la geodiversidad, el suelo, el subsuelo, el aire, el agua, el medio marino, el clima, el cambio

climático, el paisaje, los bienes materiales, el patrimonio cultural, y la interacción entre todos los factores mencionados, durante las fases de ejecución, explotación y en su caso durante la demolición o abandono del proyecto.

Se incluirá un apartado específico para la evaluación de las repercusiones del proyecto sobre espacios Red Natura 2000 teniendo en cuenta los objetivos de conservación de cada lugar, que incluya los referidos impactos, las correspondientes medidas preventivas, correctoras y compensatorias Red Natura 2000 y su seguimiento.

Cuando se compruebe la existencia de un perjuicio a la integridad de la Red Natura 2000, el promotor justificará documentalmente la inexistencia de alternativas, y la concurrencia de las razones imperiosas de interés público de primer orden mencionadas en el artículo 46, apartados 5, 6 y 7, de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, de Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.

(...)"

Análisis de la Alternativa 0, que se descarta directamente sin el rigor mínimo indispensable o análisis de la Alternativa de simple mejora y adecuación de la Autovía que no se ha efectuado.

Extremo que constituye una deficiencia del Anteproyecto.

En efecto, la Alternativa 0 se descarta con el siguiente insuficiente y mínimo razonamiento, obrante en el Apartado 3.1 del Apéndice 9 Documento de síntesis del Estudio de Impacto Ambiental:

“3.1 ALTERNATIVA 0

Se considera que la Alternativa 0 no es asumible, ni en lo relativo al cumplimiento de los parámetros de diseño recogidos en la legislación vigente, ni desde el punto de vista de la seguridad vial.

Adicionalmente, condiciona el desarrollo socio-económico regional y, desde el punto de vista ambiental, el no hacer nada tampoco supone una ventaja adicional, al no actuarse sobre variables que hoy ejercen efectos perjudiciales sobre la población y el medio ambiente, como es el caso del efecto barrera y las graves molestias por ruido ocasionadas actualmente por la A-2 a su paso por el núcleo urbano de Collbató. Por ello, se descarta la

Alternativa 0 del análisis ambiental y de la selección de alternativas.”

(Sic. Página 4 Apéndice 9 EIA Documento de síntesis).

Pues bien, al respecto debe indicarse lo siguiente:

- Es incierto que no sea asumible la Alternativa 0 respecto a la seguridad vial.
- La Alternativa 0 puede consistir en la actual Autovía con las simples mejoras.
- Las graves molestias por ruido ocasionadas en la población de Collbató pueden ser objeto de minimización mediante la instalación de pantallas acústicas aunque debido a la orografía de Collbató, deberían ser de gran altura con el consecuente efecto negativo paisajístico
- Las alternativas analizadas en el tramo de Collbató empeoran las pendientes y la seguridad viaria al alcanzar el 5'5% de desniveles.
- Desde un punto de vista ambiental, la ejecución de una variante en Collbató tiene efectos mucho más perjudiciales para el medio ambiente y la población en general que la Alternativa 0.

Extremos que deben comportar que se revise el Proyecto analizando con rigor y detalle la “Alternativa 0 mejorada”.

**Octava: IMPACTO AMBIENTAL CRÍTICO E INCOMPATIBLE DE LA ALTERNATIVA DE VARIANTE EN EL TRAMO 3 DE COLLBATÓ.
LA ALTERNATIVA 3 ESCOGIDA ES LA DE MAYOR IMPACTO AMBIENTAL A JUICIO DEL CONSISTORIO MUNICIPAL DE COLLBATÓ.**

En opinión del Consistorio Municipal de Collbató la Alternativa 3 de Variante, seleccionada para la ejecución del Tramo 3 de Collbató es la de mayor impacto ambiental y paisajístico. Impacto

ambiental que además de ser negativo, es de carácter crítico e incompatible con los valores ambientales y naturales afectados. Impacto ambiental negativo e incompatible que debe comportar una declaración de impacto ambiental desfavorable de la obra y del Proyecto en cuanto al Tramo 3.

Así resulta obligada, en aplicación de los artículos 1, 2, 41 y concordantes de la Ley 21/2013 de 9 de diciembre de evaluación ambiental.

El impacto ambiental incompatible que deriva de los siguientes argumentos:

1. Afectación en el 100% de su trazado a suelo no urbanizable de protección especial según el Plan Territorial Parcial Metropolitano.
2. Afectación a 13 Hectáreas de bosque y espacios forestales, preferentemente pinares.
3. Afectación a más de 10HA de suelo agrícola en explotación.
4. Excepcionales movimientos de tierras, terraplenados y desmontes.
5. Alteración crítica de la morfología y de la topografía de diversos montes, valles, torrentes y rieras del municipio.
6. Creación de taludes y pantallas de hasta 30 metros de altura.
7. Fragmentación irreversible del suelo agrícola y forestal del municipio en su zona Noroeste.
8. Afectación a hábitats y zona de caza y campeo de especies protegidas.
9. Impacto paisajístico crítico.
10. Afectación de olivares de agricultura ecológica.
11. Alteración de todo el sistema de drenaje y de la zona de recarga del acuífero con posible incidencia en los pozos de abastecimiento de agua potable a la población.
12. Pérdida de 13HA de bosque que son actuales imbornales de CO₂.
13. Impacto acústico crítico por la sobreelevación del trazado y el efecto de reverberación de la Serralada de Montserrat.

14. Impacto crítico en la urbanización Dalmases II y, en general en todas las urbanizaciones ubicadas al sur del trazado actual: La Fumada, Can Migrat, Les Illes, Font del Còdol y Can Dalmases I.
15. Creación de una segunda barrera infranqueable con la nueva infraestructura en una longitud de 6.595Km con 6 carriles y unos 100m de anchura que fragmenta completamente el territorio e impide la conectividad. Barrera que se suma y añade a la actual.
16. Afectación e intercepción de un gran número de caminos rurales de gran interés social, de recreo, deportivo y patrimonial.

Impactos críticos e incompatibles del Proyecto con la salvaguarda de los valores ambientales afectados por el trazado en la alternativa seleccionada de la Variante, que deben dar lugar al descarte de dicha alternativa y a la selección del trazado soterrado (alternativa 2), en el Tramo 3 de la Autovía correspondiente a Collbató.

Con objeto de acreditar el impacto crítico de la obra, se acompañará al Informe que prescribe el artículo 16.1 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras el Informe Técnico sobre valores naturales y paisajísticos afectados, elaborado por los Servicios Técnicos de Medio Ambiente del Ayuntamiento de Collbató.

La propia valoración del impacto de la Variante de Collbató se evalúa como severa, en el EIA, siendo lo cierto que, en realidad, el impacto es crítico, negativo e incompatible con los valores afectados por el Proyecto.

Extremo determinante del deber de no aprobar el Proyecto en el tramo 3 indicado y con la Alternativa seleccionada. Deber de no aprobar el Proyecto, seleccionando la alternativa de mayor impacto ambiental, que resulta del deber de efectuar una declaración de impacto ambiental negativo para dicho Tramo 3 y alternativa 3 seleccionada, en base a lo dispuesto en los siguientes preceptos:

- **Artículo 1 de la Ley 21/2013 de 9 de diciembre de evaluación ambiental que obliga a garantizar en dicho procedimiento un “elevado nivel de protección ambiental” y de seleccionar las alternativas que resulten ambientalmente viables.**
- Artículo 2 de la Ley 21/2013 de evaluación ambiental sobre los principios aplicables en dichos procedimientos, que abogan por la proporcionalidad, la precaución, la integración en la toma de decisiones del mínimo impacto y efectos sobre el medio ambiente.

Novena: AFECTACIÓN A UNA AMPLIA ZONA CON PRESENCIA DE HÁBITATS DE INTERÉS COMUNITARIO.

Resulta incuestionable la importante afectación, derivada del Proyecto, y en particular de la Variante prevista, a una amplia zona con presencia de hábitats y especies de fauna y flora de interés comunitario.

En particular, según se desprende del propio **Apéndice 7 Estudio de flora protegida y hábitats**, del Estudio de impacto ambiental –página 24-, en la zona analizada, que incluye un buffer de 500m de anchura afectado por las obras, **1.580’50HA presentan hábitats de interés comunitario y aplicando el valor RHIC la superficie sería de 1.214’29HA.**

Importante afectación a especies de interés comunitario que comporta que las 2 alternativas de trazado en el Bruc sean calificadas como de impacto SEVERO, y que la Alternativa 3 de Variante de Collbató sea evaluado también como de impacto severo.

Sorprendentemente, el Proyecto selecciona para Collbató la Alternativa de Variante, que es la de superior impacto.

Así resulta admitido, entre otros, en el propio Estudio de Impacto Ambiental, Apéndice 7 “*Estudio de vegetación, hábitats y flora protegida*”, en el que se indica, literalmente, lo siguiente:

“Desde el punto de vista cuantitativo, la alternativa Collbató 3 afecta a una superficie tres veces mayor (23 hectáreas) que las dos primeras alternativas (7 hectáreas).”

El valor cualitativo global de la alternativa Collbató 3 es mayor que el de las otras debido a que ésta afecta directamente a formaciones vegetales de matorral (1,7 hectáreas) y pinar (11,2 hectáreas) que actualmente se encuentran alejadas de la infraestructura por lo que su estado de conservación es mejor que el de aquellas superficies limítrofes a la misma, actualmente afectadas por el efecto borde de la carretera.

Por este motivo el impacto de las dos primeras alternativas es considerado como MODERADO y el de la alternativa Collbató 3, SEVERO.”

(Sic página número 33 Apéndice 7).

Sin duda el impacto relativo a la **“Eliminación de superficie HIC (Hábitat de interés comunitario)”**, se evalúa como negativo y de intensidad alta, permanente e irreversible.

Así se calificó en la página 33 del Documento invocado:

“Eliminación de superficie de HIC

La eliminación de la vegetación, tanto en la superficie de ocupación definitiva por parte de la implantación de la propia infraestructura como en las zonas de instalaciones auxiliares, lleva asociada la pérdida de superficie de hábitats de interés comunitario (HIC), así como cambios en su estructura y composición.

*La naturaleza de esta alteración en las zonas de ocupación definitiva será **NEGATIVA**, de intensidad **ALTA**, de extensión **PARCIAL**, **SINÉRGICA**, **PERMANENTE**, **IRREVERSIBLE**, **IRRECUPERABLE** y **DISCONTINUO** resultando **REVERSIBLE** y **RECUPERABLE** en aquellos puntos que hayan sido objeto de ocupación temporal o para los impactos en su estructura y composición.*

El impacto se evalúa en función del valor natural (cualitativo) del HIC y la superficie afectada del mismo (valor cuantitativo).”

(Sic. Página 33).

Y siendo de destacar que se incluyen también entre los hábitats a eliminar los siguientes hábitats de interés comunitario prioritario:

- Vegetación gipsícola ibérica (Código 1520).
- Pinares submediterraneos de pinasa (pinus negra Código 9530).

En cuanto a la Variante de Collbató es de destacar que es la que comporta, comparativamente, mayores afectaciones, según resulta del propio Cuadro comparativo del EIA Apéndice 7 página 35, del que resulta lo siguiente:

- **Afectaciones de HIC de la Variante: 150.152m² equivalentes a 15 Hectáreas.**
- **Afectaciones de las alternativas 1 y 2: 17.737m² equivalentes a 1'7HA.**
- Valoraciones: 518.752 frente a 74.042.

Pues bien, a pesar de multiplicar por 10 las afectaciones de HIP de la Variante de Collbató, a las 2 restantes alternativas, (15 Hectáreas frente a 1'7), el Ministerio ha optado por seleccionar el trazado de superior impacto. Hay que matizar, tal como se justifica más adelante, que un correcto estudio del trazado en falso túnel no afectaría las 1,7 Has que se indican sino prácticamente cero.

Extremo manifiestamente ilegal, por cuanto supone optar por la Alternativa de peor integración ambiental y paisajística, y de mayor impacto ambiental, extremo que implica vulnerar los artículos 1, 2, 41 i concordantes de la Ley 21/2013 de 9 de diciembre de evaluación ambiental.

Décima: LA ALTERNATIVA DE VARIANTE EN EL TRAMO 3 CORRESPONDIENTE A COLLBATÓ ES LA DE MAYOR IMPACTO AMBIENTAL. IMPROCEDENCIA DE SU SELECCIÓN. ERROR EN LA VALORACIÓN DE IMPACTOS DEL EIA. INFRACCIÓN DE LOS PRINCIPIOS DE LA LEY DE EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL.

Procede en este punto invocar que la propia documentación integrante del Anteproyecto y del Estudio de impacto ambiental, al evaluar las 3 alternativas del tramo 3 de Collbató, efectúa la siguiente evaluación en los aspectos de vegetación en la fase de construcción:

- Alternativa 1 sobre trazado actual. Impacto MODERADO.
- Alternativa 2 falso túnel. Impacto MODERADO.
- Alternativa 3 variante. Impacto SEVERO.

El impacto sobre la **“vegetación” en la fase de construcción** está mal calculado en el caso de la alternativa de falso túnel. Un correcto diseño de esta alternativa consistiría en trasladar las vías de servicio que en el proyecto discurren en superficie paralelas al falso túnel a una vías urbanas sobre la cubierta del túnel. De esta manera la pérdida de vegetación en esta alternativa sería prácticamente nula en contra de los 72.519 m² que figuran en el EslA. La valoración correcta pues en este apartado debería ser COMPATIBLE en lugar de moderado



Y por el contrario cuando la evaluación se efectúa sobre la fase de explotación las tres alternativas se equiparan como impacto nulo, hecho que constituye un grave error ya que la pérdida de 12 Has de masa forestal de bosque de pino consolidado no podrá

recuperarse en un entorno cercano a la zona afectada por no tener disponibilidad de espacios deforestados en todo el término municipal de Collbató ni colindantes. Por otro lado, estudios científicos recientes concluyen que debido al cambio climático, la replantación de bosques difícilmente puede alcanzar la calidad ambiental de los bosques adultos debido a la elevada tasa de CO₂ existente ya en la atmósfera que provoca el lento crecimiento de los árboles nuevos, reducen su capacidad de regeneración para realizar la

fotosíntesis y en muchos casos su muerte (estudio publicado en la revista Science). Por tanto debe considerarse el impacto sobre la vegetación como SEVERO o crítico por ser de larga duración y acumulativo en sus efectos. De igual modo el impacto sobre la calidad del aire debería evaluarse como SEVERO en el caso de la Variante.

Debiendo además indicar que las alternativas 1 y 2 de 6.224'89m, actúan sobre el trazado actual mientras que la Alternativa 3 supone la construcción integral de un nuevo trazado de 7.520m de longitud y 6 carriles de anchura.

Pues bien, a pesar de evaluar con impacto ambiental de muy superior calado en cuanto a la vegetación: impacto severo, la alternativa de la Variante, el Promotor del Anteproyecto selecciona dicha alternativa como la idónea, optando por un nuevo trazado de impacto ambiental calificado como severo, frente al resto de alternativas de impacto moderado.

Por otra parte, **resulta claro que la valoración de impactos que figura en el EIA, relativa a la comparativa entre las 3 Alternativas del tramo de Collbató es errónea. Siendo insostenible la final equiparación entre las 3 alternativas y su consideración como moderadas y compatibles, dado que los impactos, sin duda son totalmente desiguales.**

Concluir, como hace el EIA del Proyecto, que la alternativa a seleccionar es la Variante, y que –vegetación aparte- el comparativo de todos los aspectos a evaluar es favorable a la nueva Variante resulta un verdadero despropósito.

Y ello se evidencia con el simple repaso de las siguientes valoraciones:

1. Equiparar la valoración del **impacto paisajístico** en las 3 alternativas como “moderado”. Cuando la 1 es el trazado preexistente –con mínima afectación-, la 2 es falso túnel, y en consecuencia mejora evidente del estado actual y la 3 es construir una nueva carretera de 6 carriles afectando bosque, suelo agrícola, valles y torrentes es muestra del error

cometido. Siendo manifiesto que el impacto sobre el paisaje de la alternativa variante es crítico o cuando menos severo.

2. En cuanto al impacto sobre la calidad lumínica el EsIA califica la zona afectada por el trazado de la Variante como zona E2 cuando en realidad es E1 de máxima protección de acuerdo con el documento “Informe de Sostenibilidad Ambiental” del Pla Estratègic Territorial Metropolità de Barcelona donde se indica:

5.2.3.4.5.1. Incidència llumínica de les infraestructures viàries i ferroviàries. Tal i com s'ha comentat a la diagnosi, el Mapa de protecció envers la contaminació lluminosa defineix 4 categories de protecció:

- *Protecció màxima (Zones E1): Són les zones de màxima protecció envers la contaminació lluminosa i corresponen a les àrees coincidents amb els espais d'interès natural, les àrees de protecció especial i les àrees coincidents amb la xarxa Natura 2000.*
- *Protecció alta (Zones E2): Els sòl no urbanitzables fora d'un espai d'interès natural, d'una àrea de protecció especial o d'una àrea de la xarxa Natura 2000.*

/----/

La totalidad de la zona afectada por el trazado de la Variante en el TM de Collbató transcurre por Suelo de Protección Especial de la Vinya y por tanto la categoría es “E1” de alta protección. Con ello el impacto lumínico provocado por la circulación de vehículos en altas intensidades medias diarias del orden de 45.000 vehículos/día (según el propio EsIA) debe ser calificado de SEVERO tanto en la fase de construcción cómo en la de explotación.

3. Equiparar los impactos de las 3 alternativas como compatibles en **Geomorfología** es también un grave error ya que la alternativa 3 – Variante provoca un cambio substancial en la forma de la superficie de la zona afectada con desmontes y terraplenen permanentes de hasta 30 metros de altura y hasta 100 metros de anchura en un entorno natural de bosques y cultivos. Siendo manifiesto que el impacto de la alternativa variante es CRÍTICO por ser este irreversible, sin posible recuperación, incluso con la adopción de medidas protectoras o correctoras.
4. Equiparar los impactos de las 3 alternativas como compatibles en **Edafología, hidrología e hidrogeología** es también un error. Al ser la Variante, con la construcción de la nueva carretera de impacto negativo muy superior para toda la hidrología de la zona con una afectación territorial mucho más amplia. Por tanto debería ser considerado como mínimo como MODERADO en el caso de la alternativa 3 - Variante

5. Equiparar la valoración del impacto sobre la **fauna** como compatible en las 3 alternativas, cuando una destruye una gran superficie de SNU y bosques y altera hábitats de interés comunitario al tiempo que genera una nueva barrera que fragmenta todo el territorio, mientras las otras 2 no generan impacto en SNU es insostenible. Debiendo de valorarse como crítico o cuando menos severo el impacto sobre la fauna de la Alternativa 3.
6. Tampoco es admisible la valoración idéntica del elemento **planeamiento urbanístico** y la consideración como “*nulo*” en la fase de construcción y “*moderado*” en la fase de explotación, cuando la Variante afecta SNU de protección especial y es incompatible con el Plan Territorial Parcial Metropolitano. Por tanto debería ser evaluado como SEVERO
7. La valoración del impacto del elemento “**generación de residuos**” es también errónea, al sobrevalorar la alternativa 2 del falso túnel y equiparar la 1 y la 3. Sin duda, la alternativa 3 de Variante, también generaría un gran impacto de residuos dado que debería comportar la restitución y renaturalización del actual trazado y de buena parte de la actual A-2 que fragmenta la población. Restitución y recuperación de la zona alterada que supondrá también un impacto severo, equivalente al túnel.

Efectivamente el estudio de alternativas no contempla la demolición del trazado actual que debería ser reconvertido en un paseo urbano convenientemente urbanizado. Si se considera esta obligada actuación decaen el estudio económico y el estudio de generación de residuos recogido en el EsIA. En efecto, con la opción de la variante de Collbató, el actual trazado de la A2 quedaría fuera de servicio desde el PK. 569.9 al PK. 574.9, es decir que habría que urbanizar un total de 5 Km con 3 carriles de subida y 2 de bajada, más las vías de servicio que haría falta también urbanizar. Por el contrario la opción de falso túnel actuaría tan solo en una longitud de 2 Km. (plano páginas 6 y 7 del documento “planta general 1:5000”.

Aplicando el mismo criterio que el anteproyecto aplica en el estudio de alternativas el resultado real sería que en la opción de falso túnel (alternativa 2) se generarían 43.455,69 m³ (104.269,65 Tn) de mezclas bituminosas, mientras que en la opción de la variante (alternativa 3) serían 108.639,22 m³ (260.674,12 Tn) y no los 3.291,88 m³ (7.900 Tn) que se indica en el estudio de alternativas. De este modo el impacto por generación de residuos para la opción de la Variante dejaría de ser MODERADO para pasar a ser SEVERO y en cualquier caso muy superior al del Falso Túnel.

8. El elemento **consumo de recursos** entendemos que será de impacto superior al evaluado, en cuanto a la variante.
9. Evaluar de idéntica forma y como impacto moderado las 3 alternativas en cuanto al impacto sobre la **Red Natura 2000** no resulta inadecuado, dado la superior afectación a hábitats de interés de la Alternativa Variante.

Extremos, todos ellos, que deberían haber comportado descartar la alternativa 3 correspondiente a la Variante y seleccionar la de Falso túnel.

Por otra parte, no se han valorado como impacto los efectos y la lucha contra el cambio climático y la producción de emisiones de CO₂ y la pérdida y reducción de sumideros e imbornales de dióxido de carbono.

Aspecto que, sin duda, la alternativa de Variante con la deforestación de una importante superficie del municipio y la pérdida de 13HA de bosque que son actuales sumideros de CO₂, en un volumen no inferior a 500.000 toneladas, por afectación de más de 13.000 árboles, sería el de mayor impacto negativo, calificable como crítico.

Asimismo, las importantes pendientes del orden de 5'5% de la Variante –que superan las pendientes actuales-, comportarán un incremento de emisiones y gases de los vehículos que circulen. Extremo que viene a confirmar el deber de seleccionar para el tramo 3 de Collbató la Alternativa 2 Falso túnel.

En los cuadros siguientes se exponen las evaluaciones comparativas entre el EsIA y la Alegación que presentamos una vez corregidos los errores expuestos

ELEMENTO	FASE CONSTRUCCIÓN			
	ALTERNATIVA 2 EsIA	ALTERNATIVA 2 ALEGACION	ALTERNATIVA 3 EsIA	ALTERNATIVA 3 ALEGACION
CALIDAD DEL AIRE	COMPATIBLE	COMPATIBLE	COMPATIBLE	COMPATIBLE
CALIDAD ACÚSTICA	SEVERO	SEVERO	COMPATIBLE	MODERADO
CALIDAD LUMÍNICA	COMPATIBLE	COMPATIBLE	COMPATIBLE	SEVERO
GEOLOGÍA Y GEOMORFOLOGÍA	SEVERO	MODERADO	MODERADO	SEVERO
EDAFOLOGÍA	COMPATIBLE	COMPATIBLE	COMPATIBLE	COMPATIBLE
HIDROLOGÍA E HIDROMORFOLOGÍA	COMPATIBLE	COMPATIBLE	COMPATIBLE	SEVERO
HIDROGEOLOGÍA	MODERADO	COMPATIBLE	COMPATIBLE	COMPATIBLE
VEGETACIÓN	MODERADO	MODERADO	SEVERO	CRÍTICO
FAUNA	COMPATIBLE	COMPATIBLE	MODERADO	SEVERO
ESPACIOS NATURALES DE INTERÉS	COMPATIBLE	COMPATIBLE	COMPATIBLE	COMPATIBLE
RED NATURA 2000	COMPATIBLE	COMPATIBLE	COMPATIBLE	COMPATIBLE
PATRIMONIO CULTURAL	MODERADO	MODERADO	MODERADO	MODERADO
VÍAS PECUARIAS	NULO	NULO	NULO	NULO
PAISAJE	MODERADO	MODERADO	MODERADO	SEVERO
POBLACIÓN	FAVORABLE	FAVORABLE	FAVORABLE	FAVORABLE
PRODUCTIVIDAD SECTORIAL	MODERADO	MODERADO	SEVERO	SEVERO
ORGANIZACIÓN TERRITORIAL	SEVERO	SEVERO	MODERADO	MODERADO
PLANEAMIENTO URBANÍSTICO	NULO	NULO	NULO	SEVERO
CONSUMO DE RECURSOS	MODERADO	MODERADO	MODERADO	MODERADO
GENERACIÓN DE RESIDUOS	SEVERO	SEVERO	COMPATIBLE	SEVERO

ELEMENTO	FASE EXPLOTACION			
	ALTERNATIVA 2 EsIA	ALTERNATIVA 2 ALEGACION	ALTERNATIVA 3 EsIA	ALTERNATIVA 3 ALEGACION
CALIDAD DEL AIRE	MODERADO	MODERADO	MODERADO	SEVERO
CALIDAD ACÚSTICA	MODERADO	FAVORABLE	MODERADO	MODERADO
CALIDAD LUMÍNICA	COMPATIBLE	COMPATIBLE	COMPATIBLE	SEVERO
GEOLOGÍA Y GEOMORFOLOGÍA	COMPATIBLE	COMPATIBLE	COMPATIBLE	SEVERO
EDAFOLOGÍA	COMPATIBLE	COMPATIBLE	COMPATIBLE	COMPATIBLE
HIDROLOGÍA E HIDROMORFOLOGÍA	COMPATIBLE	COMPATIBLE	COMPATIBLE	SEVERO
HIDROGEOLOGÍA	COMPATIBLE	COMPATIBLE	COMPATIBLE	COMPATIBLE
VEGETACIÓN	NULO	NULO	NULO	SEVERO
FAUNA	COMPATIBLE	NULO	COMPATIBLE	SEVERO
ESPACIOS NATURALES DE INTERÉS	NULO	NULO	NULO	SEVERO
RED NATURA 2000	NULO	NULO	NULO	MODERADO
PATRIMONIO CULTURAL	NULO	NULO	NULO	NULO
VÍAS PECUARIAS	NULO	NULO	NULO	NULO
PAISAJE	COMPATIBLE	FAVORABLE	MODERADO	SEVERO
POBLACIÓN	MUY FAVORABLE	MUY FAVORABLE	MUY FAVORABLE	MODERADO
PRODUCTIVIDAD SECTORIAL	COMPATIBLE	COMPATIBLE	COMPATIBLE	MODERADO
ORGANIZACIÓN TERRITORIAL	COMPATIBLE	COMPATIBLE	COMPATIBLE	COMPATIBLE
PLANEAMIENTO URBANÍSTICO	MODERADO	MODERADO	COMPATIBLE	SEVERO
CONSUMO DE RECURSOS	COMPATIBLE	COMPATIBLE	COMPATIBLE	COMPATIBLE
GENERACIÓN DE RESIDUOS	COMPATIBLE	COMPATIBLE	COMPATIBLE	COMPATIBLE

Con estas evaluaciones, aplicando el cálculo de valoración según los criterios del EsIA y Multicriterio se obtienen las evaluaciones siguientes para las alternativas 2 y 3

FASE CONSTRUCCIÓN ELEMENTO(*)	IMPORTANCIA(*)	VALOR(*)	ALTERNATIVA 2 ALEGACION		ALTERNATIVA 3 ALEGACION	
			MAGNITUD	IMPACTO GLOBAL	MAGNITUD	IMPACTO GLOBAL
CALIDAD DEL AIRE	BAJA	1	-1	-1	-1	-1
CALIDAD ACÚSTICA	ALTA	3	-5	-15	-3	-9
CALIDAD LUMÍNICA	BAJA	1	-1	-1	-5	-5
GEOLOGÍA Y GEOMORFOLOGÍA	ALTA	3	-3	-9	-5	-15
EDAFOLOGÍA	BAJA	1	-1	-1	-1	-1
HIDROLOGÍA E HIDROMORFOLOGÍA	MEDIA	2	-1	-2	-5	-10
HIDROGEOLOGÍA	ALTA	3	-1	-3	-1	-3
VEGETACIÓN	ALTA	3	-3	-9	-5	-15
FAUNA	ALTA	3	-1	-3	-5	-15
ESPACIOS NATURALES DE INTERÉS	ALTA	3	-1	-3	-1	-3
RED NATURA 2000	ALTA	3	-1	-3	-1	-3
PATRIMONIO CULTURAL	ALTA	3	-3	-9	-3	-9
VÍAS PECUARIAS	BAJA	1	0	0	0	0
PAISAJE	MEDIA	2	-3	-6	-5	-10
POBLACIÓN	ALTA	3	1	3	1	3
PRODUCTIVIDAD SECTORIAL	MEDIA	2	-3	-6	-5	-10
ORGANIZACIÓN TERRITORIAL	ALTA	3	-5	-15	-3	-9
PLANEAMIENTO URBANÍSTICO	BAJA	1	0	0	-5	-5
CONSUMO DE RECURSOS	BAJA	1	-3	-3	-3	-3
GENERACIÓN DE RESIDUOS	ALTA	3	-5	-15	-5	-15
				-101		-138

FASE EXPLOTACIÓN			ALTERNATIVA 2 ALEGACION		ALTERNATIVA 3 ALEGACION	
ELEMENTO(*)	IMPORTANCIA(*)	VALOR(*)	MAGNITUD	IMPACTO GLOBAL	MAGNITUD	IMPACTO GLOBAL
CALIDAD DEL AIRE	ALTA	3	-3	-9	-5	-15
CALIDAD ACÚSTICA	ALTA	3	1	3	-3	-9
CALIDAD LUMÍNICA	BAJA	1	-1	-1	-5	-5
GEOLOGÍA Y GEOMORFOLOGÍA	MEDIA	2	-1	-2	-5	-10
EDAFOLOGÍA	BAJA	1	-1	-1	-1	-1
HIDROLOGÍA E HIDROMORFOLOGÍA	BAJA	1	-1	-1	-5	-5
HIDROGEOLOGÍA	ALTA	3	-1	-3	-1	-3
VEGETACIÓN	BAJA	1	0	0	-5	-5
FAUNA	MEDIA	2	0	0	-5	-10
ESPACIOS NATURALES DE INTERÉS(1)	ALTA	3	0	0	-5	-15
RED NATURA 2000(1)	ALTA	3	0	0	-3	-9
PATRIMONIO CULTURAL	BAJA	1	0	0	0	0
VÍAS PECUARIAS	BAJA	1	0	0	0	0
PAISAJE	ALTA	3	1	3	-5	-15
POBLACIÓN	ALTA	3	3	9	-3	-9
PRODUCTIVIDAD SECTORIAL	BAJA	1	-1	-1	-3	-3
ORGANIZACIÓN TERRITORIAL	ALTA	3	-1	-3	-1	-3
PLANEAMIENTO URBANÍSTICO	ALTA	3	-3	-9	-5	-15
CONSUMO DE RECURSOS	BAJA	1	-1	-1	-1	-1
GENERACIÓN DE RESIDUOS	BAJA	1	-1	-1	-1	-1
				-17		-134
VALORACION GLOBAL DEL IMPACTO:				-118		-272

Resultado en clara contradicción con la valoración efectuada en el EsIA según se puede observar en la tabla siguiente:

TRAMO-ALTERNATIVA	VALOR DEL IMPACTO	VALOR DEL IMPACTO CORREGIDO
Tramo 3. Alternativa Collbató 1-Sobre calzada actual	-154	-154
Tramo 3. Alternativa Collbató 2-Falso túnel	-148	-118
Tramo 3. Alternativa Collbató 3-Variante de Población	-122	-272

Donde se observa que el valor del impacto en el caso de la alternativa 3 – Variante (-272) es 2,3 veces superior a la del falso túnel (-118). En cuanto a la alternativa 1 no hemos efectuado ningún cálculo por considerarla descartable e inadecuada y por tanto hemos mantenido los valores originales. Aún y así su impacto sería inferior al de la Variante. Sería exigible, no obstante, el estudio detallado de la Alternativa 0 corregida, la cual ni siquiera ha sido considerada en el EsIA.

Por otro lado las evaluaciones efectuadas en cuanto a costes económicos ya se han demostrado erróneas por no considerar la obligada restitución del trazado que con la variante quedaría inutilizado.

Optar por la alternativa del Proyecto de superior impacto ambiental, supone infringir y vulnerar la totalidad de los mandatos y prescripciones establecidas en el conjunto de la legislación de impacto ambiental. Y en particular, vulnerar los siguientes preceptos de la Ley 21/2013 de 9 de diciembre:

- **Artículo 2 sobre principios que deben informar la evaluación ambiental de Planes y Proyectos y la toma de decisiones** y en particular los principios siguientes:

ARTÍCULO 2 LEY 21/2003: Principios de la evaluación ambiental.

“Los procedimientos de evaluación ambiental se sujetarán a los siguientes principios:

- a) **Protección y mejora del medio ambiente.***
- b) **Precaución y acción cautelar.***
- c) **Acción preventiva, corrección y compensación de los impactos sobre el medio ambiente.***
- d) **Quien contamina paga.***
- e) **Racionalización, simplificación y concertación de los procedimientos de evaluación ambiental.***
- f) **Cooperación y coordinación entre la Administración General del Estado y las Comunidades Autónomas.***
- g) **Proporcionalidad entre los efectos sobre el medio ambiente de los planes, programas y proyectos, y el tipo de procedimiento de evaluación al que en su caso deban someterse.***
- h) **Colaboración activa de los distintos órganos administrativos que intervienen en el procedimiento de***

evaluación, facilitando la información necesaria que se les requiera.

i) *Participación pública.*

j) *Desarrollo sostenible.*

k) ***Integración de los aspectos ambientales en la toma de decisiones.***

l) ***Actuación de acuerdo al mejor conocimiento científico posible.***

- **Artículo 1 sobre el deber de garantizar un “elevado nivel de protección ambiental”** con el fin de promover un desarrollo sostenible, y sobre la obligación de integrar los aspectos medioambientales en la elaboración y aprobación de los Proyectos, así como el **deber de “análisis y selección de las alternativas que resulten ambientalmente viables”**.
- Artículo 41 sobre el contenido de la DIA, la naturaleza como informe preceptivo y determinante, y el deber de determinar si procede o no, a los efectos ambientales, la realización del Proyecto y las condiciones en las que puede desarrollarse, medidas correctoras y medidas compensatorias.
- Principios generales de la evaluación ambiental de Proyectos y doctrina jurisprudencial de los Tribunales sobre el deber de analizar alternativas y de seleccionar la de menor impacto ambiental.

Décimo Primera: DEFECTO DEL ANTEPROYECTO POR FALTA DE ANÁLISIS Y CONSIDERACIÓN DEL PLAN TERRITORIAL PARCIAL METROPOLITANO DE BARCELONA (PTMB) PRINCIPAL INSTRUMENTO DE ORDENACION DEL TERRITORIO APLICABLE A LOS TERRENOS AFECTADOS.

El Anteproyecto aprobado provisionalmente por parte de la Dirección General de Carreteras, incurre en un defecto preliminar o previo, en cuanto al análisis general del planeamiento aplicable a los terrenos afectados.

Defecto consistente en limitarse a revisar el planeamiento urbanístico municipal y olvidar el análisis de las principales determinaciones del planeamiento de ordenación del territorio aplicable al caso.

Plan de ordenación del territorio, que es un instrumento superior jerárquicamente a los planes urbanísticos municipales, que contiene las Normas de ordenación territorial aplicables, el régimen de protección especial del SNU a escala supramunicipal, así como las Directrices de Paisaje. Y Plan de ordenación del territorio, que, en el caso que nos ocupa, viene constituido por el Plan Territorial Metropolitano de Barcelona, aprobado definitivamente por el Gobierno de Catalunya en fecha 20 de abril de 2010 y publicado en el DOGC número 5627 de fecha 12 de mayo de 2010.

Y Plan Territorial Parcial Metropolitano que es de obligada y directa aplicación, y cuyo análisis y consideración es determinante para establecer la compatibilidad urbanística y territorial –o no- del Proyecto en trámite.

Pues bien, en el caso que nos ocupa, dicho instrumento de ordenación del territorio no ha sido valorado, aplicado ni tenido en cuenta, de forma que deberá revisarse toda la documentación técnica, incorporarse dicho análisis y enmendarse tal defecto y omisión.

Décimo Segunda: SOBRE LA INCOMPATIBILIDAD DEL TRAZADO DE LA VARIANTE DE COLLBATÓ CON EL PLAN TERRITORIAL PARCIAL METROPOLITANO DE BARCELONA Y CON LAS NORMAS DE ORDENACIÓN TERRITORIAL Y LAS DIRECTRICES DE PAISAJE.

Según criterio del Consistorio Municipal de Collbató, **la Alternativa de trazado de la A-2 correspondiente a la Variante de Collbató seleccionada por el Ministerio como opción a ejecutar, es incompatible des del punto de vista territorial, de ordenación del territorio y urbanístico.**

Incompatibilidad territorial y urbanística que se sostiene en base a la clasificación de todos los terrenos afectados por el nuevo

trazado seleccionado como suelo de protección especial. Protección especial derivada de los siguientes instrumentos:

- Plan Territorial Metropolitano de Barcelona.
- Normas de ordenación territorial.
- Directrices de Paisaje.

En particular, la incompatibilidad urbanística y territorial resulta de la aplicación de los siguientes extremos:

- 1. Clasificación como suelo no urbanizable de protección especial sistema de espacios abiertos de protección especial** de valor agrícola (de viñedo).
- 2. Infracción del artículo 2.6 de las Normas de Ordenación Territorial Apartado 2** que establece que *“los espacios de protección especial están sometidos a un régimen especial de protección y que son incompatibles todas aquellas actuaciones de edificación y transformación del suelo que puedan afectar de forma clara los valores que motivan la protección especial”*.

Sin duda la afectación total del suelo de valor agrícola y su eliminación, transformación en infraestructura viaria, pavimentación y alteración absoluta de su naturaleza es incompatible con el régimen de protección señalado.

- 3. Infracción del artículo 2.6.6 de las Normas de Ordenación Territorial** que únicamente posibilita la implantación de nuevos elementos de infraestructuras cuando deben ubicarse *“necesariamente”* en espacio de protección especial, con los siguientes deberes y obligaciones:
 - Deber de adoptar soluciones que minimicen los desmontes y terraplenes.
 - Deber de evitar interferir los conectores ecológicos, corredores hidrográficos y elementos singulares del patrimonio natural, como los hábitats de interés.

En el caso que nos ocupa:

- a) No se ha justificado la necesidad de ocupar dicho suelo de protección especial ni la inexistencia de alternativas de trazado en suelo de menor protección.
- b) Existe la alternativa de mantener el trazado actual soterrado.

- c) No se adoptan soluciones que minimicen desmontes y terraplenes. Al contrario, se efectúan desmontes de 30m de altura y terraplenes de 30m de altura en diversos puntos.
- d) Se interfieren con el nuevo trazado de 7Km y 6 carriles de anchura, corredores ecológicos.
- e) Se interfieren corredores hidrográficos y entre otros los siguientes torrentes:
 - Torrent de Dalmases.
- f) Se interfieren y fragmentan hábitats de interés comunitario.

4. Infracción del artículo 4.9 de las Normas sobre condiciones generales para la implantación de nuevas infraestructuras o ampliación de las existentes, y en particular:

- **Del deber de aplicar medidas correctoras.**
- **De la previsión expresa de la construcción de tramos en viaducto o túnel para garantizar la adecuada adaptación de las rasantes a los terrenos y evitar grandes desmontes y terraplenes.**
- **Del deber de minimizar el efecto barrera adoptando medidas de mantenimiento de la conectividad natural.**

En el caso que nos ocupa, no se adopta la opción de túnel y se crea una nueva barrera continua de 7Km, que duplica la preexistente y rompe, fragmenta y aísla completamente el medio natural afectado.

- **Del deber de evitar efectos negativos sobre el ciclo hidrológico.**

Lo cierto es que se alteran todos los torrentes, rieras y drenajes de la zona con la interrupción, afectación de toda la sierra e instalación de una nueva barrera infranqueable de 6 carriles de anchura y 7 kilómetros de longitud.

- **Corregir la intrusión visual como elementos negativos en el paisaje preexistente.**

La intrusión visual del nuevo trazado sobreelevado, no adaptado a la topografía y con alteraciones de topografía de 30 metros de altura es de imposible integración paisajística y constituirá una intrusión visual permanente, con una visibilidad completa desde toda la población, al proyectarse el nuevo trazado en el fondo escénico frontal de dicha población y de todo el núcleo urbano de Collbató.

- **Minimizar el impacto de los contaminantes que afecten la calidad del aire.**

Mandato que se incumple al suprimir hectáreas de bosque que sirven de sumidero de CO2 al incrementar la pendiente del trazado y al provocar mayores emisiones de CO2.

5. **Infracción de la obligación de mantener la condición de espacio no urbanizado del artículo 2.6.1 de las Normas de Ordenación.**
6. **Vulneración del artículo 2.6.7 que exige “la demostración” que la inserción de las infraestructuras en el entorno territorial “no afectan de forma substancial los valores del área de espacios de protección especial” donde se ubican.**

Y que establece que es determinante para su autorización “las dimensiones del área del suelo, superficie y anchura”.

En el caso que nos ocupa los 7Km de longitud, con un trazado equivalente a 6 carriles y con la mayor anchura derivada de la importancia de los taludes, inclinación de los mismos para su estabilidad, etc., hace especialmente incompatible la autorización de dicha obra en tal tipo de suelo, al existir alternativas de menor impacto.

7. **Vulneración del artículo 2.7 de las Normas de Ordenación Territorial que obliga a la protección del valor agrícola de los terrenos y a preservar el uso principal agrícola, así como a realizar Actuaciones dirigidas a la protección del medio natural, de los bosques y de las especies vegetales asociadas y áreas de interés biológico en dicha clase de suelo.**
8. **Vulneración del artículo 2.20 que requiere para la implantación de infraestructuras de comunicaciones en espacios de protección especial, la debida justificación de su ubicación necesaria, de forma motivada en espacios de protección especial, la adopción de medidas y soluciones que minimicen su impacto, procurando la racionalización y reordenación de las redes.**

Nada de ello se cumple en relación a la decisión de trasladar al espacio protegido el trazado de la actual A-2 a su paso por Collbató.

9. **Infracción del artículo 4.9.3 respecto al objetivo en la implantación de nuevas infraestructuras o su ampliación de identificar los puntos conflictivos, permeabilizar las infraestructuras preexistentes, evitar la fragmentación de los espacios de valor natural y el deber de estudiar los impactos acumulativos sinérgicos negativos y establecer soluciones conjuntas de permeabilización de las vías.**

Con objeto de acreditar la infracción del Plan Territorial Metropolitano de Barcelona y la incompatibilidad de la Alternativa seleccionada con los instrumentos de ordenación del territorio, se acompañará al Informe que prescribe el artículo 16.1 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, el Informe elaborado por el Arquitecto Municipal de Collbató.

Décimo Tercera: SOLICITUD DE SELECCIÓN DE LA ALTERNATIVA DE SOTERRAMIENTO EN EL TRAMO DE COLLBATÓ.

Es interés específico del Ayuntamiento de Collbató, por Acuerdo adoptado al efecto, tras la valoración detenida del Proyecto que aquí nos ocupa, insistir en la necesidad de optar por seleccionar la alternativa para el tramo 3 de menor impacto ambiental y de menores efectos negativos para la población de Collbató. Alternativa consistente en la Alternativa 2 denominada de “Falso túnel”. Y Alternativa que se requiere y solicita su selección en base a los siguientes criterios:

1. Mínima afectación ambiental.
2. Mínima afectación paisajística.
3. Eliminación o reducción del impacto sonoro sobre toda la población.
4. Supresión de la barrera artificial que fragmenta, separa y aísla en 2 el núcleo de población.
5. Renaturalización de un espacio de imposible integración paisajística en la población.

Con objeto de acreditar la mejor evaluación ambiental del trazado solicitado, se acompañará al Informe que prescribe el artículo 16.1 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, el Informe elaborado por el Arquitecto Municipal de Collbató

Alternativa que es plenamente compatible desde el punto de vista ambiental, y también desde el punto de vista de análisis coste-beneficio. Al existir numerosos errores en el análisis comparativo de costes aplicado en el Proyecto a esta alternativa y a la alternativa de variante escogida. Y en particular los siguientes:

- La falta de cálculo y valoración de los costes de reposición de la A-2 en su trazado actual.
- La falta de cálculo del valor de la pérdida de bosques como sumideros de carbono.
- La falta de consideración como residuos de todas las obras de reposición y renaturalización del trazado actual.
- La mayor superficie afectada y la necesidad de nuevos enlaces viarios.

En la valoración comparativa se destacan los importantes impactos de la alternativa del falso túnel derivados de su ejecución en la fase de obras (por ruidos, movimientos de tierras y afección a la permeabilidad), si bien debe indicarse que tales impactos son temporales y puntuales, limitados única y exclusivamente al tiempo de construcción del túnel, y pasan a ser efectos exclusivamente positivos durante toda la fase de explotación de la obra al desaparecer definitivamente la problemática de ruidos y de fragmentación territorial.

Mientras que en la alternativa 3 seleccionada, si bien se minimizaría *“el problema de permeabilidad y ruido actualmente existentes en el núcleo de Collbató”* –tal y como se indica en la página 18 del Documento de síntesis-, se generaría un problema nuevo y diferente: la pérdida de conectividad natural, de permeabilidad y la ocupación de un territorio y de un suelo no urbanizable en buenas condiciones naturales y con hábitats de interés comunitario. Pérdida esta de carácter irreversible y permanente.

Con un impacto paisajístico crítico y la afectación del fondo escénico y del horizonte visual de que se dispone en la actualidad desde la

población de Collbató con la aparición de una macroinfraestructura nueva, de 6 carriles, a importante cota, con dos viaductos y alteración de la topografía y la hidrología de toda la zona afectada por los nuevos 7 kilómetros de trazado.

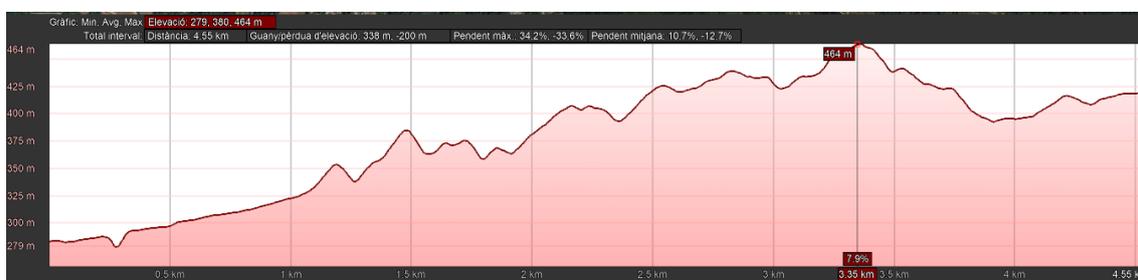
El error en las puntuaciones del EIA en relación al elemento “coste y generación de residuos” se acreditará también en el Informe elaborado por el Ingeniero Municipal.

Décimo Cuarta: SOBRE LA ALTERACIÓN IRREVERSIBLE DE LA MORFOLOGÍA, TOPOGRAFÍA, DRENAJES DE LA ZONA Y PAISAJE. VULNERACIÓN DE LAS DIRECTRICES DE PAISAJE.

La Alternativa 3 de Variante para el tramo 3 de Collbató, prevé un trazado de las siguientes características:

- Longitud: (diversa según documentos) 7.520m, 6.595m o 5'5Km.
- Anchura: 6 carriles no inferior a 100 metros.
- Movimientos de tierras:
- Viaducto de Can Dalmases 1 de 219'50m de longitud.
- Viaducto de Can Dalmases 2 de 140'34 + 127'18 = 267'52m.

El nuevo trazado de 7'5 kilómetros, se proyecta a diversos Km de distancia del municipio, desde una cota + 283 de enlace al trazado actual hasta la cota + 464 en su parte superior y la cota +421 al enlazar de nuevo con la A2 actual.



Dicho trazado comporta la afectación al torrent de Can Dalmases y sus afluentes así cómo la sierra de Can Dolcet y las planas agrícolas de can Guineu, Can Dolcet y Cal Po

Y supone la eliminación de cimas de montes de hasta 30 metros de desnivel, así como la aportación de tierras de idéntica altura. Así sucede en los siguientes puntos:

- Planos 5.1.1 Perfiles longitudinales tronco Eje 1 Hojas 30 a 36.
- Puntos kilométricos:
 - 570 + 800 a 571 + 400 Hoja 30.
 - 571 + 500 a 572 + 500 Hoja 31.
 - 572 + 300 a 572 + 800 Hoja 32.
 - 572 + 900 a 753 + 500 Hoja 33.
 - 573 + 600 a 574 + 200 Hoja 34.
 - 574 + 300 a 574 + 900 Hoja 35.
 - 575 a 575 + 600 Hoja 36.

Y para la configuración de la plataforma se alteran, de manera irreversible, la morfología, la topografía, los drenajes de la zona y el paisaje del municipio. Alcanzando el nuevo trazado las cotas más altas de los montes, sierra y cimas situadas al frente de Collbató, hasta su coronamiento. E impactando y desfigurando de forma crítica e irreversible el paisaje del municipio.

Véanse al efecto las Hojas referidas del Plano 5.1.1 con los perfiles indicados.

La alteración de dicho paisaje, su fragmentación y la desfiguración del fondo, de los hitos paisajísticos, así como su completa y altísima visibilidad desde toda la población de Collbató y respecto a todo el nuevo trazado de dicho tramo de variante, hacen incompatible e inviable dicha alternativa.

Para evidenciar la gravedad de los impactos del nuevo trazado, se ha efectuado una simulación de vuelo sobre el nuevo trazado que se puede visualizar en <https://www.youtube.com/watch?v=LWP5byaHmq5>.

Décimo Quinta: VULNERACIÓN DE LOS PRINCIPIOS Y DIRECTRICES DEL ARTÍCULO 4.10 DE LAS NORMAS DE ORDENACIÓN QUE EXIGE MEJORAS AMBIENTALES SOBRE LA A-2.

Asimismo, invocamos que la previsión de la Variante infringe los principios y Directrices establecidas en el artículo 4.10 de las Normas del Plan Territorial Metropolitano de Barcelona, que exige la incorporación de “*mejoras ambientales sobre las infraestructuras viarias existentes*”, incluyendo, específicamente, entre las mismas a la Autovía A-2. Dice, a la letra, el artículo 4.10 invocado:

ARTICEL 4.10 PTMB: Millors ambientals sobre les infraestructures viàries existents.

“1. En medi urbà s’han d’aplicar mesures per tal de minimitzar l’impacte de les vies d’alta capacitat que hi transcorren, principalment sobre algunes de les autopistes ja construïdes (C-31 entre Sant Adrià i Badalona, C-58 entre Ripollet i Cerdanyola, AP-7 a Montmeló i Martorell, A-2 entre Martorell i Abrera i B-23 a Esplugues) bé actuant sobre la secció de la via, els seus elements d’entorn o sobre el seu traçat.

2. En medi natural s’han de proposar solucions per tal de permeabilitzar, com a mínim, les infraestructures preexistents localitzades en els espais connectors que apareixen als plànols 1.2 i 1.3 i a l’article 2.23 d’aquestes Normes.”

Pues bien, con el Anteproyecto sometido a información pública:

1. No se minimiza el impacto.
2. No se actúa sobre la sección de la vía y el entorno del actual trazado urbano.
3. Se prevé un nuevo tramo de variante totalmente desgajado del actual, de 7 kilómetros de longitud afectando el medio natural, en línea diametralmente contraria al deber de permeabilizar los trazados preexistentes que afectan el medio natural, al proyectar y construir una nueva barrera arquitectónica infranqueable.

Extremos que deben llevar a reestudiar el Anteproyecto en el tramo de Collbató.

Décimo Sexta: INCOMPATIBILIDAD URBANÍSTICA E INEXISTENCIA DE RESERVA DE SUELO PARA DICHA INFRAESTRUCTURA VIÀRIA EN EL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO MUNICIPAL. OPOSICIÓN A LA NUEVA VARIANTE A LOS EFECTOS DEL ARTÍCULO 16 DE LA LEY 37/2015 DE CARRETERAS.

Es principio general aplicable, el hecho de que corresponde al planeamiento urbanístico y territorial el establecimiento de las reservas necesarias de suelo para las infraestructuras viarias.

En el caso que aquí nos ocupa, el nuevo trazado, no está previsto ni en el actual planeamiento urbanístico de Collbató ni en el Plan Territorial Parcial Metropolitano. Y el Proyecto sometido a información pública y aprobado provisionalmente es, en consecuencia, directamente incompatible con el planeamiento urbanístico de Collbató.

Debiendo indicar que el Anteproyecto no estudia con detalle el planeamiento de Collbató, refiere y analiza un POUM no vigente e incide en errores, al referir la existencia del suelo urbanizable Ginesteres 2. Extremos que deben ser revisados por el Ministerio.

Con objeto de acreditar la incompatibilidad urbanística y territorial y los errores en que se inciden, se remitirá el Informe Técnico elaborado por el Arquitecto Municipal.

Procede, en este punto, invocar la aplicación al caso de lo dispuesto en el artículo 16.1 de la ley 37/2015 de 29 de septiembre de carreteras, en casos de proyección de variantes nuevas. Precepto que requiere la previa comunicación a las Entidades Locales y la Comunidad Autónoma del Estudio informativo, para su previo Informe y pronunciamiento sobre conformidad o disconformidad.

Dice, a la letra, el precepto invocado:

ARTÍCULO 16.1 LEY 37/2015: Ordenación del territorio y ordenación urbanística.

“1. Cuando se trate de llevar a cabo la construcción de carreteras o variantes u otras actuaciones en carreteras estatales que afecten a la ordenación territorial o al planeamiento urbanístico vigentes, el Ministerio de Fomento deberá remitir el estudio informativo aprobado inicialmente a las comunidades autónomas y entidades locales a las que afecte la actuación, al objeto de que examinen e informen en el plazo de un mes el trazado o actuación propuestos.

Transcurrido un mes más sin que dichas administraciones públicas hayan notificado sus respectivos informes, se entenderá que están conformes con la actuación propuesta. En caso de disconformidad, que necesariamente deberá ser motivada, el Ministerio de Fomento decidirá si procede continuar con la tramitación de la actuación, y en este caso la elevará al Consejo de Ministros, que resolverá si procede aprobarla. En caso de ser así, el Consejo de Ministros ordenará la modificación o revisión, del planeamiento territorial, o urbanístico afectados, los cuales deberán acomodarse a las determinaciones de la actuación en el plazo de un año desde la aprobación de la misma.”

Pues bien, en el caso que nos ocupa, se han incumplido los trámites previstos, por cuanto:

- a) No se ha notificado el Estudio informativo previo respecto a la nueva variante.**
- b) No se ha solicitado informe ni la conformidad del Ayuntamiento.**

Y mediante el presente escrito se manifiesta formalmente la disconformidad con el trazado de nueva variante, a los efectos oportunos.

La infracción del trámite indicado, que exigía la notificación del Estudio informativo previo a los efectos de consulta y pronunciamiento es determinante de la invalidez de todo el procedimiento seguido.

Máxime ante la disconformidad del Consistorio de Collbató, que debía comportar la intervención del Consejo de Ministros.

E infracción del trámite de consulta previa del trazado de Variante al Ayuntamiento de Collbató, que consideramos debe haberse producido también en relación a los Ayuntamientos del Bruc y Castellolí respecto a las Variantes de aquellos municipios.

Décimo Séptima: GRAVE AFECTACIÓN A LA URBANIZACIÓN CAN DALMASES 2.

Procede, en este punto, referir la grave afectación que el Anteproyecto provocará, respecto a la urbanización de Collbató Can Dalmases 2. Grave afectación que se genera con el nuevo trazado de variante que transcurre perpendicular y a escasos metros de la urbanización.

Afectación que se reconoce en el apartado 6.1.5 *“Afecciones al suelo de la comarca del Baix Llobregat”*, 6.1.5.1 Collbató del Anexo 6 *“Planeamiento y tráfico”*, en el que se establece lo siguiente:

“6.1.5.1. Collbató

Desde el enlace de El Bruc el trazado de la A-2 discurre en variante hasta el enlace de Esparreguera Norte, en torno al P.K. 574+700. Esta variante rodea el casco urbano de Collbató por el sur (Can Dalmases).

La variante discurre en su mayor parte por suelo no urbanizable y puntualmente por sistema hidrográfico, exceptuando un sector del borde sur de Can Dalmases, en el que el suelo está calificado como urbanizable. Este sector se ve afectado por el tronco de la autovía entre los PK 571+620 y PK 572+630, en el sector denominado SUP B/C1, y calificado como urbanizable de uso residencial. El trazado discurre por el borde sur, actualmente no urbanizado, y se ha diseñado el Muro 14, que contiene el terraplén más cercano a un vial existente. La superficie afectada ocupa unos 35.160 m².”

Sic. Página 6 Anexo 6)

Y nuevo trazado que al proyectar la ejecución de la Variante de A-2 en tales terrenos, comporta la configuración de un terraplenado o talud de hasta 30 metros de altura de forma directamente colindante con terrenos de la urbanización.

Con generación de los siguientes efectos:

- Proyección de la línea de prohibición de edificación sobre parcelas preexistentes.
- Impacto paisajístico crítico.
- Contaminación atmosférica.
- Contaminación acústica.

Impactos negativos –todos ellos- que se provocan en relación a un sector del municipio de Collbató, hasta ahora rodeado de medio natural. E impactos que son incompatibles a todos los efectos.

Décimo Octava: FALTA DE DEFINICIÓN EN EL PROYECTO DEL ESTADO FINAL DEL ACTUAL TRAZADO A SU PASO POR COLLBATÓ. DEBER DE COMPUTAR LOS COSTES DE RESTITUCIÓN DE LA OBRA, DE DECONSTRUCCIÓN Y/O DE TRANSFORMACIÓN EN UN PASEO URBANO EN CASO DE SELECCIÓN DE LA VARIANTE.

El Anteproyecto opta, respecto al Tramo 3, por la Alternativa de una variante, a implantar en suelo no urbanizable alejado de la población. Variante que constituye un nuevo trazado, de más de 6 Km, totalmente distanciado del actual trazado de la A-2. Actual trazado que actúa negativamente como elemento separador del núcleo de población de Collbató respecto a una serie de urbanizaciones.

A pesar de seleccionar como alternativa para ejecutar la A-2 el nuevo trazado de la Variante de Collbató, lo cierto es que el **Anteproyecto**

olvida definir y regular el estado final del actual trazado de la A-2 que quedará sin uso o con uso residual al ser substituido por la Variante.

La única mención obrante en el Proyecto consta en la página 112 de la Memoria, que se limita a mencionar lo siguiente *“La Actual A-2 será reconvertida en un tramo urbano posteriormente”*. Falta de definición del tratamiento del tramo que quedará obsoleto y sin uso, que debería ser revisada y subsanada.

Especialmente, dado que **dicho tramo de Autovía actual con 5 carriles pavimentados y urbanizados, debería ser objeto de restauración, deconstrucción de la obra, eliminación y revegetación, transformándose en un Paseo urbano o en una zona de espacios libres o zona verde en buena parte de su anchura y longitud.**

En cualquier caso, dicho tramo, debería ser renaturalizado, eliminándose toda la superficie pavimentada y substituyendo el asfalto y el hormigón y demás elementos artificiales y constructivos existentes, mediante una operación completa de reposición de las cosas al estado anterior.

Y dicha operación debe ser valorada, cuantificada y presupuestada, a los efectos de realizar el cálculo de los costes globales y para efectuar la correcta evaluación de todas las alternativas del Proyecto en dicho tramo.

Lo cierto es que el Anteproyecto y el EIA no definen ni efectúan los correspondientes cálculos ni evalúan tales costes, que deberían computarse con cargo a la alternativa 3 de Variante, con objeto de realizar una adecuada evaluación y análisis de las distintas alternativas en liza en la población de Collbató.

Sin duda, la cuantificación de tales costes de deconstrucción, encarecerían y harían inviable también, la alternativa de variante, en relación a la de soterramiento del Tramo a su paso por la población.

Y alterarían también el cómputo y balance de residuos y movimientos de tierras efectuado en el Anteproyecto y en el EIA para seleccionar la alternativa en dicho tramo. Costes cuyo debido cálculo y consideración adecuada, servirían para otorgar mayor viabilidad e interés a la alternativa 2 del falso túnel.

Décimo Novena: INFRACCIÓN DE LAS DIRECTRICES DE PAISAJE DEL PLAN TERRITORIAL METROPOLITANO.

El Anteproyecto no se ajusta tampoco a las Directrices de Paisaje del Plan Territorial Metropolitano de Barcelona. Directrices que son de aplicación directa y obligatoria a todos los Planes y Proyectos que afectan la imagen del territorio, tal y como así establece su artículo 1.4. Y Directrices de Paisaje que son infringidas en los siguientes extremos:

1. Artículo 2.1 regulador de la Geomorfología, que establece:

ARTÍCULO 2.1 DIRECTRICES DEL PAISAJE PTM: Geomorfología.

“1. La morfologia natural del territori és una referència paisatgística segura de la qual convé no apartar-se. Entenem per morfologia natural la resultant dels fenòmens orogràfics i erosius produïts al llarg del temps. Les modelacions de gra petit introduïdes per l’activitat agrària al llarg de la història, com abancalaments, camins i altres, es considera que estan perfectament integrades amb la morfologia natural i l’enriqueixen.

2. En principi, i llevat d’alguns casos excepcionals, es consideren paisatgísticament positives les transformacions físiques encaminades a restituir la morfologia natural en aquells llocs on hagués estat negativament alterada.

3. Els moviments de terres motivats per les infraestructures i l’edificació no han d’anar més enllà del que sigui estrictament necessari i han de minimitzar els desmunts i terraplens i, molt especialment, l’afectació al sistema de drenatge natural. Pel que fa als que tinguin a veure amb les activitats agrícoles, es poden dur a terme sempre que representin una millora pel terreny, quan no produeixin un impacte negatiu sobre el paisatge i quan no destrueixin cap bé dels que

cal protegir (marges, riberes, fronts naturals i d'altres) en allò en què es refereix a les directrius del paisatge.

4. Les solucions tècniques i els resultats formals en el tractament de talussos han de partir de les característiques del sòl i de les opcions de vegetació possibles. **En tot cas, el tractament dels talussos pel que fa al pendent i a la revegetació s'ha de fer en coherència amb el paisatge de l'entorn sense excloure la utilització de murs de contenció o altres elements estructurals quan siguin convenients per a un millor resultat formal, en especial per a poder disminuir pendents dels talussos.**

5. **Cal evitar que els terraplenats afectin els espais de ribera de rius, rieres i torrents, com també els marges de camins i conreus assegurant sempre el manteniment de la funcionalitat del conjunt de l'espai fluvial.** Especial atenció requereixen els moviments de terres motivats per la protecció i millora de camins associats a cursos d'aigua, en el seu doble significat d'elements del paisatge i d'itinerari d'interès paisatgístic.»

Precepto vulnerado por la importancia de los desmontes, terraplenes y movimientos de tierras del tramo Variante de Collbató de carácter desproporcionado, así como la intercepción de Torrentes y Rieras.

2. Artículo 2.3 que reconoce el valor del espacio agrario como bien paisajístico de interés público.

Espacio agrario que en el caso que nos ocupa, es alterado y transformado con la nueva variante proyectada.

3. Artículo 2.7 regulador de las Infraestructuras lineales, que dispone:

**ARTÍCULO 2.7 DIRECTRICES DEL PAISAJE PTM:
Infraestructures lineals.**

“1. Les infraestructures lineals —xarxa viària i ferroviària, conduccions de gas i d'electricitat, etc.— a causa dels seus requeriments de traçat i connexió sovint independents de les referències del territori perceptible són una potencial intrusió en el paisatge, agreujada per la seva envergadura física. És un criteri general vàlid per a tots els traçats d'infraestructures lineals minimitzar la fragmentació física del territori i els canvis de configuració dels terrenys necessaris per a la seva construcció. Cal preveure que el respecte al paisatge comportarà la construcció de major longitud de túnels, falsos túnels i viaductes que la que requereix un traçat que respongui només a criteris funcionals.

2. Els projectes de les infraestructures lineals de totes classes han d'adoptar les solucions adequades per a minimitzar i/o esmorteir la seva presència en el paisatge

rural, llevat dels casos en què poden aportar interès al paisatge com els següents:

- Ponts i viaductes viaris o ferroviaris i altres artefactes singulars que, mitjançant un projecte de qualitat, poden tenir un caràcter monumental.

- Conduccions d'aigua a cel obert susceptibles d'ésser integrades com a elements d'interès paisatgístic.

- Trams viaris constitutius de passeigs arbrats.

3. Els projectes viaris, a més de tenir cura de la correcta, i discreta, inserció de la via en el paisatge, han de considerar també la seva funció com a itinerari de percepció del paisatge.

Tanmateix aquest objectiu no és argument per a una major presència de la construcció, llevat dels casos on l'interès de l'itinerari visual pogués justificar-ho.

4. L'acompanyament amb arbrat, o vegetació en general, dels elements lineals d'infraestructures és, llevat de casos excepcionals o d'impediments per normativa sectorial, una recomanació amb valor general.

(...)"

4. Artículo 3.1 relativo a la exigencia de un Estudio de impacto e integración paisajística exigido para todas las infraestructuras con presencia visual significativa en el territorio.
5. Artículo 3.3 sobre el deber de recabar el Informe del impacto e integración paisajística.

En el caso de la variante proyectada de Collbató:

- No se minimizan los desmontes y terraplenes ni la afectación al sistema de drenaje natural.
- No se minimiza la fragmentación física del territorio.
- No se minimizan los cambios de configuración de los terrenos necesarios para la construcción del tramo de autovía.
- No se contempla la construcción de túneles de longitud, y falsos túneles para evitar la alteración radical de la topografía.
- No se reduce el impacto de la presencia de la Autovía en el paisaje rural.
- La inserción de la vía en el paisaje ni es correcta ni es discreta.
- No se acompaña todo el trazado con arbolado y vegetación.

Extremos, todos ellos, que deben comportar la denegación de la aprobación del Proyecto y la declaración de impacto ambiental desfavorable respecto a la variante 3 del Tramo 3 de Collbató.

Treinta: AFECTACIÓN A LA ZONA DE CAMPEO Y CAZA DEL ÁGUILA PERDICERA.

El Anteproyecto aprobado provisionalmente afecta también una zona de campeo y caza del águila perdicera, especie dotada de especial protección. Zona de campeo y caza que está completamente documentada mediante numerosos Informes Técnicos que avalan la necesidad de su preservación. En particular en la zona denominada “Ginesteres”, sita justo en el enlace previsto para engarzar la actual A-2 con la nueva Variante de Collbató y en el resto de trazado de la nueva variante.

Es por ello que el nuevo trazado de Variante no puede, ni deber afectar dicha área, transformándola, pavimentándola y fragmentándola.

Afectar dicha zona de campeo y caza del águila supone destruir y alterar gravemente un área singular, infringiendo los objetivos de protección derivados del conjunto de la legislación ambiental. Y en particular de las siguientes Normas:

- Directiva Europea 79/409 de protección de las aves.
- Directiva Europea 92/43 de protección de los hábitats y especies de fauna y flora.
- Ley estatal de protección de la biodiversidad (Ley 42/2007 de 13 de diciembre).

Siendo conocido el deber de todos los poderes públicos de velar por la conservación y por la utilización racional del patrimonio natural, así como por el mantenimiento de la integridad de los ecosistemas.

Con objeto de acreditar el área afectada, se remitirá Informe del Área de Medio Ambiente.

**Treinta y uno: EXCESO DE LA PENDIENTE PROYECTADA.
CONVENIENCIA DE REVISAR EL PROYECTO PARA
ASEGURAR LA PENDIENTE MÁXIMA DEL 4%.**

Asimismo, procede indicar que el Anteproyecto, en la forma y con las características y trazado previsto y aprobado provisionalmente, prevé unas pendientes excesivas del orden del 4'5% hasta el 5'5% en determinados puntos en Collbató.

Así resulta de los siguientes Planos 5.1.1 y hojas:

- Hoja 31 de 48: 5'5%.
- Hoja 32 de 48: 5'5%.
- Hoja 33 de 48: 5'5%.
- Hoja 34 de 48: 5'5%.
- Hoja 35 de 48: 5'5%.

En particular, el porcentaje de pendiente de la nueva Variante de Collbató es de 5'5% tal y como se admite en la página 45 de la Memoria del Anteproyecto, que dispone:

“La tercera zona se ubica en la nueva variante de Collbató entre los pp.kk 572+000 al 574+750. La pendiente de diseño del 5,5% se ve forzada por la orografía existente y la conexión final con el trazado existente en el entorno del enlace 576, muy condicionado por la conexión con la antigua N-II que da acceso a Esparreguera y la conexión con la antigua A-2 para conecta con Collbató y la proximidad de la riera de Can Dalmases.”

Pues bien, dichas pendientes las consideramos técnicamente inadecuadas, y entendemos que superan los límites admisibles, por ser excesivas. Pendientes de especial peligrosidad, en los tramos de bajada y rectas prolongadas. Y grado de pendiente excesivo por vulnerar lo dispuesto en la Instrucción de carreteras Norma 3.1-IC sobre trazado,

aprobada por Orden del Ministerio de Fomento FOM 273/2016 de 19 de febrero.

En particular, entendemos que podría producirse la infracción de los criterios y Normas establecidos en el Capítulo 5 Trazado en alzado, apartado 5.2.1 Valores máximos y mínimos.

Dicha Instrucción, establece el 4% como rampa de pendiente máxima admisible para Autovías y Autopistas con velocidad de Proyecto de 140, 130, 120, 110 y 100 Km/h.

Permitiéndose únicamente, de forma excepcional, la inclinación del 5% en Autovías con velocidad de Proyecto 100Km/h.

Extremo determinante del deber de revisar el Anteproyecto para asegurar que las pendientes no excedan del 4% correspondiente a la inclinación máxima para Autovías de 120Km/h como es el caso que aquí nos ocupa.

Sin duda, incrementar dicho porcentaje de pendiente con el nuevo trazado de la variante de Collbató comporta introducir un elemento de peligrosidad y un grado de riesgo de siniestralidad excesivo, incompatible con el deber de actuación con prudencia, moderación y prevención y cautela que debe seguir a las Administraciones Públicas.

Treinta y dos: INSUFICIENCIA, DEFECTOS Y ERRORES DE “ESTUDIO DE RUIDO” DE IMPACTO ACÚSTICO.

El análisis del factor del ruido y de los efectos de la contaminación acústica es uno de los principales factores a valorar –junto con el impacto en los espacios naturales- en el caso de ampliación o construcción de una Autovía de la importancia de la que aquí nos ocupa.

Impacto ambiental que es uno de los principales, máxime ante la dimensión de la obra –que alcanzará los 6 carriles- el entorno humanizado, el volumen de tráfico que pretende fomentar y la alta velocidad de la vía y del Proyecto.

Pues bien, siendo dicho factor tan importante, lo cierto es que el Estudio de ruido elaborado carece del rigor, fiabilidad y contenido mínimo exigibles.

En este sentido debe indicarse:

1. **El propio “Estudio de Ruido”** (Apéndice 2 del EIA) a pesar de indicar que efectúa el Análisis e inventario de edificaciones situadas en un margen de 600 metros a cada lado de la infraestructura, refiriendo la presencia de 6.844 edificaciones, **no ha efectuado ninguna medición sobre el terreno.**

Así se reconoce expresamente en el Apartado 4.3 “Campaña de Mediciones Acústicas” en el que se dice:

“4.3. CAMPAÑA DE MEDICIONES ACÚSTICAS

Dado el momento excepcional derivado del virus Covid-19 no se han realizado mediciones acústicas en el entorno de la infraestructura. En cualquier caso, las mediciones realizadas no serían representativas de la realidad ya que el volumen de tráfico actualmente no sería el habitual. Por tanto, se propone realizar las mediciones acústicas durante la elaboración del proyecto constructivo de manera que permitan caracterizar adecuadamente el escenario actual.”

(Sic. Página 19 del Estudio de Ruido).

Siendo evidente que si bien hubo un período de confinamiento en marzo – mayo del 2020, tanto antes como después de los 3 meses indicados resultaba plenamente posible efectuar una campaña de mediciones acústicas sobre el terreno.

2. La realización de las mediciones acústicas es requisito previo y “sine qua non” para efectuar la evaluación del mismo. Realización de medidas acústicas sobre el terreno que son imprescindibles y sin las cuales no se puede ni aprobar el Anteproyecto ni efectuar la evaluación ambiental.

Así resulta un requisito indispensable, por exigirlo, entre otras, las siguientes disposiciones legales y reglamentarias:

- Directiva 2002/49/CE de 25 de junio sobre evaluación y gestión del ruido ambiental.
 - Ley catalana de protección de la contaminación acústica, Ley 16/2002 de 28 de junio y Decreto 176/2009 de 10 de noviembre.
 - Directiva UE 2015/996 de 19 de mayo sobre métodos comunes de evaluación del ruido modificada por la Directiva 2020/367 de 4 de marzo.
 - Ley 37/2003 de 17 de noviembre del ruido.
 - Real Decreto 1513/2005 que desarrolla lo referente a evaluación y gestión del ruido ambiental y RD 1367/2007 de 19 de noviembre y RD 1038/2012 de 6 de julio.
3. La simple modelización de la situación acústica mediante un modelo matemático resulta no admisible, y su escasa fiabilidad se constata con los resultados obtenidos, que no indican los niveles de ruido real en la población de Collbató y en su núcleo urbano.

Así sucede con los Planos números 3, 4 y 5 del Anexo 2.

4. **Ello no obstante el Estudio reconoce la principal afectación por ruido en el municipio de Collbató, en el que se superan ampliamente los objetivos de calidad acústica en numerosas edificaciones.**

Así consta en las páginas 19 y 20 del Estudio, tanto en los gráficos como en la documentación escrita, en la que se indica:

“Tras realizar el análisis se ha comprobado como la A-2 presenta afección en situación actual. El municipio que mayor impacto presenta es el municipio de Collbató, seguido por el Bruc, ambos con afección principalmente en el uso residencial.

Así mismo, atendiendo a los edificios de uso sensible destaca, como uso sanitario con afección, la Residencia Santa Rita, en el municipio de Collbató, así como cuatro edificios de uso docente: dos en el municipio El Bruc, uno de ellos correspondientes al CEIP situado en las inmediaciones del eje viario B-111 y el otro a la guardería La Cadiret y otras dos edificaciones docentes en el municipio de Castellolí, pertenecientes ambas a la guardería municipal Castellolí.”

(Sic. Página 20 del Estudio de ruido Anexo 2 del EIA).

El referido Estudio no evalúa el efecto rebote, reflexión o reverberación provocado por la presencia de las Montañas de Montserrat que actúan

como amplificador del nivel de contaminación acústica. Por el contrario, el Estudio indica que “*se ha considerado un orden de reflexión de “uno” para todos los cálculos.*” Y en cuanto al terreno, el Estudio se limita a decir que “*se han definido distintos valores para el coeficiente de absorción. En términos generales se considera el terreno como absorbente*”. Nada más lejos de la realidad: la realidad es que cualquier estudio acústico que se efectúe en relación a cualquier alternativa a cielo abierto que se pueda diseñar al paso por Collbató debe considerar que su núcleo urbano está en su totalidad en el interior de la pantalla acústica que representa la Montaña de Montserrat, paredes de roca de más de 600 metros de altura en relación al eje de la carretera, sin ninguna capacidad de absorción del ruido, sino que, al contrario, provocan un efecto directo de rebote creándose unos campos reverberantes por las reflexiones múltiples que ocurren en las paredes de la montaña, como sucede en cualquier trazado de carretera “en trinchera”. Este efecto de reverberación puede incrementar el ruido ambiental en un mínimo de 10 dBA y por tanto el estudio acústico que se efectúe debe corregir los límites diurnos y nocturnos de tolerancia. La alternativa más favorable es sin duda la del faso túnel, única solución para el paso por Collbató si provocar molestias por ruido. Las pantallas acústicas que se podría prever en los trazados a cielo abierto deberían ser de gran altura y semi-cerradas por su parte superior, tal como reconoce el propio Estudio, provocando un enorme perjuicio paisajístico y una nueva barrera física.

Extremos, todos ellos, que hacen poco riguroso y fiable el Estudio y análisis del impacto sonoro de la Autovía y de la ampliación y variantes proyectadas, y que imposibilita su aprobación. Siendo indispensable revisar y ampliar dichos extremos.

**Treinta y tres: SOBRE EL DEBER DE ADOPTAR MEDIDAS
COMPENSATORIAS A LA DESTRUCCIÓN DE 15HA DE
BOSQUES.**

Resulta incuestionable que el Proyecto, ante la afectación a 13HA de suelo forestal y de hábitats de interés comunitario, está obligado a establecer medidas correctoras compensatorias en el Estudio de Impacto Ambiental. Y es claro que la Administración que promueve la infraestructura tiene el deber de cumplimentar y ejecutar dicha medida compensatoria, así como establecer con toda concreción y claridad la forma de ejecución.

Lo cierto es que el Documento número 4 del EIA, Apéndice 7, se limita a establecer una tabla con el “*cálculo de la superficie a compensar por tramo y alternativa*”, si bien no se establece cómo se compensan las superficies, en qué lugar, ni en qué plazo.

En este sentido, el EIA, Apéndice 7, se limita a comentar, en la página 38 del mismo, lo siguiente:

- Tramo 3. Collbató 3 – Variante: 150.152.
- Superficie computable (m²): 300.304.

“Al tratarse de superficies considerables que van de 3,5 a 30 hectáreas se estima necesario que la administración competente en medioambiente disponga de los terrenos para ejecutar un proyecto de restauración forestal.

A priori, se considera que la superficie a restaurar debería cumplir los siguientes requisitos mínimos para garantizar el éxito de la actuación:

- *Continuidad con el entorno natural, es decir, no se trata de una superficie aislada, lo que condicionaría el correcto funcionamiento ecológico de la nueva superficie restaurada.*
- *Buena accesibilidad para facilitar las labores seguimiento y mantenimiento propuestas.*
- *Terrenos de titularidad pública o terrenos privados en los que existan acuerdos de gobernanza o convenios que aseguren la continuidad de la masa forestal restaurada.”*

Pues bien, resulta evidente que, caso de optarse por la alternativa 3 –como así se hace- el EIA y el Proyecto deben concretar en qué terrenos, próximos al ámbito deforestado, se ejecutará la compensación con 300.304m² de suelo forestal, definiendo y precisando en qué punto y en qué plazo se efectuará la reforestación de las 30HA indicadas.

Falta de definición que constituye una irregularidad invalidante del Proyecto y del EIA, que debe impedir su aprobación.

Debiendo indicarse que tal compensación deberá efectuarse en el propio municipio afectado por pérdida de terreno forestal, extremo que no parece viable.

Treinta y cuatro: ERROR EN LA PREVISIÓN DE CRECIMIENTO INDUSTRIAL DE 300 HECTÁREAS EN LA CUENCA DE ÓDENA.

El Apéndice relativo a la justificación del incremento de tráfico viario de la A-2, parte de previsiones erróneas.

Para demostrar lo que ha quedado dicho, basta con referir, la previsión, -citada en el propio Documento del Proyecto- de la implantación de nuevas zonas industriales cuantificadas en 300 Hectáreas de futuro suelo industrial en la Cuenca de Ódena y la zona de influencia de Igualada derivadas del Plan Director Urbanístico de la Actividad Económica de la Cuenca de Ódena del 2009 (PDUACO).

Lo cierto es que el Plan ha quedado obsoleto y la oposición popular, vecinal y de algunos Consistorios, así como la desproporción del mismo, ha comportado que el Plan en revisión reduzca a un 65% las previsiones del anterior, limitando los crecimientos industriales a un total de 175HA, según información publicada en medios de comunicación el pasado 18 de abril de 2022, relativa al Plan aprobado inicialmente. Zonas industriales de las siguientes superficies:

- 100HA
- 56HA aeródromo de Ódena.
- 14HA Raval i Can Marqués de Ódena.
- 5HA en Vilanova del Camí.

Habiendo salido publicada recientemente en el DOGC número 8662 de 6.5.2022, el Acuerdo de aprobación inicial del Plan Director de actividad económica de la Cuenca de Ódena y la modificación del PDUCO.

Pues bien, dicha reducción supone la correlativa reducción de las previsiones de movilidad estimadas en el Anteproyecto que aquí nos ocupa.

Previsiones que deben ser revisadas a la baja, a la vista del cambio de las circunstancias tenidas en cuenta para justificar la ampliación de la Autovía A-2.

Treinta y cinco: INFRACCIÓN DE LOS PRINCIPIOS DE ACTUACIÓN DE LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS EN MATERIA DE LUCHA CONTRA EL CAMBIO CLIMÁTICO. DEBER DE MITIGAR LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA, DE REDUCIR LAS EMISIONES DE CO2 Y DE FOMENTAR UNA NUEVA MOBILIDAD SOSTENIBLE.

Procede, en este punto, invocar que la actuación que aquí nos ocupa, tendente a ampliar la A-2, va en la línea y dirección opuesta y del todo contraria a las nuevas políticas y a los nuevos principios que las Administraciones Públicas deben adoptar ante la situación de emergencia climática, y ante el deber de luchar contra el cambio climático y de adoptar medidas de mitigación.

Unos nuevos principios acordes con el fomento de la movilidad sostenible, la reducción del uso del vehículo privado y del transporte de mercancías terrestres, del fomento del transporte público y del transporte de mercancías por ferrocarril y del deber de mitigar y reducir los gases con efecto invernadero, las emisiones de dióxido de carbono y la contaminación atmosférica en general.

Deberes y principios establecidos, entre otros en:

- La Ley estatal 7/2021 de 20 de mayo de cambio climático y transición energética.
- La Ley catalana 16/2017 de 1 de agosto de lucha contra el cambio climático.

Debiendo invocar en particular, los siguientes artículos:

- Artículos 1 a 3 de la Ley 7/2021 sobre los principios rectores y sobre los objetivos mínimos de reducción de gases de efecto invernadero.
- Artículo 21 de la Ley 7/2021, que dispone:

ARTÍCULO 21 LEY 7/2021: Consideración del cambio climático en la planificación y gestión territorial y urbanística, así como en las intervenciones en el medio urbano, en la edificación y en las infraestructuras del transporte.

“1. La planificación y gestión territorial y urbanística, así como las intervenciones en el medio urbano, la edificación y las infraestructuras de transporte, a efectos de su adaptación a las repercusiones del cambio climático, perseguirán principalmente los siguientes objetivos:

a) La consideración, en su elaboración, de los riesgos derivados del cambio climático, en coherencia con las demás políticas relacionadas.

b) La integración, en los instrumentos de planificación y de gestión, de las medidas necesarias para propiciar la adaptación progresiva y resiliencia frente al cambio climático.

c) La adecuación de las nuevas instrucciones de cálculo y diseño de la edificación y las infraestructuras de transporte a los efectos derivados del cambio climático, así como la adaptación progresiva de las ya aprobadas, todo ello con el objetivo de disminuir las emisiones.

d) La consideración, en el diseño, remodelación y gestión de la mitigación del denominado efecto «isla de calor», evitando la dispersión a la atmósfera de las energías residuales generadas en las infraestructuras urbanas y su aprovechamiento en las mismas y en edificaciones en superficie como fuentes de energía renovable.”

- Artículos 1, 2 y 3 de la Ley catalana 16/2017 del cambio climático sobre las medidas encaminadas a la mitigación y adaptación al cambio climático, sobre la finalidad de reducción de las emisiones de gases con efecto invernadero y sobre los principios de actuación de la Administración Pública en la materia.
- Artículo 21.2 sobre la política de infraestructuras en Cataluña, que dispone:

ARTÍCULO 21.2 LEY 16/2017: Infraestructuras.

“(…)

2. Los promotores de la planificación de los siguientes ámbitos sectoriales: agricultura, ganadería, gestión forestal, pesca, energía, transporte, gestión de residuos, gestión de recursos hídricos, ocupación del dominio público marítimo

terrestre, utilización del medio marino, turismo, ordenación del territorio urbano y rural, o de los usos del suelo; **y los promotores de los proyectos constructivos de nuevas infraestructuras de puertos, aeropuertos, transporte terrestre y ferroviario, energía, residuos y agua que se desarrollen en Cataluña deben incorporar, en el marco de la evaluación ambiental estratégica de planes y en el marco de la evaluación de impacto ambiental de proyectos:**

a) *El análisis de su vulnerabilidad frente a los impactos del cambio climático de acuerdo con el conocimiento científico actual. Los estudios ambientales estratégicos de los planes y los estudios de impacto ambiental de los proyectos tienen que prever, cuando así lo determine el análisis de vulnerabilidad efectuado, medidas de adaptación a los impactos del cambio climático así como su seguimiento y monitorización.*

En el caso de los proyectos constructivos de nuevas infraestructuras, este análisis debe evaluar, al menos, el impacto sobre la nueva infraestructura del incremento de la frecuencia de fenómenos meteorológicos extremos y, en el caso de que sea pertinente –según la tipología de infraestructura–, de la falta de suministros.

b) **La evaluación de su contribución a las emisiones de gases de efecto invernadero, incluido su impacto sobre el stock de carbono y la capacidad de evacuación del territorio afectado. Esta evaluación debe recoger, para cada una de las alternativas consideradas, una estimación de las emisiones de gases de efecto invernadero.**

En el caso de los proyectos constructivos de nuevas infraestructuras, esta evaluación debe tener en cuenta tanto la fase de construcción como la de explotación.

c) *En el caso de los planes cuyo alcance sea el conjunto de Cataluña, estos deben incluir también un objetivo de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero respecto de un año base de referencia. Esta obligación también es de aplicación para aquellos planes con un alcance territorial más reducido pero en los que la participación de sus emisiones respecto del total del ámbito en Cataluña sea significativa.*

(...)"

Pues bien, ante tales deberes y principios, lo cierto es que el Proyecto que aquí nos ocupa:

- Amplia la Autovía A-2 fomentando el transporte por carretera y lanzando un nuevo efecto llamada al transporte de mercancías por carretera.
- Afecta más de 1.200HA de hábitats de interés comunitario.

- Destruye 13HA de bosques y una importante superficie de suelo agrícola en Collbató, con afectación a miles de árboles y a su capacidad como embornal o sumidero de CO₂.
- Aumenta la capacidad de la vía y el nivel de contaminación.
- Las pendientes proyectadas son excesivas.
- Supone mayor contaminación atmosférica.
- Al incremento de tráfico y velocidad le seguirá un incremento del nivel de emisiones y contaminación.

Extremos, todos ellos, contrarios a los nuevos principios rectores de la política de infraestructuras y de movilidad, ajustados a la lucha contra el cambio climático y al deber de las Administraciones públicas de mitigar las emisiones.

Debiendo referir también que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 40 de la Ley de evaluación ambiental, el órgano ambiental debe realizar un análisis técnico del expediente evaluando los efectos ambientales del Proyecto y teniendo en consideración los efectos sobre el cambio climático. Análisis que no consta en el Proyecto elaborado. Y sin duda ampliar la A-2 en la forma proyectada incidirá negativamente en la política de mitigación de las emisiones de CO₂.

Antes, al contrario, comportará un aumento de la emisión de gases de efecto invernadero y de los niveles de contaminación atmosférica.

Así se constata en el Informe Técnico elaborado por el Ingeniero Municipal respecto del tramo de Collbató que se acompañará con el Informe que prescribe el artículo 16.1 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, optando por la Variante 3 de Collbató:

- **Incremento de producción de CO₂ estimado en 25.000 toneladas/año** resultado del incremento de pendiente del 3'5% al 5'5% de la Variante, **con un total de 525.000 toneladas respecto de la situación actual.**

- **Pérdida de absorción de CO2 de 500.000Tn/año**, como consecuencia de la afectación a las 13HA de masa forestal. Calculados con arreglo a datos del CREAM (De 10.000 a 15.000 pies de pinar a razón de 50 Toneladas / año y densidad 717/HA).

Y en cuanto a la infraestructura completa, considerando todo el trazado la pérdida de 37'92HA comportaría una pérdida de absorción de CO2 de 1.350.000Tn/año.

Y el incremento de producción de CO2 en el trazado completo (32'85Km) se estima en 1.550.000Tn/año en relación a la situación actual.

Extremos que deben comportar el reestudio del Anteproyecto que aquí nos ocupa.

Treinta y seis: DESPROPORCIÓN DEL ÁREA DE APARCAMIENTO DE CAMIONES Y UBICACIÓN INMEDIATA A ESPACIOS NATURALES DOTADOS DE PROTECCIÓN ESPECÍFICA.

Finalmente, debemos efectuar alegaciones contra el gran aparcamiento de camiones previsto entre los municipios de Collbató y Esparraguera. Aparcamiento de camiones dimensionado para un número no inferior a 358 al que nos oponemos en base a los siguientes motivos:

1. Carácter manifiestamente desproporcionado de su superficie: 4'4HA 44.956m².
2. Ubicación inidónea al ser contigua y directamente colindante con espacios naturales protegidos.

En este sentido, esta gran infraestructura auxiliar de la Autovía se sitúa colindante con:

- El espacio del PEIN Montserrat ES 510139.
- Zona LIC ES 5110012 Montserrat – Roques Blanques – río Llobregat.

Así se confirma en el Plano número 3.6.3.3 Hojas 2 y 3 del Estudio de Impacto Ambiental.

Y se observa la desproporción y la magnitud de la obra en la Planta de trazado, Plano 04.02 Hoja 35.

Tampoco se observa que se prevean medidas de integración paisajística relativas a la plantación de árboles en toda su superficie, entre las plazas y en perímetro exterior, para minorar su impacto. Extremos que deben dar lugar a su denegación en la forma y lugar proyectados.

Máxime dado el impacto directo sobre la Red Natura 2000 y los impactos por contaminación acústica, lumínica y atmosférica. Siendo también negativa la acumulación de camiones cisterna y de transporte de mercancías colindante a zonas boscosas, a espacios Natura 2000 y también a los escasos 700m de los núcleos de población de Collbató y Esparraguera.

Por todo ello, **A LA ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO SOLICITAMOS:**

Tenga por presentado escrito de alegaciones al trámite de información pública del Anteproyecto de adecuación, reforma y ampliación de la Autovía A-2 Tramo Martorell – Igualada, aprobado provisionalmente en fecha 17 de marzo de 2022 y publicado en el BOE número 81 de 5 de abril de 2022, así como en relación al procedimiento de evaluación ambiental, y en méritos de cuanto ha quedado dicho acuerde:

1. Tener por comparecido y parte al Ayuntamiento de Collbató en relación al Anteproyecto de la Autovía A-2 y al expediente de evaluación ambiental sometido a información pública, y por formalizada oposición frontal respecto al tramo 3 correspondiente a Collbató y a la Alternativa de Variante seleccionada (Alternativa 3).
2. Considerar incompatible con el planeamiento territorial y urbanístico la alternativa 3 de nuevo trazado de variante en el Tramo 3 de Collbató, y tener por invocada la infracción de los trámites previstos en el artículo 16.1 de la Ley 37/2015 de 29 de septiembre de carreteras y por

notificada la disconformidad del Ayuntamiento de Collbató respecto a la nueva variante de Collbató.

3. Considerar el impacto ambiental del Proyecto como negativo y de carácter crítico e incompatible, de la Alternativa 3 del Tramo 3 seleccionada a su paso por Collbató e instar una declaración de impacto ambiental desfavorable del Anteproyecto en su tramo correspondiente al municipio de Collbató.
4. Solicitar que se seleccione la alternativa correspondiente al soterramiento de la Autovía A-2 Alternativa 2 del Tramo 3, falso túnel.
5. Requerir la Revisión del Anteproyecto y la consideración y Estudio detallado de los efectos de la supresión del peaje en la AP-7 y en la AP-2 y de la disminución del tráfico en la A-2. Con realización de un nuevo Estudio de la intensidad del tráfico de la A-2 en el momento actual para conocer el tráfico real actual, ante la nueva alternativa de uso de la AP-7 y la AP-2 libre de peaje, y atendiendo a la reducción reciente de los suelos industriales programados en la cuenca de Ódena.
6. Solicitar el Estudio de la Alternativa 0 a la vista de las nuevas circunstancias de tráfico, así como de la Alternativa 0 mejorada de mantenimiento del actual trazado y características con la sola adecuación de condiciones de trazado, de número de carriles, o grado de curvas en puntos críticos en los que lo requieran las condiciones de siniestralidad y de seguridad debidamente constatadas.
7. Actualizar y adaptar el Presupuesto de la obra a los precios vigentes en el 2022 para la adecuada toma de decisiones en el Análisis de costes-beneficios, dado que el Presupuesto referido al 2019 ha quedado obsoleto. Y optar por la Alternativa de simple adaptación y reforma de la A-2 con minimización de los impactos actuales en implantación de falso túnel en Collbató y mejora de la eficacia costes-beneficio de toda la infraestructura proyectada.
8. Solicitar la realización de un Estudio Acústico con mediciones de ruido y teniendo en consideración el efecto pantalla y de reverberación de la Montaña de Montserrat. El Estudio Acústico carece de las debidas garantías por falta de mediciones del ruido real.
9. Exigir el rediseño del Anteproyecto garantizando unas pendientes no superiores al 4'5%.
10. Garantizar el cumplimiento del principio de colaboración entre Administraciones y consensuar con el Ayuntamiento de Collbató la solución del Proyecto en el tramo que afecta nuestro municipio.
11. Garantizar el principio de transparencia y participación ciudadana y someter nuevamente el expediente a información pública incluyendo en el Edicto información relativa a la verdadera naturaleza de la obra de

“Ampliación de la A-2 hasta 6 carriles y construcción de 3 variantes en Collbató, El Bruc y Castellolí”.

Collbató a veintidós de mayo de dos mil veintidós.

Fdo.: Miquel Solà Navarro
Alcalde de Collbató

**DEMARCACIÓN DE CARRETERAS EN
CATALUÑA
ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO**