



Alternativa d'Unitat Popular

RUBÍ

**Departament de Territori i Sostenibilitat
Avinguda de Josep Tarradellas, 2-6
08029 Barcelona**

Al·legacions de l'Alternativa d'Unitat Popular (AUP) a l'estudi informatiu i l'estudi d'impacte ambiental del projecte "Connexió ferroviària del Centre Operatiu de Rubí (COR) d'FGC amb el ramal Papiol / Mollet (ADIF)" (clau: EI/IA-TF-13276)

ALTERNATIVA D'UNITAT POPULAR (AUP) DE RUBÍ

**Ajuntament de Rubí
Plaça Pere Aguilera, 1
08191 Rubí (Barcelona)**

Rubí, Novembre de 2015



El grup municipal d'Alternativa d'Unitat Popular (AUP) de l'Ajuntament de Rubí, a 12 de novembre de 2015, amb NIF V-66571712, pel present presenta les següents al·legacions a l'estudi informatiu i l'estudi d'impacte ambiental del projecte "Connexió ferroviària del Centre Operatiu de Rubí (COR) d'FGC amb el ramal Papiol / Mollet (ADIF)" (clau: EI/IA-TF-13276)

EXPOSA LES SEVES CONSIDERACIONS

Que, el passat 16 d'octubre de 2015 el Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya va posar a informació pública l'estudi informatiu i l'estudi d'impacte ambiental del projecte "Connexió ferroviària del Centre Operatiu de Rubí (COR) d'FGC amb el ramal Papiol / Mollet (ADIF)" (clau: EI/IA-TF-13276).

Que, una vegada estudiada la documentació, és voluntat del grup municipal de l'AUP de l'Ajuntament de Rubí interposar les presents al·legacions, basades en els següents fets:

Primer.- Fitxa Estany dels Alous, Inventari de zones Humides de Catalunya i moció per a la protecció i rehabilitació de l'estany i el torrent dels Alous.

L'àmbit de l'estany i torrent del Alous té importància com a part del corredor biològic que connecta ecològicament el Parc Natural de Collserola amb els altres espais naturals, especialment la connectivitat amb altres espais humits propers com l'Aiguamoll de Molins de Rei, Pantà de Can Borrell, Can Duran a Cerdanyola i Can Punsit entre altres. La zona dels Alous i el pantà de Can Borrell són les úniques zones humides de Sant Cugat del Vallès i Rubí. Concretament, la zona dels Alous és l'única recollida a l'Inventari de Zones Humides de Catalunya (codi 08004001) de la Generalitat. El punt "E.3 Valoració" del mateix inventari diu textualment que la zona de l'estany i torrent dels Alous *"Es tracta d'una antiga argilera que s'ha anat naturalitzant com a zona humida que es troba en un espai d'ubicació periurbà que li confereix un interès natural limitat. Seria interessant ordenar els usos de l'espai i potenciar-*



ne el vessant educatiu". A continuació, en el punt "E.4. Particularitats ecològiques i biològiques" el text destaca la "*Presència d'una comunitat forestal de ribera ben estructurada i amb genotips propis de la zona. Elevada diversitat biològica i representativitat. Presència d'espècies de flora i fauna dels annexos II i IV de la Directiva Hàbitats. Nidificació d'aus de l'annex I de la Directiva d'aus. Presència d'espècies de flora i fauna dels annexos 3 i 4 del Decret 328/1992, pel qual s'aprova el Pla d'espais d'interès natural. Zones importants per a la conservació d'espècies de fauna de l'annex de la Llei 22/2003, de protecció dels animals*". A continuació, el mateix text proposa una sèrie d'actuacions i prioritats de nivell 1 – el màxim (4 de les accions) i nivell 2 (2 de les accions).

La mateixa memòria "Connexió ferroviària del Centre Operatiu de Rubí (COR) d'FGC amb el ramal Papiol / Mollet (ADIF) (clau: EI/IA-TF-13276)" presentada pel Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya indica que "*L'àmbit d'actuació correspon a una zona periurbana amb una presència notable d'infraestructures de comunicació. Destaca, però, la presència de l'espai natural de l'Estany dels Alous com a element natural singular present en el terme municipal de Sant Cugat del Vallès en el seu límit amb el terme municipal de Rubí, just a l'est del nucli urbà de Rubí*".

D'altra banda, a data de desembre del 2012 la Junta de Portaveus de l'Ajuntament de Rubí va aprovar una moció per a la protecció i rehabilitació de l'Estany i el Torrent dels Alous (EXP. 125/2012-ALCALDIA - veure ANNEX 1). Aquesta moció, que rep el suport de diverses entitats, també es va presentar i aprovar a l'Ajuntament de Sant Cugat. De fet, aquest Ajuntament ha fet gestions per intentar incloure l'espai dels Alous dins d'àmbits de protecció supramunicipal (PEIN, Pla especial del Parc Natural de Collserola), però els tràmits definitius encara no s'han iniciat.



Entenem que el projecte presentat pel Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya va totalment en contra de l'acord pres en aquesta moció i de la voluntat de protegir aquesta zona singular entre els termes municipals de Rubí i Sant Cugat, i també al nostre país.

Per tot això demanem que el projecte es desestimi, tot optant per l'Alternativa 0 (no actuació).

Segon.- Objecte, justificació i cost del projecte "Connexió ferroviària del Centre Operatiu de Rubí (COR) d'FGC amb el ramal Papiol / Mollet (ADIF) (clau: EI/IA-TF-13276) i servei públic del projecte.

A la memòria presentada pel Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya, es diu que l'objecte de l'estudi del nou ramal és *"definir les actuacions necessàries per tal de realitzar la connexió del Centre Operatiu de Rubí (COR) de FGC amb la xarxa Ferroviària d'Interès General d'ADIF"* i per a la justificació del projecte diu *"En l'actualitat, els tallers de Rubí d'FGC no disposen de connexió amb la xarxa d'ample internacional, amb la qual cosa es veu limitada, entre d'altres, l'operativitat que es pot oferir al transport de mercaderies a través de les seves línies."* Concretant en l'alternativa escollida, l'Alternativa 1, diu que *"Se trata de poner en valor las instalaciones del centro Operativo de Rubí de FGC a fin de facilitar el mantenimiento de locomotoras, vagones y plataformas propias de FGC que dispone de licencia europea de operador ferroviario, o de otros operadores, potenciales clientes de los servicios que pueda prestar FGC"*. El pressupost total per executar l'Alternativa 1 és de 9.857.919,96 €.

A la memòria presentada no queda clar l'ús real de les instal·lacions un cop finalitzada l'actuació plantejada: quins serveis concrets s'oferiran un cop executat el projecte per part de FGC? En aquesta sentit, la memòria en cap moment fa una justificació econòmica del projecte: la inversió de quasi 10 milions d'euros, quin retorn econòmic real tindrà? A nivell de servei de transport



públic, que és el principal objectiu dels FGC, tal i com indica a la seva pàgina web¹ *“FGC és una empresa pública que opera en els sectors de transport, turisme i muntanya, amb la finalitat de contribuir a la millora de la mobilitat i del lleure a Catalunya. FGC gestiona els recursos i les infraestructures que li han estat assignats i aquells altres que genera, amb criteris d'eficàcia, respecte a la Llei i optimització de la seva rendibilitat econòmica i social. Dins d'aquest context, FGC disposa d'un sistema de contractació d'obres, subministraments i serveis adaptat a les seves necessitats, amb total respecte a la normativa vigent i que garanteix professionalitat i tracte homogeni als seus proveïdors i usuaris”,* i entenent que FGC, i concretament la línia del Vallès, no transporta mercaderies, quin retorn social tindrà aquesta actuació? Com millorarà el servei que actualment es presta a la ciutadania?. Tampoc s'explica com es transportaran les mercaderies a la línia de FGC.

D'altra banda, a la mateixa memòria es diu que:

“Les principals afeccions previstes sobre les infraestructures i serveis existents en l'àmbit del projecte es poden resumir de la següent manera:

- *Afectacions a les línies existents de Ferrocarrils de Catalunya i de ADIF.*
- *Afectació a línies elèctriques*
- *Afectació a una línia de gas d'alta pressió”*

I continua:

“En quan als aspectes socioeconòmics:

- *Des del punt de vista socioeconòmic, inicialment la connexió ferroviària produeix un efecte negatiu sever, donat que els habitants de la zona tenen un gran interès i aprecien molt l'àmbit de l'Estany dels Alous”.*

Entenem que el cost econòmic, ambiental i social que representarà l'actuació proposada fa que el projecte requereixi una justificació més clara i ben

¹ <http://www.fgc.cat/cat/licitacions.asp>



detallada des del punt de vista econòmic i de servei. Simplement dir que “*Se trata de poner en valor las instalaciones del centro Operativo de Rubí de FGC a fin de facilitar el mantenimiento de locomotoras, vagones y plataformas propias de FGC que dispone de licencia europea de operador ferroviario, o de otros operadores, potenciales clientes de los servicios que pueda prestar FGC*” no justifica ni la inversió ni l'impacte ambiental que aquesta actuació representa.

En aquest sentit, trobem a faltar els següents informes:

- Serveis concrets que s'oferiran per part de FGC un cop executat el projecte.
- Justificació del projecte si ja hi ha una estació (la de RENFE-Rubí) que ofereix el servei de mercaderies i que a més està infrautilitzada.
- Justificació de la millora (o dels impactes) del servei públic que actualment presta FGC i que és el principal objectiu d'aquesta empresa.
- Justificació econòmica detallada del projecte que inclogui el retorn econòmic que justifiqui la inversió de quasi 10 milions d'euros.

Per tot això, demanem que el projecte es desestimi, tot optant per l'Alternativa 0 (no actuació).

Tercer.- Alternatives plantejades

A la memòria de l'estudi, en el punt 12.4 “Alternatives plantejades” es diu que “*S'ha descartat l'alternativa 0 (no actuació) perquè si no s'executa la connexió ferroviària, no es dóna solució al programa de necessitats del Centre d'Operacions de Rubí (COR). Es redacta l'estudi informatiu i el present estudi d'impacte ambiental de la connexió ferroviària per identificar l'alternativa més favorable, tant des del punt de vista tècnic com ambiental*”. Tot i així, i en la línia del que es comenta en el punt segon de les presents al·legacions, en cap moment de la memòria del present estudi es descriu el programa de necessitats del Centre d'Operacions de Rubí (COR) que justifiqui descartar l'alternativa 0 (no actuació).



Entrant a les alternatives plantejades, entenem que no s'ha fet un estudi d'alternatives correcte, sinó que hi ha una única alternativa amb dues propostes de mesures correctores que es volen fer passar com alternatives. De fet, en tot moment l'alternativa 1 es presenta com una alternativa amb un impacte menor que l'alternativa 2 sobre la vegetació i flora, fauna, sòls, paisatge, àmbit socioeconòmic, però es reconeix que l'alternativa 1 té igualment un impacte destacable sobre la zona.

La memòria també diu que *“L'alternativa 1 també permet mantenir el traçat previst per la via interpolar, però requereix d'una modificació estructural”* i continua:

“Les diferències entre alternatives, en quan a afeccions a serveis afectats i infraestructures presents:

- L'alternativa 1 afecta el traçat de la Via Intepolar amb projecte constructiu ja aprovat. S'ha compatibilitzat la nova connexió ferroviària amb aquesta via, però suposant un increment de la llargada del viaducte previst en la Via Intepolar i obligant, per tant, a modificar el projecte constructiu d'aquesta i incrementant el seu pressupost d'execució”.

Precisament el juliol del 2009 el grup municipal d'Alternativa Ciutadana de Rubí (ACR) va presentar una sèrie d'al·legacions al Pla Territorial Metropolità de Barcelona. Part d'aquestes al·legacions ja anaven en contra del projecte del Vial Intepolar per la important afectació, entre d'altres raons, que aquesta infraestructura tenia sobre la zona dels Arous (veure ANNEX 2).

Per tant, des de l'AUP seguim apostant per la preservació d'aquest espai i demanem, de nou, que el projecte “Connexió ferroviària del Centre Operatiu de Rubí (COR) d'FGC amb el ramal Papiol / Mollet (ADIF) (clau: EI/IA-TF-13276)” es desestimi, tot optant per l'Alternativa 0 (no actuació).