

Seixanta quilòmetres de discòrdia. Igual que el llarg i encès debat que es va produir i que de fet encara continua sobre el famós Quart Cinturó –ara anomenat ronda del Vallès–, el Vial Interpolar Sud tampoc no deixa ningú indiferent i, com la ronda, té un suport majoritari per part de sectors econòmics i empresarials, però s'hi mostren contraris grups ecologistes de la zona i diverses associacions veïnals. Es tracta d'una carretera que anirà de Molins de Rei a Sant Celoni creuant el Vallès Occidental, amb dos carrils en cada sentit i que ha d'unir diversos polígons industrials. El tram que afectarà la comarca s'iniciarà a Can Sant Joan, a la rotonda de Xavier Cugat del municipi de Sant Cugat del Vallès, travessaria els FGC de Barcelona a Sabadell, aprofitaria l'antic traçat dels Ferrocarrils a Bellaterra i connectaria amb la carretera de Sabadell a Bellaterra BV-1414 fins a arribar al futur enllaç de Sant Pau, a Sabadell. Un estudi encarregat pel govern català està acabant de determinar els pros i els contres de la infraestructura. Es tracta d'una carretera ja proposada i traçada fa més de tres dècades en el Pla Metropolità del 1976, i que tot apunta que ara es farà realitat, no sense una oposició considerable.

RECLAMADA PER LA CAMBRA

El document fet públic per la Cambra de Barcelona el desembre del 2004 titulat *Infraestructures prioritàries a Catalunya* proposava 14 actuacions de nova infraestructura d'alta capacitat, que qualificava com a "imprescindibles". Entre aquestes, el Vial Interpolar Sud, del qual es deia que "suposaria una alternativa per a aquell trànsit de més curt recorregut que no hagi d'accedir necessàriament al Barcelonès". Després de quasi quatre anys, la Cambra no ha modificat gens el seu posicionament i es mostra satisfeta pel fet que aquest projecte tiri endavant. Miquel Valls, president de la Cambra, considera que "la B-30, que dona servei a un important eix econòmic, es troba actualment molt saturada, i cal una nova connexió per als seus nuclis de població, equipaments i polígons". Sobre el possible impacte mediambiental que pugui tenir aquest eix, Valls respon que "cal una apropiada integració en el territori, i que estigui ben connectat als principals pols generadors i d'atracció de mobilitat. Ha de ser una via ben integrada en el seu entorn, que representi el mínim impacte ambiental".

El posicionament de la Cambra de la capital catalana no dista del de la Cambra de Comerç de Sabadell, d'entrada més directament afectada per la via. Pere Puig, president de la Comissió d'Infraestructures, Urbanisme i Transport de la Cambra, considera que "cal desenvolupar el tram de la Interpolar Sud des de la seva connexió amb la ronda Est de Sabadell fins a Sant Pau de Riusec. Les reserves de planejament deixen ja molt marcada aquesta via". Una de les peticions de l'entitat fa referència al seu pas per Barberà del Vallès: "Caldrà que la seva construcció tingui un tractament en aquest terme municipal que faciliti la construcció de la ciutat i que eviti de totes maneres que el seu pas comporti la fractura del nucli urbà". La limitació de la via als 80 km/h no acaba de satisfer Pere Puig, però entén que es faci "perquè els conductors no

se la prenguin com a alternativa a l'autopista AP-7". Tot i aquests detalls, la Cambra veu bé el projecte, sobretot perquè "defensem la idea de les rondes de Sabadell, i la Via Interpolar Sud suposarà tancar el sistema de rondes a la part sud de la ciutat".

Precisament, Cambra de Sabadell i Cambra de Terrassa, juntament amb les entitats empresarials Cecot i Ciesc, han fet públic aquest setembre el seu desig que la Interpolar Sud es faci realitat a través de l'informe *Priorització de les infraestructures al Vallès Occidental*.

UNA ALTERNATIVA A LA B-30

Per als empresaris de Rubí, la construcció de la Interpolar Sud és totalment necessària. Així ho expressa el Fòrum Empresarial Cecot-Rubí. El seu vicepresident, Lluís Ridao, declara que "serà una alternativa a la B-30, molt important per a les comunicacions entre Sant Cugat i Rubí. En canvi, no serà una alternativa al Quart Cinturó, del qual distarà molt; creiem que també s'ha de fer". "Resoldrà molts problemes locals, i ens agrada com està traçat el projecte", afegeix. I és que un dels objectius principals del projecte de construcció de la Interpolar Sud precisament és resoldre la comunicació entre polígons. "La meitat del terreny que pertany al terme municipal de Rubí és sòl industrial, tenim molt de polígon, i penssem que és imprescindible fer aquesta obra, que caldrà que arribi fins a Molins de Rei, ja que, si no, perd el seu sentit", conclou Ridao.

PREOCUPACIÓ PER LA ZONA ESCOLAR

La més que probable construcció del Vial Interpolar Sud, però, ha creat un fort rebuig entre alguns sectors. L'exemple més clar ja el trobem actuant des de l'any 2004, quan va néixer una associació de veïns amb un nom del tot explícit: Bellaterra contra Interpolar. "Tot just es començaven a sentir rumors que es volia fer aquesta carretera, però ningú no n'informava els veïns. Vam veure clar que ens

LA CAMBRA DE BARCELONA JA DEFENSAVA LA CONSTRUCCIÓ DEL VIAL EN UN DOCUMENT PUBLICAT FA QUATRE ANYS, PER LA "SATURACIÓ" QUE PATEIX LA ZONA

L'ASSOCIACIÓ BELLATERRA CONTRA INTERPOLAR VA NÉIXER "PERQUÈ NINGÚ NO INFORMAVA ELS VEÏNS" L'ENTITAT ÉS LA MIERMA QUE NO S'HA FET CAS A CAP DE LES SEVES PROPOSTES

MÉS INFO

ELS AJUNTAMENTS, CRÍTIKS I A L'EXPECTATIVA

La posició dels ajuntaments dels municipis afectats pel futur traçat del Vial Interpolar Sud tampoc no és unànime. Si bé se suposa la seva participació en la redacció del Pla d'Infraestructures de la Generalitat que recull el projecte, la veritat és que es mostren força crítics amb aspectes concrets de la redacció i apunten a la presentació d'una bateria d'al·legacions ara que hi són a temps.

El més contundent és el regidor de Territori de Cerdanyola del Vallès, Rafael Bellido. Diu estar "en contra" del vial comprès entre Sant Cugat i Sabadell, ja que "ocasionaria un problema de fragmentació del nucli urbà de Bellaterra, amb un impacte ambiental i territorial i un cost econòmic rellevant". Per Bellido, la solució passa per "actuar directament sobre la principal causa del problema, el coll d'ampolla viari de la interconnexió entre la C-58 i la B-30, desdoblant aquest punt a les diverses direccions i sentits".

Mercè Conesa, tinent d'alcalde de Territori de Sant Cugat del Vallès, no veu clar el pas de la via per l'estany dels Aulus. "Demaneu que se sotmeti a avaluació ambiental incorporant-lo dins l'estudi d'impacte ambiental. També hem sol·licitat que s'estudiï una alternativa que eviti o, si més no, redueixi, l'afectació sobre els terrenys d'equipament de Can Calopa", informa la regidora, que, tot i això, considera que la carretera és "una inversió necessària per reforçar el teixit industrial i de serveis de la zona".

Ja més allunyats del traçat, a Terrassa, la regidora d'Urbanisme d'aquest Ajuntament, Carme Labòria, considera que "pot ser útil per descongestionar alguns punts concrets, però cal que no es converteixi en una via ràpida, que per a això ja hi ha la B-30".