

PANORAMA ECONÒMIC ▷ Col.laboració de la Cambra de Comerç de Sabadell

Ara és l'hora del Vallès

PERE PUIG YSERN (*)

La comarca del Vallès ha concentrat bona part de la indústria a Catalunya, i ha estat un dels motors industrials de l'Estat espanyol. El creixement econòmic dels darrers anys ha fet créixer la població, però, principalment, s'ha traduït en un augment de la mobilitat de les persones i dels intercanvis de mercaderies.

Malgrat això, el planejament no havia previst les necessitats d'una mobilitat creixent, i en l'actualitat estem davant d'un escenari deficitari en matèria d'infraestructures.

Per no posar en risc el lideratge que hem tingut, ara és l'hora d'aconseguir aquelles inversions que millorin les comunicacions de la nostra comarca; ara és l'hora del Vallès.

Als darrers anys, hem viscut un procés de metropolitització de la Regió de Barcelona, on les relacions entre ciutats i pobles de l'entorn metropolità s'han intensificat amb els nous creixements urbanístics i de població. Aquest procés ha tingut el defecte de respondre massa a un esquema radial amb la ciutat de Barcelona, ja que les infraestructures viàries i ferroviàries responen principalment a aquest dibuix radial.

Aquest procés d'intensificació de les relacions metropolitanes s'ha de potenciar, però incidint més en les relacions horitzontals, vertebrant el territori, creant una xarxa de ciutats articulades, amb gran accessibilitat que doni resposta a una mobilitat cada cop més multidireccional. El fort creixement urbanístic, s'ha produït molt sovint d'una manera desestructurada, traduïnt-se en un augment de l'ocupació del sòl, sense unes infraestructures adequades que posin en relació aquestes noves peces territorials i els nous creixements urbanístics. Cal estructurar el territori i els nous creixements amb les infraestructures necessàries.

D'altra banda, existeix un context de globalització on els processos econòmics estan més internacionalitzats, on els territoris competeixen per atraure inversions i on tenir un territori de qualitat és cabdal per estar ben situats en el context econòmic nacional o europeu i fins i tot mundial.

Les estratègies de les empreses es dirigeixen a potenciar l'agilitat en la cadena de subministrament, que a la pràctica es tradueix en una demanda elàstica, que s'ha de cobrir en temps real. El transport de mercaderies ha d'afrontar nombroses dificultats, com la sobrecàrrega de



Pere Puig amb Alex Ramirez, cap tècnic del departament

les carreteres, en un context massa dependent del transport rodat si ens comparem amb Europa o els EE.UU. La competitivitat econòmica de la nostra demarcació depèn en bona manera de tenir una xarxa d'infraestructures eficient i sostenible.

Competitivitat

En aquest sentit, no podem seguir sent competitiu tenint una demarcació amb prop de mig milió d'habitants sense unes rondes internes de distribució del trànsit de Sabadell i demarcació. La Ronda del Vallès i l'anella de rondes de Sabadell formen un mateix conjunt en dos nivells diferents. El tancament i finalització de cada projecte de Rondes és imprescindible, pel correcte funcionament de la mobilitat metropolitana, i de la demarcació de Sabadell.

L'objectiu que es vol aconseguir amb la construcció d'aquests eixos, és dotar d'una major accessibilitat i rapidesa de desplaçaments entre els principals nuclis de l'arc metropolità i els polígons d'activitat econòmica.

Per tant, perquè aquesta accessibilitat sigui efectiva, no només s'ha de poder arribar a completar, en el menor temps possible, el trajecte entre Mataró i Sabadell o entre Martorell i Granollers. També cal que el trànsit que vingui per aquestes vies es distribueixi per les ciutats també de forma ràpida i sense haver de creuar carrers urbans, que sa-

lurín el trànsit dels centres de les ciutats.

Per aquest motiu, completar l'anella de rondes de la ciutat de Sabadell és importantíssim, per tal de redreçar i redistribuir el flux de trànsit que provingui de les rondes metropolitanes com el trànsit intern de la demarcació. En aquest sentit, si la Ronda Oest no té continuació, els 30.000 vehicles que hi circularan al dia, hauran de seguir creuant el nucli urbà de Sabadell, perdent el caràcter de via ràpida.

Cada tram del projecte resol alguns dels problemes de mobilitat més greus de la demarcació, és el cas de la Ronda Est, de la qual no existeix encara el projecte. Aquesta, resoldrà la difícil comunicació entre els polígons del eix del Ripoll, des de Castellar del Vallès fins a Montcada i Reixac.

Transport públic

Però, els problemes de mobilitat no és resolen només amb infraestructures viàries, cal també dotar el territori d'infraestructures de transport públic. El perllongament de la línia dels FGC afegirà cinc estacions a Sabadell, i dos més a Castellar. Aquest projecte farà augmentar l'accessibilitat a la xarxa de transport públic i afegirà nous usuaris al ferrocarril.

La futura línia orbital pretén trencar la radialitat de la xarxa de rodalies i permetrà transportar en les previsions inicials al voltant de 185.000 viatgers per dia. Aquesta nova

línia haurà de comunicar directament Sabadell o Barberà amb Mataró o Vilafranca sense passar per Barcelona. Altres propostes que cal finalitzar és l'ampliació de la línia C-7 de Rodalies cap a Mollet, reforçant l'eix econòmic que caracteritza la B-30. A mig termini, també cal contemplar una segona línia orbital cap a Granollers, connectant les poblacions de Polinyà, Palau-solità i Plegamans, Lliça d'Amunt... amb Sabadell.

Amb la bifurcació planejada a partir de Sabadell Estació, quedaria assegurada la possibilitat de construir aquesta nova línia en un futur proper, com també la connexió amb la xarxa Renfe a partir de l'estació de Tres Creus.

Hi ha nous modes de transport complementaris al tradicional que ens apropen a un nou escenari de mobilitat com el tramvia. Aquest és un transport molt atractiu, però també ho és tenir una bona xarxa de carrils bici, carrils bus...

Tots aquests transports circulen en superfície i demanen treure espai al vehicle privat, si tenim en compte que Sabadell no compta amb unes rondes de circulació viària que evitin passar pel centre, el cotxe no tindrien alternativa, seguiren passant pel centre, creant un greu problema de mobilitat, ja que es deixaria sense espai de circulació al tipus de transport majoritari, el vehicle privat.

No s'haurien de plantejar aquests projectes sense re-

soldre primer els problemes de mobilitat viària més importants que existeixen a tota la demarcació. El tren tramvia, els carrils bici o els carrils bus són projectes ambiciosos necessaris i molt positius en el marc d'una mobilitat sostenible, però s'han de fer amb conformitat amb la realitat territorial de la nostra demarcació, lluny de models abstractes que no responen a la nostra realitat socioeconòmica.

Aeroport i AVE

La realitat metropolitana del Vallès està només superada per les àrees metropolitanes de Madrid i Barcelona; en canvi, el Vallès està lluny de tenir alguna de les infraestructures més importants de l'Estat.

L'Aeroport de Sabadell és una infraestructura cabdal pel nostre territori, amb un gran futur, sobretot pel que fa a l'aviació corporativa, i els avions de nova generació que tenen un cost molt més baix, aquests redueixen els efectes del soroll i maximitzen la seguretat.

Estem davant d'una nova generació d'aeronaus a l'abast d'una franja més gran de població, que farà augmentar l'activitat aeronàutica. El gran emplaçament de l'Aeroport de Sabadell, dins la Regió Metropolitana de Barcelona, el fa esdevenir el més important pel que fa a l'aviació general.

Una estació d'AVE a la comarca suposaria una alternativa de pas a l'estació de Sants o la Sagrera a Barcelona i augmentaria l'accessibilitat de la nostra comarca amb les ciutats del sud de França i les principals ciutats de la resta de l'Estat. Altres regions on ha arribat el tren d'alta velocitat han vist augmentat els beneficis econòmics derivats de estar ben comunicats amb l'entorn d'un radi de 600 quilòmetres.

La importància socioeconòmica de la nostra comarca fa necessària estar situats al mapa europeu de l'Alta Velocitat ferroviària.

En un context d'increment de la mobilitat de les persones i les mercaderies, l'immobilisme en matèria d'infraestructures té el perill de malmetre les oportunitats de creixement econòmic, creant un escenari de futur de pèrdua de competitivitat econòmica enfront d'altres territoris. El lideratge de la nostra comarca es pot veure amenaçat si no som capaços de preveure les necessitats futures que reclamen un nou model de mobilitat.

Construir aquestes noves infraestructures, posant-les en relació amb el paisatge, ajudaran al desenvolupament econòmic i faran créixer el benestar i la competitivitat de la demarcació. Ara Desenvolupament i Sostenibilitat són possibles al Vallès ■

(*) **President de la Comissió d'Urbanisme, Infraestructures i Transports**