

El corredor mediterrani és ferroviari, però no només és ferroviari. Va més enllà del ferrocarril. Es tracta d'una sèrie d'infraestructures fonamentals que han de vertebrar tota la mobilitat del país i, al mateix temps, donar resposta a les seves necessitats. És per aquest motiu que no només ha de connectar les principals àrees econòmiques amb tren, sinó que també ho ha de fer amb els principals punts logístics, portuaris i aeroportuaris, i també amb tota la xarxa de carreteres ja existent i la prevista per als pròxims anys. D'això dependran, en gran mesura, la competitivitat de l'economia i les empreses catalanes i la cohesió territorial del país. El corredor mediterrani també és aeri, marítim i, especialment, viari.

El transport per carretera té un pes molt important en el moviment de mercaderies a Catalunya. L'any 2012, segons les dades ofertes pel Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat, va suposar fins a un 97% de tot el transport terrestre al Principat, en contra del 3% de quota que va tenir el ferrocarril. Una dinàmica diferent a la d'Europa que, amb una xarxa d'infraestructures

El Quart Cinturó (B-40) es converteix en una alternativa real a l'AP-7 a l'àrea metropolitana, la principal zona industrial del país, on ajudarà a descongestionar el trànsit. Una infraestructura que, combinada amb el corredor mediterrani ferroviari, ha de fer més eficient el transport de mercaderies.

La Ronda del Vallès

sovint més desenvolupada que a l'Estat espanyol, el mode ferroviari arriba fins el 18% de tot el tràfic terrestre de mercaderies. Si bé des del govern es vol avançar en el mateix sentit que la resta del continent, cal anar cap a la complementarietat i la intermodalitat entre els diferents modes de transport.

Que el sistema viari assumís tota aquesta càrrega del transport de mer-

caderies, com ja ho fa ara en certa mesura, tindria conseqüències negatives a llarg termini, especialment pel que fa a l'impacte mediambiental, la saturació del mateix sistema viari i la ineficiència del servei. La interrelació entre els sistemes ferroviari i viari al corredor mediterrani, la seva complementarietat, és necessària i ha de contribuir positivament a la millora de la qualitat,



El Quart Cinturó encara avui té pocs trams en servei i requerirà moltes inversions per a la seva posada en funcionament definitiva.

Dossier Euram

capacitat i eficiència del sistema de transport. De la mateixa manera, també serà beneficiosa la seva bona relació amb els principals nodes logístics i de transport i amb els centres de producció i distribució.

Actualment, el corredor mediterrani viari, al seu pas per Catalunya, el conforma principalment l'autopista AP-7, una gran via de pas que travessa el país de nord a sud, des de la frontera francesa fins al País Valencià, i que passa just pels afores de Barcelona. A les comarques gironines està acompanyada per l'oblidada N-II i al Camp de Tarragona i les Terres de l'Ebre per la N-340, també coneguda com a carretera del Mediterrani. No obstant això, cap via amb la capacitat necessària no acompanya l'AP-7 al seu pas per l'àrea metropolitana de Barcelona, amb l'excepció de la B-30, que només dona cobertura a l'àrea més congestionada, la del Vallès Occidental.

Tot i això, tant la carretera N-II com la N-340 presenten mancances en molts trams del seu recorregut. Des d'un punt de vista funcional, segons la Generalitat, no constitueixen alternatives reals ni vàlides per als recorreguts llargs. Per aquest motiu des de l'administració catalana es reclama la construcció d'una nova autovia, l'A-7, que es converteixi en una autèntica alternativa a l'AP-7. En aquests moments, però, l'A-7 només és una realitat en alguns trams determinats, no en la majoria, i genera una reclamació territorial creixent. La vertebració de tota una sèrie de vies –amb les seves alternatives que descongestionin el trànsit– al voltant de Barcelona, a la seva àrea metropolitana, esdevé clau per a l'economia catalana.

En aquest sentit cal tenir en compte que el Vallès, juntament amb el Baix Llobregat, constitueix la gran àrea industrial de Catalunya. A hores d'ara acull fins el 77% de tota la superfície de polígons industrials de l'àrea metropolitana i al voltant del 40% del total de superfície industrial del país. Per les seves carreteres, hi passen cada dia milers de vehicles pesants, que necessiten bones vies. És per aquest motiu que cal una bona xarxa d'infraestructures viàries, capaç de gestionar tot el trànsit que s'hi genera. Projectes com ara l'anomenat Quart Cinturó (B-40), també conegut com la Ronda del



EL TEMPS

Per les carreteres vallesanes, hi passen cada dia milers de vehicles pesants, que necessiten unes

Vallès, que ha d'actuar com a ronda metropolitana. Aquesta autovia orbital de Barcelona, que és una alternativa seriosa a l'avui inexistent sistema de l'AP-7/B-30, encara ara té pocs trams en servei i requereix moltes inversions per a la seva posada en funcionament.

El tram d'aquest quart cinturó que connecta Abrera i Terrassa està parcialment executat. Només els subtrams entre Abrera i Olesa de Montserrat i entre Viladecavalls i Terrassa es tro-

ben en servei des del 2010. El tram central, que connecta Viladecavalls i Olesa, es troba pendent d'acabament i redueix de manera important la potencialitat de tot el tram. No obstant això, la seva finalització no s'inclou dins les prioritats del govern espanyol. El Ministeri de Foment al·lega les dificultats pressupostàries del moment. Exigeix una forta inversió que, segons els pressupostos generals de l'estat (PGE), s'eleva fins als 201,7 milions d'euros, perquè inclou un doble túnel de 900 metres de llarg. Les obres, licitades l'any 2006, estan aturades a hores d'ara, i l'estat no té cap inversió projectada en aquest tram durant el 2014 i només 19,87 milions per al 2015. Per al 2016 s'espera que en siguin 31,45 milions. Tot fa apuntar que les obres s'allargaran fins al 2017. Es tracta d'una àrea congestionada però

El Vallès aplega més del 40% de la superfície industrial de Catalunya



bones infraestructures viàries.

fonamental per al teixit industrial i comercial.

Un altre dels trams d'aquesta ronda metropolitana que la Generalitat ha considerat com a estratègic és el que uneix les dues capitals del Vallès Occidental, Terrassa i Sabadell, el qual ha de servir per a enfortir la interconnexió entre les dues grans ciutats vallesanes. L'expedient, però, va ser arxivat per l'estat el desembre del 2012 perquè l'avaluació ambiental havia caducat. Per a reprendre el projecte serà necessari iniciar una altra vegada la tramitació d'un nou estudi informatiu i una nova avaluació ambiental. A hores d'ara s'està treballant per a consensuar una posició entre el territori i la Generalitat per anar a Foment, tot i que no genera un conflicte territorial tan profund com en unes altres zones del seu pas.



El tram que el segueix, el que va entre Sabadell i Granollers, també hauria de tramitar novament l'estudi informatiu i l'avaluació ambiental per la seva caducitat. Es tracta del tram que més conflicte i debat ha generat al territori, tot i que segurament quedarà aturat tant per aquests condicionants procedimentals com per la situació econòmica i les disponibilitats pressupostàries de l'Estat. No obstant això, tenint en compte la futura descongestió d'altres vies i la potenciació de la quota ferroviària, la Generalitat vol tornar a la casella de sortida per planificar aquest tram amb més rigor i de manera correcta, amb un estudi previ i exhaustiu de les necessitats de mobilitat.

Pel que fa a la seva continuïtat, al sud hi ha el projecte d'autovia A-7 entre els municipis d'Abrera i Vilafranca del Penedès, que havia de ser licitada pel Ministeri de Foment abans d'acabar el 2012 però que des del 2004 es contesta que se n'està redactant l'estudi informatiu. Per una altra banda, pel que fa al nord del Quart Cinturó, hi ha constància que el ministeri ha ordenat un estudi sobre la seva continuïtat des de Granollers fins a Maçanet, que s'hauria de constituir com una alternativa als trams entre Montgat i Tordera i entre Tordera i Maçanet.

Tota aquesta infraestructura viària, però, s'ha de posar en interrelació amb el mode ferroviari a través de les anomenades terminals intermodals, que permeten transferir les mercaderies

es del camió al ferrocarril i viceversa, i, d'aquesta manera, fer-ne més eficient el transport. En aquest sentit, en l'àmbit d'influència del Quart Cinturó, hi ha tres projectes: la nova terminal del Prat, a tocar del Port de Barcelona, sobre l'antiga llera del riu Llobregat; l'ampliació de la terminal del Vallès, al municipi de la Llagosta; i la nova terminal i àrea logística del Penedès, al costat de la localitat de Banyeres del Penedès. Estan inclosos en el protocol de col·laboració entre Foment i la Generalitat, i el govern ja ha lliurat al ministeri els estudis relatius a l'encaix territorial i urbanístic de les terminals, d'accessibilitat i els que fan referència al mercat logístic.

Un corredor mediterrani ferroviari amb una quota superior al 15%, a nivells de la mitjana europea, sumat a un augment d'aquesta quota als ports de Barcelona i Tarragona per sobre del 35% –avui una mica per sobre del 10%– ha de servir per a descongestionar de manera molt important el sistema viari. El ferrocarril modificarà la demanda de mobilitat i guanyarà en importància. Però el corredor no només és ferroviari, sinó que també és viari. La combinació dels dos modes, en aquest sentit, no sols ajudarà a distribuir millor el trànsit de mercaderies, sinó que també farà més eficient el transport terrestre de mercaderies gràcies a la intermodalitat i la complementarietat dels diversos sistemes de transport.

Nicolás Tomás