

DIMENSIÓ FÍSICA DE L'ESTRUCTURA ECONÒMICA DE LES CIUTATS DE LA C-17 RECURSOS I PROPOSTES TERRITORIALS

RESUM EXECUTIU

1 Les ciutats de la C-17 es situen sobre un **corredor d'infraestructures**, que s'ha anat construint on la geografia millor ho permetia, no sense dificultats, aprofitant els corredors i els passos naturals.

Aquestes infraestructures, des de la calçada romana, la carretera N-152, el ferrocarril de Puigcerdà i l'actual autovia C-17, relacionen les ciutats i donen servei als seus espais comarcals, son una mena de fil conductor sobre el que avui detectem problemes i ineficiències, cal doncs, millorar i en definitiva **actualitzar aquestes infraestructures de l'eix**.

A la secció 4 d'aquest treball es detallen i quantifiquen les actuacions planificades en infraestructures, aquest és un material que pot resultar útil per a la fixació de prioritats i la programació de les actuacions.

2 L'actual situació de crisi econòmica si ens fixem en els indicadors de mercat laboral (afiliació a la seguretat social i atur) pot durar un temps considerable, com s'explica a la secció 1 del treball, per a creixements del PIB inferiors al 3% anual no es recuperaria la ocupació que hi havia a Catalunya el Juny de 2008 durant el present decenni, i això és bastant probable.

Cal doncs aprofitar al màxim els recursos de que disposem, recursos que es troben en les persones i en el territori.

Aquest treball te per objecte **identificar els recursos físics i donar arguments per a utilitzar-los de manera duradora**, tractem per tant de recursos territorials es a dir de la matriu biofísica (natura) de i la transformació humana d'aquesta matriu (construcció).

3 L'eix de la C-17 és un **espai molt industrial**, encara que heterogeni i amb protagonistes diversos quant a recursos segons els territoris, es per això que hem dedicat una secció completa, la 3, a l'estudi de la disponibilitat de sòl per activitats econòmiques a l'espai C-17, ciutats i comarques.

Al final de la secció 3 es fa un recompte del sòl que podíem anomenar de disponibilitat immediata (solars edificables). La xifra total a nivell de comarques és força elevada, unes 1.590 ha., malgrat que la distribució és molt desigual a escala de municipis. Manlleu i Vic tenen més de 100 ha, inclosos els sòls d'us mixt, altres com Ripoll tenen molt poc, menys de 7 ha. i altres no en tenen com Canovelles, Mollet del Vallès o Lliça de Vall.

A nivell comarcal, a la secció 2, s'ha fet una estimació del "sòl equivalent" que ha pogut buidar-se per causa de la crisi, en funció de la disminució del nombre de ocupats per sectors d'activitat, el resultat és d'unnes 230 ha. edificades i que caldria estudiar en detall per estimar les possibilitats de reutilització, cas a cas.

Caldrà doncs establir maneres diferents d'actuació segons els llocs: en uns casos activant reserves de sòl no desenvolupat, en altres transformant sectors industrials de sol urbà buit per obsolescència i en altres establint polítiques de cooperació a escala plurimunicipal o comarcal.

4 Com es veu a la secció 2 del treball, que s'ocupa de la dimensió física de les variables econòmiques, existeix una varietat notable d'estructures productives als diversos territoris i amb diferents nivells d'especialització.

És per això que si bé la indústria és fonamental al llarg de gairebé tot l'eix, a la Cerdanya la construcció havia estat el sector dominant i un us del territori basat en els recursos locals de natura i paisatge pot ser una bona alternativa.

Això últim també pot ser pertinent per altres territoris i compatible amb la indústria que requerirà alhora de millores infraestructurals per mantenir-se i desenvolupar-se.

En definitiva existeix una bona varietat de recursos territorials i caldran, doncs, uns **arguments específics pels projectes de futur de cadascun dels territoris**.

5 Recursos i espais de projecte.

- **Als territoris de muntanya la natura i el paisatge** són recursos socialment molt valorats i la posició de la vall cerdana amb les muntanyes que la envolten i mol pròxima a grans aglomeracions urbanes ben connectades a escala global, els posa de forma clara en valor.

Caldrà continuar amb la millora dels accessos, des de l'eix de la C-17: el ferrocarril a desdoblant i millorar i la pròpia carretera amb els túnels de Toses, són projectes ja planificats que cal desplegar.

Les activitats turístiques relacionades amb natura, paisatge i esports de la neu encara tenen molt camí a fer si comparem la regió pirinenca catalana amb altres regions europees de muntanya, però caldrà que la estructura productiva d'aquest territori també vagi en la mateixa línia d'aquelles regions, el foment dels establiments, les instal·lacions turístiques i els serveis comercials, és una bona alternativa al sector de la construcció especialitzat en les segones residències i molt més depredador de recursos.

El patrimoni urbanístic de la vall, la ciutat de Puigcerdà i els pobles del peu de mont ofereixen un recurs de localització per aquests usos adequat, accessible i respectuós amb el medi.

- Als territoris **industrials de muntanya**, com la Garrotxa i el Ripollès podem sumar als recursos propis de la natura, representats de forma molt notable i singular, **la tradició i la potència industrial** dominant encara en la estructura econòmica d'aquestes comarques, amb un fort potencial exportador.

Natura, paisatge i indústria, no són tant sols compatibles, poden ser fins i tot sinèrgiques en territoris de llarga història industrial, doncs el patrimoni arquitectònic industrial que ha modelat també el paisatge, com ho va fer abans l'agricultura, pot ser reutilitzat com a nou recurs econòmic.

Les ciutats i els pobles són els llocs adients per la continuïtat, la transformació i l'establiment de noves activitats de forma compatible i propera als habitatges i als serveis.

Ens cal el sòl i la localització més adequada per a les activitats industrials, en aquest sentit la limitació física de certs emplaçaments, com és el cas de Ripoll, ens fa mirar l'entorn comarcal amb atenció.

També ens cal l'equipament i la connexió necessària amb les grans xarxes territorials d'energia, comunicacions i transports per a fer més competitives les activitats industrials implantades i per atraure i desenvolupar de noves. El transport sostenible i eficient sobre l'eix de la C-17 necessita dels equipaments

i serveis adequats, les regions europees industrials de muntanya disposen de transport ferroviari de mercaderies, es a dir de ferrocarrils i estacions intermodals.

- A la **plana d'Osona**, a la natura el paisatge i la indústria es suma un sector agropecuari potent, base de recursos locals pel sector agroalimentari i una capital històrica que és avui centre de serveis amb la universitat "Central de Catalunya" com a nova peça clau.

La C-17 i eix transversal donen a la plana de Vic una bona accessibilitat des d'arreu del país i per tant centralitat a escala del territori català i és dins d'aquest espai de cruïlla on podria estar la estació de mercaderies del modern ferrocarril que d'aquesta manera contribuiria a fer més competitiva la localització de les activitats existents i atractives les noves implantacions industrials.

Al llarg de l'eix de la C-17 i amb accés directe des del sistema viari principal el planejament urbanístic disposa reserves de sòl per activitats econòmiques amb algunes peces estratègiques quant a localització i dimensions, a ponent de Vic, a Gurb amb accés a l'eix transversal, a Manlleu just a la bifurcació de la C-17 amb la C-37, que a través dels túnels de Bracons dona accés a la Garrotxa, i a Torelló amb accés des d'aquesta mateixa carretera.

- Al **Congost**. L'eix de la C-17, carretera i ferrocarril, travessa un pas natural difícil i aquesta dificultat a fet que fins avui presenti problemes d'eficiència pel que fa al ferrocarril de via única i un fort impacte ambiental pel que fa a la carretera, especialment a les poblacions del Figaró i Aiguafreda on la carretera es situa sobre la mateixa llera del riu.

Cal, avui, actualitzar aquestes infraestructures de manera eficient però també respectuosa i integrada amb el territori, si més no, com ho va ser la implantació del ferrocarril a la segona meitat del segle XIX.

- A La **plana del Vallès**. Entrem a la Regió metropolitana de Barcelona (RMB), l'eix de la de la C-17 accedeix a la depressió prelitoral catalana i facilita l'accessibilitat a la major concentració industrial de la península.

Dins d'aquests espai vallesà podem pensar en dos espais de projecte:

- **El territori del Baix Congost i la Vall del Tenes**: La Garriga, Canovelles, Les Franqueses del Vallès, Granollers, Lliçà de Munt, Lliçà de Vall i Parets del Vallès.

Es tracta d'una de les àrees estratègiques de la RMB, el planejament territorial vigent (PTMB) la regula com una de les tres àrees de "reforçament nodal metropolità" on caben opcions i actuacions importants a escala metropolitana.

El caràcter i l'abast de les opcions establertes al planejament territorial, precisa de plantejaments cooperatius i concertats a desenvolupar mitjançant un planejament d'àmbit plurimunicipal per donar coherència dins del continu urbà existent a les opcions i actuacions a concretar en el propi planejament director urbanístic.

Aquest planejament director hauria de posar l'accent entre altres qüestions en:

- Estructurar i millorar els polígons industrial existents, fruit de plans parcials diversos en diferents municipis. El desenvolupament dels sectors planificats i les possibles extensions són temes clau per l'estructuració i millora del conjunt.

- Relligar estructures urbanes desconnectades amb nous teixits urbans, equipaments i espais públics a escala del conjunt urbà, En definitiva noves centralitats.
- Desenvolupar i ordenar la xarxa ambiental d'espais oberts i zones verdes. Mosaic agroforestal, espais fluvials i parcs urbans.
- **El territori de la part baixa del Vallès Oriental** on l'eix de la C-17 es troba amb el Corredor Mediterrani: Granollers, Parets del Vallès, Montmeló, Mollet del Vallès...
Al llarg d'aquest territori i en paral·lel a la C-17 es pot desenvolupar tot un seguit de projectes, avui molt necessaris:
 - L'estació intermodal (carretera – ferrocarril) de mercaderies de la Llagosta sobre el Corredor Mediterrani.
 - La ordenació de l'espai entre la ciutat de Mollet del Vallès i la Riera de Caldes.
 - La transformació urbana de Can Prat a Mollet.
 - El nou traçat de la C-17 entre Mollet i Lliçà de munt.
 - La Ordenació dels espais entorn al circuit de Catalunya, a Montmeló i Granollers.
- Pel **territori C-17 en conjunt** ens cal, per tal d'adaptar-nos i ser competitius en un món global, que l'eix C-17 connecti amb el corredor mediterrani i a través d'aquest amb els fluxos de persones, mercaderies i informació d'escala global i això requereix d'actuacions específiques a diferents escales i en diferents llocs del territori.

6 Cap a la Catalunya nodal. Les ciutats de la C-17 són ciutats nodals dins del sistema urbà català, un sistema urbà d'origen "plurinuclear", que cada vegada resulta ser més "policèntric", i que cal estructurar com un autèntic sistema "multinodal", on cada part del territori, tot mantenint la seva pròpia personalitat, tingui el seu lloc dins d'una xarxa de ciutats integrada a escales majors.

Aquesta integració s'ha de construir tot fent possibles aquelles sinergies més positives quant a sostenibilitat ambiental, cohesió social i eficiència econòmica. Per que això sigui una realitat cal seguir treballant amb la entesa de que cal sumar esforços per a desplegar projectes que es desenvolupin a partir de les potencialitats i els recursos territorials de que disposem i això ha de ser possible a partir de la cooperació i la concertació entre ciutats i territoris amb arguments comuns i organitzades en xarxa.

Josep Maria Carrera Alpuente
arquitecte
Primavera de 2014