

Els efectes macroeconòmics també són considerables. La construcció de la B-40 provocarà un increment de la producció a Catalunya equivalent a 1,6 vegades la inversió necessària. Respecte de la producció total a Espanya, l'increment oscil·la entre 2,3 i 2,7 vegades la inversió necessària. La creació de llocs de treball varia entre 10.000 i 30.000 llocs de treball, en funció del concepte de B-40 considerat.

Finalment, segons els resultats de l'estudi, el cost d'oportunitat suportat per l'economia i la societat catalanes pel fet de no tenir en servei aquesta infraestructura des de l'any 1996 –data inicialment prevista pel Ministeri– supera el cost de construcció.

Les conclusions de l'estudi permeten assegurar la viabilitat i la necessitat d'aquesta infraestructura viària llargament esperada. Ara bé, tornant a les hipòtesis de partida, és imprescindible donar un impuls decidit al transport públic en la regió metropolitana de Barcelona, ja que la B-40 és solament una part de la solució dels problemes de mobilitat. Això solament serà possible si es destinen fortes inversions a l'ampliació del sistema de transport públic. Tanmateix, en un entorn dispers i de baixa densitat com la regió metropolitana de Barcelona, el transport públic que millor s'adapta

a la majoria de relacions és l'autobús interurbà, i aquest necessita bones carreteres per poder oferir un servei de qualitat.

Pel que fa a l'altra consideració, els diferents tipus de desenvolupament urbanístic, és evident que el projecte de la B-40 s'ha de coordinar amb la planificació territorial. D'aquesta manera serà possible, d'una banda, ordenar el creixement urbanístic, evitant que la construcció d'una infraestructura com aquesta serveixi per a augmentar les pressions urbanitzadores i, de l'altra, integrar la via en l'entorn immediat, minimitzant l'impacte de la implantació. L'elevada rendibilitat social del projecte permetrà destinar més recursos a la construcció i aconseguir un disseny de més qualitat.

La construcció de l'autovia orbital B-40 com a tram de continuïtat de l'eix d'autovia del corredor del Mediterrani tindria un altre benefici col·lateral de gran importància: permetria d'assignar a la B-40 la funció de variant metropolitana de la carretera N-II i, per tant, de demanar la transferència de l'actual N-II, al seu pas pel Maresme, als ajuntaments, que podrien transformar-la en una via més local i urbana, més d'acord amb el seu entorn. Es resoldrà així una incongruència viària que ha comportat l'existència de nombrosos punts negres, i l'acumulació d'accidents.

Manel Larrosa

Associació per la Defensa i l'Estudi de la Natura (ADENC)

EL QUART CINTURÓ O LA DESTRUCCIÓ TERRITORIAL

A la regió metropolitana de Barcelona, totes les autopistes s'han fet sobre eixos precedents de ferrocarrils.

Aquest sistema comprèn les línies de la costa, les de les valls fluvials del Llobregat i el Besòs, l'enfilada cap a Manresa i Vic, l'eix de l'Anoia i, fins i tot, hom pot constatar com la línia dels túnels de Vallvidrera era oberta, abans que per una autopista, per un ferrocarril construït feia setanta anys.

El territori prèviament travat per les línies ferroviàries s'ha consolidat finalment per una línia de xarxa vial bàsica, la qual nodreix, però, un territori prèviament organitzat per a línia fèrria. L'espai del ferrocarril té, per tant, un abast molt més acusat que les autopistes, les quals han generat un continu urbà, una taca d'oli de menor escala. Mentre que els ferrocarrils han sistematitzat uns nuclis urbans enfilats en un sistema d'espais lliures a una escala territorial força gran i que ens recordaria els sistemes suburbà anglès o alemany, les autopistes han consolidat una taca urbana situada en una estreta rodalia de la ca-

pital i han generat una urbanització que ha estat molt menys respectuosa amb el territori. Si hom pot parlar de *ciutat de ciutats* com a model territorial metropolità és gràcies al ferrocarril i mai a la xarxa d'autopistes.

Però el sistema s'ha anat pervertint gradualment. Podem veure, així, com la claredat de les dues línies de ferrocarril que hi ha a les dues grans valls fluvials, el Besòs i el Llobregat, és molt més coherent que no pas les línies d'autopista i d'autovia que s'hi han traçat posteriorment.

I si bé en un principi hi havia un cert equilibri en l'esquema de doblar amb una línia d'autopista/autovia les línies de ferrocarril, en els darrers temps aquest fet s'ha capgirat del tot i ara ja són sempre les línies de xarxa vial bàsica les que prenen el relleu. Així ho podem veure amb la connexió de la B-40 des de Granollers a Mataró, amb la reconversió en autovia de la N-340 per l'Ordal i amb les propostes del Túnel d'Horta o la duplicació de l'autovia de l'Ametlla, etc.

Val a dir que a Europa, en les principals regions metropolitanas, així com en les grans regions, les dotacions són sempre superiors en ferrocarrils que en autopistes, de manera que l'empat que en el nostre territori s'ha produït no deixa de ser un pas enrere respecte del model europeu. Però el pas enrere és molt greu si, a més, ens dediquem ara a superar en molt la dotació ferroviària amb la noves autopistes/autovies.

En el debat actual sobre les infraestructures del país, a través de l'entitat ecologista ADENC hem aportat dades exhaustives de comparació i mesura de les dotacions del total de les regions europees. Aquestes dades ens indiquen molt clarament que Catalunya és capdavantera pel que fa a la dotació d'autopistes i autovies en les regions de més de tres milions d'habitants, mentre que ens situen a la cua, molt per sota de la mitjana, en relació amb els ferrocarrils. Aquest fet, explicat en nombrosos estudis,⁽¹⁾ no ha estat mai refutat i indica una dada objectiva que hauria de frenar moltes aspiracions tecnocràtiques i sense fonament de multiplicar la xarxa bàsica catalana en funció d'un suposat i falç endarreriment infraestructural. Endarreriment que es postula per a les autopistes i autovies, quan el cert és que se situa en l'àmbit del ferrocarril i, en algun cas, en la xarxa distribuïdora local de carreteres.

El cas del Quart cinturó es paradigmàtic d'aquesta situació. Es pretén una gran artèria al llarg de la depressió prelitoral, a molt curta distància de l'AP7 i sense cap plantejament de transport públic alternatiu. Al llarg de l'AP7 tampoc mai no s'ha fet cap proposta de línia ferroviària potent. L'enllaç Mollet/Papiol, pensat inicialment per a mercaderies, no és ni de bon tros una línia potent i connectada amb la xarxa de la resta de ferrocarrils de travessa, que són la major part de les línies suburbanes metropolitanes (RENFE C2, C3 i C4, més FGC a Terrassa i Sabadell).

L'alternativa entre ferrocarril i autopista no és cap dilema en el qual cada territori pugui escollir lliurement. Hi ha un límit clar al creixement de la xarxa viària i només el ferrocarril pot resoldre una demanda creixent de mobilitat. D'aquest fet, n'és una prova radical el recent estudi de la Cambra de Comerç de Barcelona en favor del Quart cinturó. Aquest treball és el millor al·legat en contra d'aquesta via en dibuixar un escenari de col·lapse total en la xarxa viària metropolitana en un horitzó molt proper. Un col·lapse que es deriva, sobretot, de l'increment de la mobilitat local entre municipis, però en cap cas del trànsit de pas. Amb el Quart cinturó es proposa construir una via de llarg recorregut, quan el problema el tenim de porta a porta per als residents locals en les seves relacions quotidianes. És clar que resulta impossible duplicar alhora les xarxes bàsiques, les secundàries i les principals vies de repartiment urbà per a una demanda de mobilitat que quasi podria duplicar l'actual i és també manifest que aquesta mobilitat

només podrà ser raonablement atesa si se'n planteja una bona quota amb ferrocarril. Per contra, a les administracions i a les entitats promotores del Quart cinturó no els resulta gens plaent de rebre estudis que mostren que les necessitats locals i metropolitanes es podrien resoldre amb altres opcions més econòmiques, més eficients i respectuosos per al territori. I aquestes propostes, ja formulades i escrites, tampoc mai no reben cap resposta seriosa. (2)

I, així, mentre que Madrid colonitza des de fa uns anys un ampli territori de la seva regió metropolitana amb extenses línies de Metro, que són veritables ferrocarrils suburbans, a la regió de Barcelona estem exhaurint un capital territorial de regió articulada amb riquesa per un sistema de ciutats. Tot plegat, per manca de visió i voluntat de fer allò que els temps passats ens han mostrat com una gran lliçó: la potencialitat del ferrocarril per a generar un territori sàviament humanitzat.

Catalunya és capdavantera pel que fa a la dotació d'autopistes i autovies mentre que ens situen a la cua en relació amb els ferrocarrils

La Regió Metropolitana de Barcelona se situava fa uns anys a mig camí entre un model de ciutat molt centripeta com Madrid i els models d'algunes àrees metropolitanes com París, Londres, Berlín, o el Rhur, etc., on la pluralitat de nuclis, la seva potència respectiva i una armadura de ferrocarril travaven tot el territori. Però, en els darrers anys, aquesta situació s'ha invertit per la paràlisi catalana, que ens posa molt lluny del model que Madrid ja ha construït i de què gaudeix. A hores d'ara es desconfia de la demanda dels possibles ferrocarrils suburbans i es construeix una metròpoli molt dual: amb una alta proporció de transport públic al centre i una miserable oferta a la segona corona metropolitana. En vuitanta anys només hem construït un quilòmetre de ferrocarrils de la Generalitat en l'accés a la Universitat Autònoma (UAB) i la línia Mollet/Papiol, concebuda com un by-pass per a mercaderies. En tot aquest temps mai no hem fet un sol plantejament de nova xarxa ferroviària suburbana i ara les administracions dictaminen que no hi ha "demanda" quan, en els darrers vuitanta anys, s'ha construït la totalitat de la xarxa bàsica d'autovies i autopistes. (3)

Ofèn avui la intel·ligència la manca de models seriosos i de propostes d'articulació de la Regió Metropolitana de Barcelona en una perspectiva sòlida de respecte ambiental, gestió de la mobilitat i dels recursos energètics emprats en el transport. I en aquesta manca de rigor, la cridòria en favor del Quart cinturó avala la degradació continuada d'un ampli territori suburbial. Des de la capital, Barcelona, es ven al món un urbanisme

que és inexistent més enllà del Barcelonès. Les lliçons apreses a la capital sobre la inversió pública, la coordinació públic/privat, el disseny de l'espai

públic, etc. són totalment inexistent a pocs quilòmetres de la plaça de Catalunya i constitueixen un balanç vergonyós.

1) Podeu consultar:

Hi ha un model estàndard de dotació de xarxes lineals ? (Una llei fractal en les infraestructures del territori), ADENC, 2003.
La dotació d'infraestructures lineals a les regions d'Europa, ADENC, 2003.

2) En relació amb el projecte del Quart cinturó entre Abrera i Terrassa, vegeu l'estudi: "Anàlisi de la mobilitat a l'àrea Abrera-Terrassa". ADENC, 2004.

3) Vegeu: La fractura metropolitana: BARCELONA, METROPOLI DUAL, Madrid / Barcelona: les lliçons de la política territorial en un element clau: el transport col·lectiu ferroviari, Manel Larrosa, 2004.