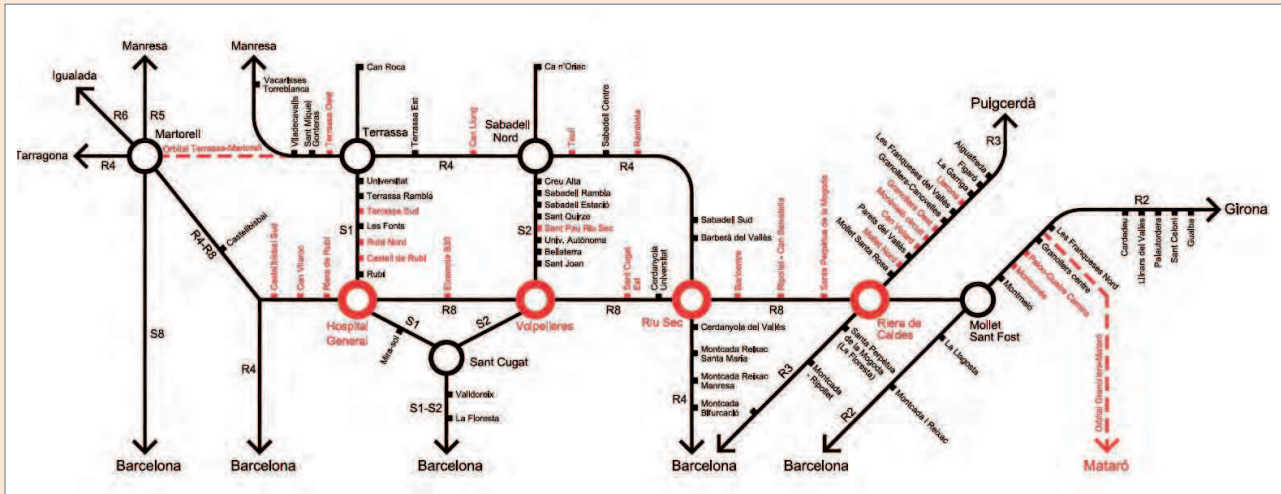


FEM Vallès: la unió fa la força

La plataforma proposa millorar la xarxa ferroviària dels dos vallesos per optimitzar la mobilitat i treure el màxim partit al potencial industrial del territori



En negre, la xarxa existent o en construcció; en vermell, les estacions i nodes que proposa construir la plataforma FEM Vallès | Cedida

ARIADNA CORTÉS |
@VallesEconomic

El Vallès és un dels territoris més poblats i amb més activitat econòmica de Catalunya. Les dues comarques que el formen, el Vallès Occidental i el Vallès Oriental, sumen més d'1,3 milions d'habitants i unes 95.000 empreses. Pel que fa a la creació d'activitat econòmica, es considera que el Vallès aporta entorn d'un 25% del Valor Afegit Brut (VAB) industrial català. Des d'aquest territori històric, però, sovint es té la sensació que no es valora prou el pes que té en el conjunt de Catalunya. I justament amb l'objectiu de reivindicar-lo, el 2011 va néixer la plataforma FEM Vallès, impulsada per les patronals Cecot, CIESC, UEI i l'associació Via Vallès. Actualment moltes més empreses hi donen suport.

"És molt transcendent el que passa als dos vallesos, i creiem que si treballem units, encara pot ser-ho més", comenta Antoni Abad, president de Cecot, l'entitat que actualment presideix la plataforma. "El Vallès és líder en la majoria de sectors productius i, a més, som el segon territori exportador de Catalunya, només superat pel Barcelonès", destaca Abad. Aquesta gran activitat manufacturera del territori requereix una logística considerable, però, segons FEM Vallès, les infraes-

Antoni Abad (Cecot): "La inversió en infraestructures que s'ha fet al Vallès no es correspon amb el PIB que generem"

Manel Larrosa (Via Vallès): "El nombre de passatgers de rodalies està estancat perquè les línies no estan connectades"

tructures de transport del territori no donen la talla.

La seva posada al dia és justament la principal reivindicació de l'entitat, que vol actuar com a lobby. "La producció industrial no només genera necessitats de transport cap als ports i els aeroports, sinó també internes dins del mateix territori. I la inversió en infraestructures que s'ha fet al Vallès no es correspon amb el PIB que generem", lamenta el president de Cecot. Per capgirar aquesta situació, FEM Vallès ha dissenyat un projecte d'optimització de les línies ferroviàries anomenat Vallès 20x2020.

Connectar la xarxa

Segons argumenten des de la plataforma, un dels principals problemes de la xarxa ferroviària és que està adscrita a dues administracions diferents -la Generalitat i el govern central-, fet que ha comportat que les línies hagin funcionat de manera independent, tot restant potencialitat i eficiència al conjunt de la xarxa. Per corregir el que des de FEM Vallès anomenen una "anomalia històrica", la plataforma proposa la construcció de quatre nous intercanviadors a la línia R8: Hospital General (S1-R8), Volpelleres (S2-R8), Riu Sec (R4-R8) i Riera de Caldes (R3-R8).

La posada en servei d'aquests nodes permetria que les línies del Vallès

Occidental i les del Vallès Oriental entressin en relació, quan avui cal anar a l'interior de Barcelona per fer intercanvis. A més, milloraria la interconnexió entre les ciutats del Vallès i el Baix Llobregat, tot superant així l'estructura radial de la xarxa de rodalies. "El nombre de passatgers de rodalies està estancat perquè les línies no estan connectades", assegura Manel Larrosa, arquitecte i vocal de Via Vallès, una de les entitats impulsores de FEM Vallès.

20 noves estacions

A banda dels quatre intercanviadors, el projecte Vallès 20x2020 també contempla la construcció de 20 noves estacions de ferrocarril a les línies de rodalies de Renfe i dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC). "Hi ha trams de via llarguissims que travessen polígons industrials o noves urbanitzacions que no tenen cap estació", argumenta Larrosa.

L'objectiu d'aquesta ampliació de la xarxa és convertir el territori "en una veritable estructura urbana, una estructura que reforçaria el conjunt dels nuclis i que serviria també molt millor a la pàgina web de l'entitat. "Actualment, al Vallès, el 90% dels desplaçaments es fan en transport privat", comenta Larrosa. "Amb els quatre intercanviadors i més esta-

cions augmentaria l'ús del transport públic i es guanyaria fluïdesa a les autopistes, cosa que beneficiaria el transport de mercaderies", afegeix.

La Generalitat, predisposada

L'objectiu de FEM Vallès és que el projecte sigui una realitat el 2020, ja que aquest és l'any de referència per a diverses estratègies de la Comissió Europea orientades a millorar l'eficiència energètica i a reduir les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle. Conscients de la conjuntura econòmica, però, des de FEM Vallès expliquen que la prioritat són els intercanviadors. "Les estacions es poden anar construint en funció de la demanda i la rendibilitat", explica Larrosa. "De totes maneres, la construcció de les estacions que nosaltres proposem és infinitament més barata que la de les que s'estan fent a Terrassa i a Sabadell, perquè la via ja està feta, només cal construir l'edifici", subratlla. El passat novembre es va confirmar que l'Autoritat de Transport Metropolità de Barcelona (ATM) ha licitat la redacció d'un estudi informatiu per tal d'estudiar, en un context de rendiment i cost, la proposta de FEM Vallès. "La Generalitat està força oberta a posar en marxa el projecte, però la majoria de feina recauria en la Renfe, i a Madrid no hi ha la mateixa predisposició", lamenta Larrosa.