

Noticia

250

2025 / 02 NOTES FINALS DE DISSENTIMENT DE J. CLUSA ALS INFORMES APROVATS PER LA JUNTA DE GOVERN DE LA FUNDACIÓ BOSCH I CARDELLACH. 12 raons de dissentiment per a les conclusions de la Comissió d'Infraestructures i 12 més per les de la Comissió de Sòl Industrial.

Text sencer dels Informes:

<https://fbc.cat/mm/file/2024/informe%20Comissio%20Infraestructures%20maig%202024.pdf>

<https://fbc.cat/mm/file/2024/informe%20Comissio%20Sol%20i%20Sostre%20per%20Activitat%20Economica%20setembre%202024%20.pdf>

(13 p.) (+)

ÍNDEX

NOTES FINALS DE DE DISSENTIMENT DE J. CLUSA EN RELACIÓ A LES CONCLUSIONS DE LES DUES COMISSIONS	1
En relació a les Conclusions de la Comissió d'Infraestructures	2
En relació a les Conclusions de la Comissió de Sòl d'Activitat Econòmica.....	3
CORREU DE J. CLUSA DE 5/1/ 2025, EN RELACIÓ AL PLENARI DE LA FBC DEL 13 DE GENER 2025 RESPECTE DELS INFORMES DE LES COMISSIONS I EL MEU VOT DE DISSENTIMENT	4
RESPOSTA DEL RESPONSABLE DE LA COMISSIÓ DE SÒL INDUSTRIAL DE 10/1/ 2025 EN NOM DE LA JUNTA DE GOVERN .	5
RESUM DEL RESPONSABLE DE LA COMISSIÓ DE LA REUNIÓ CONVOCADA PER L'AJUNTAMENT DE 2/10/ 2024	5
ANNEXOS. INFORMES APROVATS PER LA JUNTA DE GOVERN DE LA FUNDACIÓ BOSCH I CARDELLACH	7
POSICIONAMENT EN EL DEBAT D'INFRAESTRUCTURES: B40 i FGC TÚNEL D'HORTA.....	7
SÒL I SOSTRE PER ACTIVITAT ECONÒMICA A SABADELL	10

NOTES FINALS DE DE DISSENTIMENT DE J. CLUSA EN RELACIÓ A LES CONCLUSIONS DE LES DUES COMISSIONS

Els meus arguments de dissentiment presentats a les reunions de la Comissió de Sòl Industrials estan exposats als documents, penjats al web, següents:

<https://www.clusa-oriach.cat/20240926-Noticia245->

[Arguments_addicionals_Centralitat_Sabadell_Terrassa_ModelParcAlba_Incasol-JClusa.pdf](#)

(25/9/ 2024- 8 pàgines)

<https://www.clusa-oriach.cat/20240508-NotesPerReunioDia8Mg-FundacioBoschiCardellach-NouSolIndustrial-JClusa.pdf>

(8/5/2024- 10 pàgines)

Un argument general, des de la perspectiva de la ciutat metropolitana va ser presentat a la meva ponència a les jornades del mes de maig de 2023, i es pot consultar a l'enllaç següent:

<https://www.clusa-oriach.cat/20230531-R-20230527->

[INDICADORS%20DE%20SALUT%20I%20POTENCIALS%20ECONOMICS%20DE%20SABADELL%20I%20TERRASSA-FBC-JClusa.pdf](#)

(maig 2023 / 12 pàgines)

També a la rèplica que vaig fer a Eduard Jiménez i al seu argument que Sabadell és *ciutat dormitori*

<https://www.clusa-oriach.cat/20240307-20240226-Notes-Replica-Complements-NotesEJimenez-EconomiaMetropolitana-FinanEixMacia-SBD-1990-94.pdf>

(febrer 2024- 9 pàgines)

En relació a les Conclusions de la Comissió d'Infraestructures

1. Tots els plans territorials i urbanístics des del 1965 han incorporat el 4C com a via d'interès estatal, nacional i metropolitana, essent l'últim el del Pla Territorial Metropolità aprovat per la Generalitat, el 2010.
2. El 4C està inclòs al Pla General de Sabadell del 1993, que jo com a responsable del seu Estudi Econòmic – Financer, també vaig signar, i des d'aleshores no ha estat modificat en aquestes determinacions. El 4C forma part de tot el projecte de les Rondes que necessita un municipi i ciutat real de l'entitat de Sabadell i el seu sistema o districte urbà, de prop de 350.000 residents
3. Formar part d'una realitat territorial metropolitana de l'entitat de la Barcelona- gran dels 5,5 milions d'habitants que es la sisena en dimensió a la UE implica beneficis però també costos, especialment ambientals, com els que es poden derivar de la construcció del 4C, però l'oposició a la seva construcció ha de tenir en compte tant els interessos locals, com ha sigut sempre el cas, sinó també els interessos generals de país. I per suposat que cal demanar que el projecte internalitzi els costos que minimitzin l'impacte ambiental
4. Essent sensible a l'emergència climàtica i als costos ambientals de la construcció de noves infraestructures, no puc deixar de plantejar l'opció de creixement, expressada en els plans aprovats, però sobretot veient que Madrid segueix apostant pel creixement, quina economia ja ha superat la de Catalunya, per aportar un argument ratllant la demagògia, segurament. Enveja tinc per l'operació del MetroSud de Madrid i el creixement per ArroyoCubero.
5. M'influeix també, sense dubte, les meves estades a la Xina i el creixement de les seves ciutats milionàries de població: 24 tenen més de 5 milions d'habitants, amb 4 i 5 Cinturons de Ronda pel tràfic de vehicles, però que al mateix temps hi ha 55 ciutats que tenen Metro, com a transport públic bàsic. Essent el país que actualment genera més emissions de carbono, en valors absoluts- que no en relatiu- i perquè representa prop del 20% de la població del món, és també el que més està invertint en energies alternatives, havent compromès arribar al màxim d'emissions el 2030, perquè no vol renunciar al creixement per augmentar el nivell de vida, i a la seva desaparició el 2050.
6. Per això estic d'acord amb la majoria d'actuacions que es proposen al document en matèria de transport públic imprescindible. Les prioritats dels diferents projectes s'hauran de mesurar, comparant els resultats dels estudis de cost-benefici.
7. La proposta del 4Ci del túnel d'Horta ha estat recolzada recentment per la Cambra de Comerç de Sabadell, que representa unes 14.000 empreses associades, posant de relleu que la via estatal/nacional/ metropolitana del 4C, també serveis pel sistema de Rondes que necessita Sabadell i que, entenc, no es pot menystenir.

[La Cambra de Sabadell exigeix tota la B-40 i el sistema de rondes](#)

8. La congestió creixent de les autopistes AP7- B30 i la C58 demanen solucions urgents, que cal ponderar amb bons estudis de mobilitat, que encara no disposem, malauradament. Aquest argument ha estat ha estat recolzat amb ironia des de Terrassa per un reconegut acadèmic de la UAB i usuari diari d'aquestes vies, Ramón Cardús, a:

[Un tràmit urgent? No ens feu riure](#)

9. La oposició al projecte no ha aportat dades prou convincents en relació les demandes de mobilitat i als efectes de les mesures proposades per gestionar-la. Val a dir que tampoc ho ha fet prou l'administració central i l'autonòmica, que en té la principal responsabilitat.
10. La proposta *Es planteja donar solució a la continuïtat de la Ronda Oest fins a connectar amb la B-124 a Castellar del Vallès i valorar la millor de les connexions viàries amb Terrassa.*, segueix deixant el municipi de Sabadell en un *culdesac*, i acabar el 4C a Terrassa representa un desaprofïtament de les inversions fetes fins ara, com irònicament va escriure en Ramón Cardús, qui pateix, diu, les cues diàries d'entrada i sortida de l'UAB.

disponibles que estima l'informe (480 ha del total menys les 250 obsoletes o degradades), no donen el milió mínim del sostre que s'indica que es necessita per l'objectiu principal de revertir el dèficit (1 milió de m2st, sense comptar el *ròssec*)

7. Molt d'acord que s'ha de canviar les condicions d'edificabilitat i normativa de barreja d'usos a la majoria de zones industrials, i potenciar les activitats lligades a l'aeroport i el Parc Taulí, com a generadors d'activitat de qualitat. Però aquest potencial està molt lluny dels 20.000 nous llocs de treball que s'indiquen al primer i més important objectiu del document. El mateix document reconeix que *Això suposaria -de mantenir-se la intensitat d'ocupació actual- disposar de més d'un milió de metres quadrats de sostre suplementari a l'actual*.
8. Aquest sostre no el pot donar ni els desplegaments de Can Gambús i Cifuentes, que a més a més quedarien encara lluny de l'accessibilitat de la xarxa metropolitana, i necessita en tots cas, seguint la línia argumental de la Comissió, que cal augmentar l'oferta.
9. L'Eix Macià, quins potencials de sostre comercial i d'oficines només s'han cobert en un 50% aproximadament, a més a més de la parcel·la institucional, que s'ha acabat convertint en aparcament, i que desdiiu els objectius, i, i per tant, cal qualificar, també d'un 50% de fracàs, és un exemple que no tenia l'atractiu suficient en el mercat metropolità per falta d'accessibilitat a la xarxa general.
10. Terrassa presenta un dèficit semblant de Sabadell en llocs de treball, i per tant les necessitats de sostre es duplicarien seguint el raonament de la comissió. Semblaria lògic, doncs, plantejar una zona nova d'activitat entre Sabadell i Terrassa que servís als dos municipis alhora, única manera d'aprofitar les masses crítiques cap el llindar dels 600.000 habitants.
11. El Parc de l'Alba de Cerdanyola (30.000 llocs de treball a uns 50 m2st per lloc de treball) i el nou polígon dels Ballots de Terrassa (4.000 llocs de treball i 94 ha de polígon) donen un ordre de magnitud del sòl i sostre que necessitem: unes 500 ha per Sabadell i altre 500 ha per Terrassa?. Amb menys em conformaria.
12. La meua intuïció / hipòtesis és que una nova zona d'activitat entre Sabadell i Terrassa podria ajudar a fer un pol d'activitat metropolità com és l'actual B-30 amb Cerdanyola- Sant- Cugat- Rubí- Barberà. Soc conscient dels costos ambientals que podria generar la pèrdua d'espai lliure, però no hi veig altre solució si hem de seguir creixent, encara que no vulguem, i mentre no es decreti per a tot el país una *aturada general*, que a la vista de l'experiència recent, que no teníem previstos els 8 milions d'habitants per Catalunya, fa tres o quatre anys. I com que una operació d'aquest tipus (el Parc de l'Alba són unes 400 ha, que també tindrà uns 15.000 residents) té el risc que convertir-se en un segon Eix Macià, cal plantejar el seu finançament i gestió des de la visió (i govern?) metropolitana de la Barcelona- gran dels 5,5 milions d'habitants i de la Catalunya que ja passa dels 8 milions d'habitants. No es tracta de fer cap contrapès a Barcelona, sinó de distribuir la nova activitat d'una manera més homogènia pel conjunt de la ciutat metropolitana.

CORREU DE J. CLUSA DE 5/1/ 2025, EN RELACIÓ AL PLENARI DE LA FBC DEL 13 DE GENER 2025 RESPECTE DELS INFORMES DE LES COMISSIONS I EL MEU VOT DE DISSENTIMENT

De: joaquim clusa i oriach <joaquim@clusa-oriach.cat>

Enviat: diumenge, 5 de gener de 2025 14:00

Per a: Secció Economia i Ciències Socials FBC <economia@fbc.cat>

A/c: Oriol Mestre Vall <orimestre@gmail.com>; Glòria Dalmau <dalmaupons@gmail.com>; Josep Jmilaconsultor.cat; Núria del Pozo Estop <ndelpozo@icasbd.org>; sgabarro@servei.es; Pere Mogas <peremogas@teseu.cat>; Josep Llobet <jlb@pb2.info>; Eduard Fenoy <eduard@efarquitectes.com>; jordillonch57@gmail.com <llonchsj@bdv.cat>; Manel Larrosa Padró <mllarrosa@coac.net>; Jordi Izard i Granados <jizardg@gmail.com>; Secretaria Fundació Bosch i Cardellach <secretaria@fbc.cat>

Tema: Fwd: Sessió sòl industrial-2- Consideració dels documents i opinions de dissentiment - De JClusa- Documents adjunts a la convocatòria

Benvolgut tothom,

Us escric en relació a la convocatòria del plenari del proper dia 13 de gener, en la qual s'han adjuntat els tres documents aprovats per la junta referents al sòl industrial, a les infraestructures i als museus, per demanar-vos fer palès, ja sigui a la convocatòria o a la presentació, si hi ha hagut algun escrit de dissentiment als documents, com és el cas del meu respecte de la comissió que vaig formar part, i que també es pot considerar respecte del document d'infraestructures.

En relació al document de Museus, el meu acord, si fa falta, és complert.

Crec que ajudaria al debat públic adjuntar-hi sempre la totalitat de les aportacions escrites, per tal que tothom de la Fundació en tingui coneixement de com s'ha arribat als documents finals. En el meu cas, ja estan penjades al meu web.

També crec que els tres documents s'haurien de posar a votació, al menys, entre els membres assistents al Plenari, on no cal entrar en arguments, per tal de donar publicitat a quin és el posicionament majoritari de tota la Fundació, amb indicació quantitativa dels desacords i de les abstencions, i que entenc li donaria més força i credibilitat, si cal.

Dit això, faig agraïment i felicitació, també amb retard, del resum de l'Eduard, del correu del 3 d'octubre (de fa 3 mesos!), tant de les conclusions presentades per l'Ajuntament com del diàleg que hi va haver. Recomano que aquest resum s'adjunti al document del plenari de gener.

Amb gràcies per endavant, accepteu els meus millors desitjos per seguir fent bona feina. Salutacions cordials,
Joaquim Clusa

www.clusa-oriach.cat

Aquest correu va tenir una resposta de recolzament per part d'un destinatari, del literal següent:

* Bon Any Quim, per mi d'acord amb el que comentes. Una abraçada,*

RESPOSTA DEL RESPONSABLE DE LA COMISSIÓ DE SÒL INDUSTRIAL DE 10/1/ 2025 EN NOM DE LA JUNTA DE GOVERN

From: Secció Economia i Ciències Socials FBC <economia@fbc.cat>

To: 'Joaquim clusa i oriach' <joaquim@clusa-oriach.cat>

Cc: 'Oriol Mestre Vall' <orimestre@gmail.com>, 'Glòria Dalmau' <dalmaupons@gmail.com>, josep@jmlaconsultor.cat, 'Núria del Pozo Estop' <ndelpozo@icasbd.org>, sgabarro@servei.es, 'Pere Mogas' <peremogas@teseu.cat>, 'Josep Llobet' <jllobet@pb2.info>, 'Eduard Fenoy' <eduard@efaarquitectes.com>, '"Jordillonch57@gmail.com"' <llonchsj@bdv.cat>, 'Manel Larrosa Padró' <mlarrosa@coac.net>, 'Jordi Izard i Granados' <jizardg@gmail.com>, 'Secretaria Fundació Bosch i Cardellach' <secretaria@fbc.cat>

Date: 10/01/2025 11:15

Subject: RE: Sessió sòl industrial-2- Consideració dels documents i opinions de dissentiment - De JClusa- Documents adjunts a la convocatòria

Gràcies com sempre Quim,

La Junta va prendre nota ahir de les teves consideracions i així es faran constar al plenari en el breu temps que tindrà d'exposició.

No pensem que tingui sentit la votació en plenari d'uns documents que han estat aprovats a la mateixa Junta i s'han presentat i difós, amb un mètode que ja un anterior plenari va validar i que permet, amb totes les seves limitacions, establir posicions per part de la Fundació que siguin quelcom més treballades que les de qualsevulla dels seus membres.

Ens veiem dilluns si és el cas.

Salut!

Eduard Jiménez

RESUM DEL RESPONSABLE DE LA COMISSIÓ DE LA REUNIÓ CONVOCADA PER L'AJUNTAMENT DE 2/10/ 2024

From: Secció Economia i Ciències Socials FBC <economia@fbc.cat>

To: 'Oriol Mestre Vall' <orimestre@gmail.com>, 'Glòria Dalmau' <dalmauons@gmail.com>

Cc: 'Joaquim Clusa i Oriach' <joaquim@clusa-oriach.cat>, Josep@jmlaconsultor.cat, 'Núria del Pozo Estop' <ndelpozo@icasbd.org>, sgabarro@servei.es, 'Pere Mogas' <peremogas@teseu.cat>, 'Josep Llobet' <jlb@pb2.info>, 'Eduard Fenoy' <eduard@efaarquitectes.com>, "Jordillonch57@gmail.com" <llonchsj@bdv.cat>, 'Manel Larrosa Padró' <mlarrosa@coac.net>, 'Jordi Izard i Granados' <jizardg@gmail.com>, 'Secretaria Fundació Bosch i Cardellach' <secretaria@fbc.cat>

Date: 03/10/2024 8:37

Subject: Sessió sòl industrial

Benvolguts,

Us faig un breu retorn de la sessió d'ahir.

Assistents: Alcaldessa + Tinents d'alcaldia i regidors implicats, CIESC, Assoc Empresaris Ripoll, Gremi, Cambra, UGT, Col·legi d'Arquitectes i FBC

3 hores, dos d'ells de presentació + 1 d'aportacions i rèpliques

Intervencions inicials de l'Alcaldessa i Lluís Matas:

És un tema difícil i l'Ajuntament ens hem posat les piles

Sabadell ciutat d'oportunitats, estem millor que no sembla

Faran un Pla Director de Polígons

Per fi es posa en marxa el Ripoll

Presentaran en breu una proposta pel Sudoest

Aposten pel Hub aeronàutic, l'economia social, i el tema salut

Intervenció posterior de Toni Serra, amb el document que us adjunto:

Reflexió sobre la localització històrica i la complexitat que això genera

Esquema de dos grans eixos, a llevant i ponent

Hi ha un 35% del sòl industrial que està vacant

I a més un 13,7% del sòl edificat que està buit o en mal estat

Un avantatge és que l'estructura urbana al voltant dels polígons té carrers de suficient amplada

L'estructura viària és l'estructurant de les zones d'activitat

Projectes a curt:

SudOest, centrada en terciari i ampliat cap a l'estació i portal sud

Ripoll

Projectes a mig:

Crtra Barcelona/Ronda Oest

Ronda Oest/Can Llong

Can Gambús

Projectes a llarg, incloent nou marc de planejament amb possibles canvis d'usos

Cifuentes/RondaOest/RondaVallès

Ronda Est i ampliació petita Can Roqueta

Pensa que es poden identificar unes 30 Ha. Noves de sòl per activitats.

En la nostra intervenció, saludant l'elaboració del Pla Director de Polígon, hem posat èmfasi en:

Cal un objectiu de tot plegat (LldT) i no té sentit competir en el mateix amb els veïns

L'obsolescència no solament és física, és funcional i normativa

La idea de que l'estructura viària és l'estructurant hauria d'anar acompanyada amb el potencial de les 6 estacions ferroviàries i en tot cas garantir l'accés en TPC a les noves zones

No s'ha parlat de les zones no estrictament industrials, per exemple l'Eix, on he dit que no em semblava encertat l'estacionament

En les (poques) intervencions dels assistents s'ha posat èmfasi en:

Hi ha un problema de qualitat més que quantitat

Tema activitats amb valor afegit és el central

Tema sostenibilitat

És un tema difícil i que requerirà esforços i diners

El tema principal és la flexibilitat d'usos

Sobresurt l'agraïment pel treball tècnic de l'ajuntament en la proposta del Ripoll.

Tothom ha mostrat la seva voluntat de col·laboració en l'elaboració del Pla Director

En el torn de rèplica l'alcaldesa en persona i l'Adrià s'han esmerçat en contestar-me una per una les aportacions, no ve al cas entrar en detalls ara.

Penso que amb tranquil·litat estaria bé plantejar-nos:

Una sessió on valorar la proposta

L'organització d'un Jornada de presentació de projectes en marxa a la RMB centrats en activitat econòmica (p.e.

Porta Barcelona, MercedesBenz, etc)

Bé, la Glòria també hi era i segur us pot donar alguna altra impressió.

Salut!

ANNEXOS. INFORMES APROVATS PER LA JUNTA DE GOVERN DE LA FUNDACIÓ BOSCH I CARDELLACH

- 1. Informe de la Comissió d'Infraestructures**
- 2. Informe de la Comissió de Sòl Industrial**

[informe Comissio Infraestructures maig 2024.pdf](#)

<https://fbc.cat/mm/file/2024/informe%20Comissio%20Infraestructures%20maig%202024.pdf>

POSICIONAMENT EN EL DEBAT D'INFRAESTRUCTURES: B40 i FGC TÚNEL D'HORTA

L'alcaldesa de Sabadell va convidar la Fundació Bosch i Cardellach, conjuntament amb altres entitats de caire econòmic i professional, al debat: "Infraestructures: Túnel d'Horta, Ronda Nord. Accessos, entrades i sortides", que es realitzà a finals de maig de 2024. Per tal d'aportar una opinió treballada per l'entitat, la Junta Directiva de la FBC nomenà una Comissió de treball interna formada per Cesc Camps, Manel Cunill, Eduard Fenoy, Manel Larrosa, Josep Llobet, Jordi Llonch, Marta López, Teresa Mira, Bill Phillips, Xavier Sauquet, Maties Serracant, Josep Maria Sisó i Marc Taulats. La Comissió ha emès aquest informe, que ha estat rebut per la Junta i que s'ha traslladat al conjunt de l'entitat, a l'Ajuntament i, alhora, es fa públic a través de la pròpia pàgina web.

Punt de partida:

Si bé el debat de les infraestructures i la mobilitat a Sabadell i al Vallès és necessari i urgent, aquest es troba avui excessivament condicionat per dos elements: la preexistència d'una planificació d'infraestructures heretada i caduca; una exposició mediàtica i política que dificulta posar per davant la diagnosi abans que la proposta-solució.

Això comporta que la sessió proposada per l'Ajuntament dugui per títol "B40 i FGC túnel d'Horta", i sigui més enfocada a respondre a la incògnita sobre la validesa, o no, d'uns projectes, més que no pas a la definició del problema o necessitat, i a quines haurien de ser les propostes.

La Comissió proposa, doncs, fer una discussió global sobre mobilitat, infraestructures i ciutat, abans d'enunciar algunes solucions i projectes.

En aquest marc **afirmem sintèticament que:**

- La B40, com a via de titularitat estatal destinada a servir prioritàriament el trànsit de pas (més enllà del territori metropolità), no té encaix ni utilitat en el context del sistema de urbà de Sabadell. Es planteja donar solució a la

continuïtat de la Ronda Oest fins a connectar amb la B-124 a Castellar del Vallès i valorar la millor de les connexions viàries amb Terrassa.

- El túnel d'Horta ferroviari, entès com a nou eix Terrassa – Barcelona, apareix excessiu en cost, mancat de nova cobertura i supeditat a Barcelona. Es planteja prioritàriament la resolució del tercer túnel de Rodalies dins Barcelona, el nou túnel de Montcada i l'oportunitat d'una opció alternativa en tramvia.

Situem el debat sobre la B40 i el Túnel d'Horta en el següent context:

1. Estat de la qüestió

Introducció

1- El debat actual sobre la B40 i el túnel d'Horta contradiu un enfocament racional que hauria de partir de l'anàlisi del conjunt de la mobilitat i dels pressupòsits que calen a Sabadell i el seu encaix al Vallès. Aquestes infraestructures pretenen ser solucions a uns problemes que cal definir millor amb antelació.

2- El debat de les infraestructures en l'entorn de la nostra ciutat té sentit en el marc d'un projecte territorial integral, urbà i de rodalia i amb visió de Vallès i regional. Sabadell forma un sistema urbà, al llarg del Ripoll i, al mateix temps, manté forts vincles amb els sistemes veïns de Terrassa i de la Riera de Caldes.

3- Tota actuació territorial ha de tenir en compte la seva contribució en el context de crisi climàtica. Així, no es pot considerar adient cap actuació que no tingui una contribució positiva en la reducció dels gasos d'efecte hivernacle.

Diagnosi

4- La mobilitat actual és fruit de la distribució d'habitatges i activitats sobre el territori i alhora conseqüència de la forma i la capacitat de les infraestructures i mitjans de transport existents.

5- Observem una escassa autocontenció a escala urbana i comarcal, un increment continu dels vehicles*km recorreguts en transport privat i una escassa quota modal de transport públic en els desplaçaments de curta distància.

6- Aquesta mobilitat provoca conseqüències negatives sobre la qualitat de vida (aire, canvi climàtic, socialització en l'espai públic, segregació territorial), una escassa eficiència del nostre teixit urbà (consum energètic) i una escassa competitivitat de l'activitat econòmica (congestió, manca accessibilitat adequada, ineficiència de la cadena logística).

7- El nostre teixit urbà està supeditat a la mobilitat i això resta qualitat a l'espai públic i el paradigma de mobilitat actual en retroalimenta la seva degradació.

8- Els punts de partida clau són el dèficit de llocs de treball, la pèrdua de ciutat equilibrada en residència/treball, de ciutat diversa, amb una tendència a esdevenir ciutat dormitori, i la reducció de significació regional i a escala de país (capitalitat).

9- Actualment el sistema de les dues capitals de Terrassa i Sabadell i els municipis en continuïtat urbana supera el mig milió d'habitants i és la segona polaritat de Catalunya. Sabadell i Terrassa ja no són dos sistemes urbans separats, sinó profundament relligats i el seu futur propi i a major escala depèn de la seva integració urbana (metropolitana).

Estructurar el sistema conjunt de les dues capitals reforçaria la nostra escala i alhora el Vallès i la Regió de Barcelona en una Catalunya més equilibrada.

2. Objectius

10- Els objectius territorials bàsics a seguir han de ser l'equilibri territorial en termes d'ocupació i residència, una mobilitat sostenible i el respecte als espais naturals del nostre entorn en el marc d'una visió d'escala comarcal, regional i catalana:

Equilibrar la dotació residencial i de llocs de treball localitzats a l'escala de ciutat i de sistema urbà.

Millorar la qualitat urbana de les nostres ciutats, fomentant una major proximitat entre usos que afavoreixi l'autocontenció. Per això és necessària una adequada densitat i accessibilitat en termes demogràfics i d'activitat econòmica.

Millorar l'oferta del transport públic, especialment el d'infraestructura fixa i major qualitat, però també l'oferta capil·lar en espais de menor densitat.

11- Cal un projecte territorial per a l'entorn de Terrassa-Sabadell que combini futur urbà, preservació ambiental de l'espai agroforestal i reformulació i millora de les comunicacions interurbanes.

12- La primera prioritat del Vallès és la seva estructuració interna i pròpia en l'eficiència de la viària i ferroviària, abans que nodrir-se d'una xarxa d'escala d'estat. Per aconseguir aquests objectius caldrà desenvolupar prioritàriament aquelles infraestructures més assequibles i eficients, prenent també en consideració el repte del canvi modal en el transport mercaderies cap al ferrocarril.

3. Propostes

Transport públic

• Autobús

13- Les opcions de Transport Públic han de ser coordinades amb un esforç previ de xarxa comarcal de Bus que malli el Vallès. En aquests moments no hi ha cap línia al llarg de la N150 en el que és el primer sistema urbà fora de Barcelona. Una malla que sistematitzi centres urbans, estacions ferroviàries, intercanviadors i que sigui plena en sentit de Vallès i relligada amb els serveis regionals.

• FGC

14- Les opcions de transport públic han de ser la prioritat d'estructuració del Vallès, ja que al marge de l'allargament dels FGC a les dues capitals i de la R8 el 1982, cap més inversió hi ha hagut, essent les inversions de fa una centúria (FGC), o de molt més enllà (xarxa ADIF). Les prioritats han de partir de la xarxa actual. Caldria millor freqüències, menys temps de viatge i major capacitat al servei S2 de FGC que es poden assolir en serveis que combinin menys aturades a les estacions menors de forma coordinada amb la S1 de Terrassa. L'enllaç entre S1 i S2 amb R8 (Volpelleres i Hospital General) són d'interès sabadellenc per a completar una malla de serveis a escala de Vallès.

15- Un nou túnel per Vallvidrera, des de Sant Cugat a Barcelona, podria enllaçar amb la L8 del Baix Llobregat, ser passant per Barcelona, no fer nous culs de sac i transformar a ample estàndard la línia del Baix.

16- El desenvolupament de l'eix ferroviari del PTMB des de Terrassa a Barcelona amb túnel d'Horta apareix excessiu en cost, impacte territorial, concentració d'inversió, poca cobertura i supeditació a Barcelona, vista la xarxa regional actual. Es planteja l'oportunitat d'una opció alternativa amb un nou sistema de tramvia que arribaria fins a Montcada (un cop la R4 entri pel túnel de Montcada fins la Torre del Baró) i que podria relligar també amb Granollers a partir de l'estació de Gràcia-Can Feu. Aquesta opció permetria alhora millorar la qualitat dels eixos viaris i endreçar els teixits urbans.

• R4 Rodalies

17- L'increment de freqüències i serveis a la R4 necessita prioritàriament resoldre el tercer túnel dins Barcelona, ja que l'encreuament de les línies actuals limiten la capacitat de tot el sistema de Rodalies. La segona prioritat seria el túnel de Montcada entre Cerdanyola i la Torre del Baró.

18- La línia R4 pot ser el gran metro entre Terrassa i Sabadell, si es completen les estacions (Can Llong i Terrassa est), i són possibles serveis semidirectes a Manresa amb aturades als nodes principals, per la qual cosa calen avançaments a Sabadell Sud i opcions de tercera via.

Xarxa viària

• B40 i context

19- L'autopista anomenada Quart Cinturó (B-40) neix en el Pla ministerial de la xarxa arterial de Barcelona, l'any 1974, com a eix paral·lel al que seria l'AP7 i acompanyat de dues autovies interpolars. Aquest planejament era excessiu, però dividia racionalment entre les funcions generals i les locals (autopistes de llarg recorregut amb pocs nusos i autovies locals de servei al territori). Amb anterioritat, la primera gènesi del Quart Cinturó (B-40) es proposà en el marc de la Comissió d'Urbanisme de Barcelona i la Comissió Tècnica per a la revisió del Pla Comarcal de 1953. Aquesta revisió es tradueix amb un plànol detallat del Pla Director de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, el gener de 1966.

20- El principal dèficit viari del nostre entorn és la manca d'una estructuració de la xarxa secundària del Vallès per no dependre exclusivament d'una xarxa bàsica d'escala espanyola.

21- Com a desenvolupament de la previsió ja continguda al Pla Territorial Metropolità de Barcelona (PTMB), del 2010, es podria avaluar una via interurbana pròpia del Vallès com seria la reforma de la C155 (Sabadell - Granollers pel mig de la plana), refeta sobre la mateixa traça, amb el possible complement de les rondes de Terrassa a Sabadell.

22- L'anul·lació de la traça del B-40 al planejament territorial és un debat necessari que, si bé ultrapassa l'escala de la nostra ciutat i entorn, és determinant per al futur del Vallès i la conservació del model territorial d'equilibri entre espais urbans i espais agroforestals i per l'autocontenció dels nostres sistemes urbans.

23- En aquests moments, el pitjor escenari seria la barreja d'ambdós conceptes (xarxa de llarg recorregut i via interurbana o interpolar) mitjançant una autovia de llarg recorregut que canalitzi alhora el trànsit local, l'anomenada 'Ronda Vallès' (PTMB). Seria pitjor per l'impacte de traçat, per la gran quantitat d'accessos, seria afavoridora de la urbanització del seu entorn travessant ciutat, ni que fos soterrada, i en el cas de Sabadell travessant la ciutat barrejant el trànsit local amb el llarg recorregut. Gran part d'aquest planejament quedà recollit al PTMB, amb uns laterals B30 de l'AP7 que en alguns trams són duplicats amb la interpolar sud i una B-40 fusionada amb la Interpolar nord fent servir bona part de la seva reserva precedent.

24- En l'àmbit del nord de Sabadell i de Terrassa el PTMB resol malament aquest debat relligant la traça general i comarcal en una solució d'un sol fus unint les rondes locals i una via de llarg recorregut (Quart Cinturó), amb el pas per dins la ciutat. Aquesta era ja la opció de l'EI de la C-58C (Ronda Oest-Ronda Nord, de connexió de la C-58 amb la B-124) i segons el precedent de l'estudi informatiu del Ministeri (2009). El PTMB admet, però, altres opcions en el seu desenvolupament.

25- Les possibles vies o connexions interurbanes entre Terrassa, Sabadell i Castellar són de categoria diferent del Quart Cinturó (B40), per concepte funcional i per administracions responsables (llarg recorregut Ministeri i xarxa metropolitana Generalitat).

26- La prioritat destacada seria la connexió de la Ronda oest amb Castellar del Vallès, la qual demana un planejament autònom respecte la previsió d'un Quart Cinturó definit al planejament territorial de la Generalitat i del Ministeri. El marc legal no pot confondre una continuació de la B40 des de Terrassa amb uns accessos fins Sabadell i Castellar perquè, jurídicament i en categoria, els conceptes de llarg recorregut i de xarxa local no es poden assimilar. Hi ha un gran buit legal en moltes de les propostes en curs.

27- Hi ha un debat de ciutat i de Vallès que comporta l'opció d'unes rondes completes o parcials de ciutat que pacifiquin radicalment la Gran Via i permetin superar el fet de ser una ciutat cruïlla d'un feix de carreteres radials. Caldria una anàlisi i simulació de diversos escenaris al respecte.

Gestió i planificació

28- Plantegem la necessitat d'un pla urbanístic de Sabadell, Terrassa i entorn que integri: l'equilibri residència/treball, les noves façanes d'activitat, la rehabilitació ambiental i les infraestructures (vial i ferroviària), i amb eines robustes de gestió urbanística, que podran desenvolupar ambdós ajuntaments per separat, a partir d'una visió conjunta supralocal i amb valor regional.

29- A l'escala de Sabadell, l'espai nord de Sant Julià és d'un valor ambiental i de paisatge de primer categoria que no pot ser mutilat per una autovia, engolida, després dins de ciutat.

Sí que tenim l'opció de pacificació de la carretera de Matadepera con a via parc si la connexió nord amb Terrassa es fa des d'una altra traça.

30- Reclamem el liderat de la Generalitat

29 de maig de 2024

FUNDACIÓ BOSCH I CARDELLACH

Carrer d'en Font, 1 - 08201 SABADELL - Tel. 93 725 85 64 - fbc@fbc.cat - www.fbc.cat

Núm. Registre Fundacions 276 NIF G.58257031

[informe Comissio Sol i Sostre per Activitat Economica setembre 2024 .pdf](https://fbc.cat/mm/file/2024/informe%20Comissio%20Sol%20i%20Sostre%20per%20Activitat%20Economic%20setembre%202024%20.pdf)

<https://fbc.cat/mm/file/2024/informe%20Comissio%20Sol%20i%20Sostre%20per%20Activitat%20Economic%20setembre%202024%20.pdf>

SÒL I SOSTRE PER ACTIVITAT ECONÒMICA A SABADELL

0 Antecedents

La Fundació Bosch i Cardellach (FBC) ha estat convidada a participar en un sessió convocada per l'Ajuntament de Sabadell, amb d'altres entitats socioeconòmiques, sota el títol "Canvis urbanístics per guanyar sòl industrial". La Junta Directiva de la FBC ha anomenat una comissió per tal d'elaborar un document de posició de la FBC a traslladar en la sessió i, eventualment, fer públic. La comissió ha estat composta pel membres Núria del Pozo, Eduard Fenoy, Sofia Gabarró, Eduard Jiménez, Josep Llobet, Josep Milà i Pere Mogas i ha comptat amb aportacions escrites de Joaquim Clusa, Jordi Izard, Manel Larrosa i Jordi Llonch. La Junta de la FBC va aprovar aquest document mitjançant procediment escrit el 27 de setembre de 2024

1 Context comú en l'àmbit metropolità

1.1 L'accelerada transformació de les activitats econòmiques en els darrers decennis ha implicat un fort impacte en la caracterització del sòl especialitzat per a activitat, i ha determinat canvis importants en la localització dels llocs de treball en l'àmbit metropolità. És un procés en curs que continuarà en el futur i que afecta tant a la concepció dels teixits urbans com al tractament dels usos d'activitat econòmica.

1.2 Més enllà del risc d'obsolescència vinculat a l'antiguitat mateixa de les edificacions, el principal factor de degradació és la inadequació dels teixits existents a les noves necessitats i demandes pel que fa a les principals característiques urbanístiques (dimensió de les parcel·les, intensitats, serveis urbanístics, accessibilitat), la qual cosa provoca la tendència al canvi de localització de les empreses, particularment les de major creixement, en la cerca de solucions més adaptades. Una de les derivades és la degradació de molts polígons i sectors d'activitat econòmica, que és ben notòria en molts casos.

1.3 Aquesta dinàmica -per així dir-ho- física ve acompanyada d'una creixent inadequació i inaplicabilitat de les normatives d'usos, que provenen d'un esquema del darrer terç del segle passat i que suposen sovint veritables obstacles a la renovació i transformació dels sectors. Les normatives d'ús mereixen una profunda revisió, com ara s'ha plantejat en el PDUAMB.

1.4 En el context anterior, el creixement de les normes sectorials que afecten les activitats i el seu solapament amb les normes locals, genera sovint incertesa i demora en els projectes de localització, a la qual cosa es pot afegir dilacions que no són pròpiament responsabilitat local. El resultat conjunt és de pèrdua d'atractiu i de dificultats per l'ocupació efectiva del sòl i acompliment de les previsions de planejament. Sovint també les parcel·les d'equipaments previstes a les zones no s'han desenvolupat.

1.5 Es constata igualment que tots els projectes exitosos recents de localització d'activitat han anat molt més enllà del planejament urbanístic, han incorporat tant una visió territorial (és a dir, de posicionament en l'àmbit metropolità) i de l'activitat econòmica (és a dir, d'apostes bé d'especialització bé d'estàndard de qualitat) com formes de promoció i gestió singulars.

2 Algunes dades

2.1 Segons dades cadastrals l'any 2023 a Sabadell hi havia 1,27 milions de m2 de sostre destinats a usos comercials, 2,35 milions destinats a usos industrials i 0,36 milions destinats a oficines.

2.2 El planejament vigent disposa de fins a 17 zones on els usos industrials, comercial o terciaris són dominants o compatibles. D'entre elles, s'han configurat **8 àmbits de sòl especialitzat en activitat econòmica (Ripoll, Can Roqueta, Parc Empresarial, Sud-oest, Gràcia Sud, Gràcia Nord i Can Feu, i Can Gambús** en desenvolupament, seguint les agulles del rellotge, en els perímetres de l'àrea urbana) que **en conjunt apleguen 480 Ha.** del que convencionalment diem sòl industrial. La majoria d'aquests 'polígons' es van desenvolupar entre els anys 50-70' del segle passat, menys Can Roqueta que és de finals dels anys 80' i el Parc Empresarial ja d'aquest segle. El Ripoll té encara un 45% del sòl per desenvolupar, força edificacions desocupades o en ruïna i ha estat objecte de diverses MPG fins una ben recent. El Parc Empresarial està a mig ocupar amb notícies recents d'algunes localitzacions. La resta de sectors especialitzats estan força ocupats, de forma creixent amb usos compatibles o complementaris, i s'evidencien aspectes de degradació. En les zones especialitzades la intensitat d'edificació és en general baixa, d'entre 1 i 2 m2 st/ m2 sòl.

2.3 Les zones en trama urbana que no han configurat sòl especialitzat exclusiu es situen a l'Eix Macià, el Centre i la seva prolongació des de la Creu Alta fins a l'Àvinguda i Covadonga. En general, la seva evolució ha vingut molt condicionada d'ençà la crisi pels canvis estructurals de la dinàmica del comerç minorista i dels serveis personals.

2.4 L'any 2023, prenent com a referència les afiliacions a la Seguretat Social, hi havia 97.706 afiliacions de residents i 76.529 afiliacions localitzades al municipi.

3 Diagnosi

3.1 Aproximadament 250 Ha. de sòl (tots menys Can Roqueta i el Parc Empresarial) o bé són obsolets o bé pateixen una degradació que difícilment es revertirà per sí sola. A més, són d'una qualitat clarament inferior al sòl industrial estàndard dels municipis veïns, amb els quals no solament no podem sinó que no té sentit competir en termes de quantitat.

3.2 Hi ha un dèficit de llocs de treball localitzats que ve d'antic i s'esdevé estructural amb importants derivades econòmiques, socials i hisendístiques, a més de la mobilitat. Aquest dèficit és menor si prenem com a referència l'Àrea Urbana de Sabadell, però continua essent indicador de la pèrdua de centralitat de l'àmbit per la localització d'activitat, en particular en termes de les activitats més productives. I només la ciutat de Sabadell està en condicions de fer-ho.

3.3 La ciutat no té espais/zones importants de desenvolupament mixt i terciari no comercial, **arrossegant encara una part de la frustració de l'Eix Macià. Més enllà de l'Eix Macià no hi ha elements urbanístics/territorials d'identificació de la ciutat, i l'únic potencial sembla ser l'IKEA.**

3.4 En resum, **es considera que ens trobem molt més davant d'un problema de qualitat que no pas de quantitat de sòl**, i que és menester abordar-lo en el marc d'una vocació de futur estratègica pel municipi que defineixi la seva posició i funció territorial en el conjunt metropolità.

4 Objectius

4.1 Revertir el dèficits de llocs de treball localitzat al municipi. **Això suposaria -de mantenir-se la intensitat d'ocupació actual- disposar de més d'un milió de metres quadrats de sostre suplementari a l'actual.** Això no vol dir necessàriament i en exclusiva augmentar la dotació de sòl per activitat, sinó un conjunt d'actuacions que abasti tota la ciutat.

4.2 Transformar el sòl ja desenvolupat, per evitar-ne la degradació i reposicionar-lo en l'àmbit territorial per fer-lo de nou atractiu en termes de localització.

4.3 Repensar la concepció de sòls pendents (o no ocupats) de desenvolupament (Can Gambús, Cifuentes).

4.4 Generar nous espais de qualitat urbana amb mix d'usos residencials i terciaris avançat.

5 Estratègies

5.1 Tenint en compte el període de maduració i execució en el desenvolupament de nou sòl o la seva transformació, és urgent formular propostes i projectes que estiguin disponibles a mitjà termini, quan es produiran clarament noves necessitats de localització amb l'esgotament de molts projectes metropolitans en curs. Això amb el benentès que qualsevol proposta ha d'intentar identificar el rol de Sabadell en el context territorial i metropolità.

5.2 Els projectes han de combinar modificacions urbanístiques però singularment una visió de gestió institucional activa dels mateixos, en particular en relació amb temes com la captació d'inversions i localització, les infraestructures de transport o la tramitació dels expedients. Aquesta visió hauria de suposar també una relació diferent i més intensa amb Terrassa, Sant Quirze del Vallès, Barberà del Vallès i Castellar del Vallès pel que fa aquests temes i projectes.

5.3 L'accessibilitat metropolitana en transport públic és una condició imprescindible de l'estratègia i reposicionament de la ciutat, i defineix en bona part els potencials ja actuals de les intervencions, dibuixant sis sectors amb potencial d'esdevenir (o consolidar) nodes de noves empreses en l'entorn de les nostres principals estacions ferroviàries. Igualment és menester garantir la intermodalitat interior per accedir en condicions a totes les zones d'activitat.

5.4 La transformació de sòl passa quasi indefectiblement per augmentar intensitats, en la línia dels nous desenvolupaments metropolitans (3-5 m² st / m² sòl). Però tenint en compte que en general són projectes que tenen raó de ser amb un propòsit que és molt més que urbanístic (en el sentit d'aprofitaments) sinó de situar els sectors com a referents bé temàticament bé de qualitat urbana i de l'edificació.

5.5 En la transformació de sòl caldrà repensar les eines de col·laboració públic-privat i els instruments financers i fiscals per a fer-les viables, com s'està reprenent en altres municipis, i amb especial atenció a la diversitat de demanda d'usos que una ciutat com Sabadell pot atraure.

5.6 És menester disposar de projectes tractors que donin visibilitat a l'atractiu de localització, això segurament serà més fàcil en els nous desenvolupaments. En general, sense preveure nova superfície no prevista de sòl urbà.

5.7 Cal introduir primer i generalitzar després els labels més avançats de localització en termes de sostenibilitat energètica i ambiental, incloent-los en els estàndards d'urbanització i edificació.

6 Propostes

Tenint en compte els objectius i estratègies anteriors i, particularment, que estem sobretot davant d'un repte de qualitat i de vocació estratègica del municipi, hauria de ser possible definir intervencions complexes i integrades en un marc general de mesures urbanístiques i d'usos que permetin micro intervencions per a atraure inversions de serveis i de qualitat intensives no en sòl sinó en tecnologies i alt valor afegit, en uns entorns de qualitat mediambiental, paisatgística i amb bones connexions intermodals. Tanmateix els resultats de les licitacions de sòl públic recents han de ser un motiu de constatació de les dificultats objectives d'aquestes propostes.

Considerem que **caldrà treballar si més no en els vuit següents àmbits:**

6.1 Parcel·la d'equipament de l'Eix Macià, com a tractor de centralitat pel terciari no comercial i la imatge de ciutat.

6.2 Transformació del polígon Sud-Oest, lligat tant al nou portal Sud com a l'accessibilitat de l'estació de RENFE-Sud i en col·laboració amb Sant Quirze

6.3 Transformació a Gràcia-Can Feu, orientada a la indústria auxiliar i noves localitzacions terciàries

6.4 Transformació a Tres Creus-Covadonga-Taulí, orientada al terciari i al pol de serveis sanitaris, educatius i de recerca.

6.5 Reordenació en la façana Oest, activable amb la futura Ronda Nord, incloent Can Gambús i Can Llong, eventual embrió d'una futura polaritat SBD-TRS.

6.6 Nou desenvolupament a Cifuentes, d'usos mixtos residencials, terciaris no comercials i d'indústria compatible i continuació de la façana oest, garantint accessibilitat en transport públic.

6.7 Implantacions industrials i complementàries al Ripoll, tenint en compte les limitacions derivades del seu entorn.

6.8 Vessant Est del Ripoll, del Cementiri a Can Roqueta, iniciant els treballs d'anàlisi del potencial d'aquest sector de la ciutat i la seva accessibilitat

Sabadell, setembre de 2024

Nota: Les negretes són meves