

Terrassa

El IV Cinturó incrementará la economía catalana en 252 millones

➤ Así lo recoge el Plan de Acción para el Impulso de la Ronda Vallès

Laura Hernández

La patronal Cecot, junto a la Diputació de Barcelona, impulsan una plataforma de empresas, entidades y administraciones que reivindican la construcción del IV Cinturó como una infraestructura clave para la movilidad y la economía catalanas. El colectivo promueve un Plan de Acción para el Impulso de la Ronda Vallès que arranca con un informe que cuantifica el impacto que la autovía tendrá en la movilidad, el tejido productivo, la actividad logística y en el global de la economía catalana.

El documento fue presentado ayer públicamente en la conselleria de Territori i Sostenibilitat y en el acto se dieron cita representantes de empresas, instituciones y entidades del área de influencia del eje viario. Además del conseller de Territori, el egarense Josep Rull, estuvieron presentes la presidenta de la Diputació de Barcelona, Mercè Conesa, el secretario de Infraestructures i Mobilitat, Ricard Font, el presidente de la Cecot, Antoni Abat

y el alcalde de Terrassa, Jordi Ballart, acompañado de los alcaldes de Martorell, Xavier Fonollosa, y Viladecavalls, Cesca Berenguer.

Especialmente relevante fue la presencia del sector empresarial. Acudieron a la presentación el director de relaciones externas de Mercadona, Bernat Morales, y el gerente de relaciones institucionales del Grupo Volkswagen en España, Carlos Romani.

MÁS DE 2.500 VEHÍCULOS PESADOS

El documento, elaborado por el Institut Cerdà, incluye estudios de tráfico que corroboran que la nueva infraestructura comportará ahorros operativos en la actividad logística, a través de la mejora de las cadenas de aprovisionamiento y distribución.

Por el IV Cinturó circularán más de 2.500 vehículos pesados al día que ahorrarán 126 mil horas anuales (3,2 millones de kilómetros) y recortarán cada año a las empresas 6 millones en costes operativos internos.

El informe recuerda que los costes logísticos tienen un impacto crítico en los costes de producción,

entre el 10 y el 30 por ciento en el sector industrial.

El estudio ha analizado un total de 60 empresas radicadas en el área de influencia de la ronda Vallès, cuantificando el ahorro y el efecto multiplicador económico de la infraestructura. La mayoría de las compañías analizadas prevén escenarios de expansión más optimistas cuando el IV Cinturó funciona a pleno rendimiento.

Entre los avances estratégicos asociados a la infraestructura, figuran la implantación de nuevos establecimientos en las zonas de in-

El impacto positivo en la economía catalana dobla el coste económico del tramo Abrera-Terrassa de la Ronda del Vallès

fluencia de la autovía, ayudará a las empresas ampliar su horizonte comercial y de mercado, y mejorará la flexibilidad y el alcance de las cadenas de provisión, además de optimizar el acceso a los centros de



trabajo, con una disminución importante de los costos "in itinere". Las empresas estudiadas prevén aumentar su capacidad de atraer capital humano y también de mejorar la flexibilidad laboral de sus plantillas.

En términos macroeconómicos, el informe del Institut Cerdà estima que la entrada en funcionamiento del tramo Abrera-Terrassa del IV Cinturó tendrá un impacto

económico a nivel de Catalunya de 252 millones de euros, el equivalente al 0,12% del PIB catalán en 2014.

El documento otorga una rentabilidad óptima a la infraestructura, cuyo presupuesto ronda los 124 millones de euros, justo la mitad del incremento en la producción que generará. Los efectos totales del eje viario en el conjunto del Estado se sitúan, siempre según el es-

Una infraestructura planificada en 1968 y que sigue en punto muerto

L.H.

La historia del IV Cinturó, B-40 o Ronda del Vallès, se trazó sobre un primer plano en 1968 y el primer compromiso del Ministerio del ramo fue tenerla operativa en 1996. Casi 4 décadas han pasado desde que el Estado programó la infraestructura y su ejecución todavía es una incógnita en el calendario.

La conexión del Baix Llobregat con las comarcas vallesanas a través de la Ronda del Vallès sigue pendiente. Durante los últimos 8

años se han ejecutado los tramos Abrera-Olesa y Viladecavalls-Terrassa, pero el trazado intermedio (Olesa-Viladecavalls), sigue en obras. La ejecución del proyecto se ha paralizado en dos ocasiones y la última información del Ministerio de Fomento fija la finalización de los trabajos en 2019.

VEINTE AÑOS

Veinte años después de los primeros estudios técnicos, la continuación de la autovía hasta Granollers se encuentra en punto muerto,

pendiente de reiniciar la tramitación.

La plataforma de empresas, instituciones y entidades defiende la urgencia de la infraestructura como fundamental para la vertebración de la estructura económica metropolitana. Las comarcas del Vallès y el Baix Llobregat concentran 2,1 millones de personas (el 28% de Catalunya), vive uno de cada cuatro empleados catalanes y la zona concentra el 27% del PIB de Catalunya, así como el 40% del VAB (valor añadido bruto) industrial. ▶

Ballart: "Josep Rull cuenta con hoy con un apoyo político y social muy notable"

"El conseller Rull cuenta con un apoyo político y social muy notable para su encuentro con la ministra Ana Pastor", declaraba ayer el alcalde Jordi Ballart tras la presentación del informe del Institut Cerdà. El primer edil, que ha liderado diferentes iniciativas institucionales reivindicando la finalización del tramo Abrera-Terrassa, espera que el Gobierno central, "aunque esté en funciones, entienda finalmente que esta puede ser una de las inversiones más rentables del Estado en Catalunya". Ballart valoró ayer muy positivamente la alianza estratégica entre "Generalitat, Diputació, tejido productivo y municipios, que da más fuerza a la justa reivindicación de la finalización de la 'Sagrada Família' del Vallès", en alusión al interminable calendario del proyecto. El alcalde se refirió al déficit en infraestructuras que padece la comarca. "No puede ser que en pleno siglo XXI aún no dispongamos de una vía de comunicación orbital con el Baix Llobregat, y lo mismo digo de las comunicaciones ferroviarias". ▶

EL DATO

6.700 tn

Es el ahorro anual en CO2 que comportaría la entrada en servicio del IV Cinturó



tudio, entre los 364 y los 427 millones de euros.

El Plan de Acción para el Impulso de la Ronda del Vallès centra una parte de su análisis en la contribución que el IV Cinturó tendrá en el trazado de una red viaria más sostenible. El eje viario, sostiene, permitirá aumentar la fiabilidad y eficiencia de los desplazamientos, disminuirá los costes operativos derivados de la congestión que hoy

soportan otras vías y disminuirá el riesgo de accidentabilidad.

El estudio cuantifica en 6.700 el número de toneladas de CO2 que dejarán de emitirse a la atmósfera con la entrada en servicio de la autovía, que en paralelo repercutirá en un descenso de 6,5 accidentes anuales.

Tanto en el ámbito empresarial como en el privado, la inauguración de la autovía comportará un

El IV Cinturó a su paso por Terrassa. A falta de completar la obra, el tramo funciona como ronda urbana. A. TALLÓN

ahorro global anual de 24 millones de euros, atenuando los costes operativos de las empresas y aumentando la fiabilidad de los desplazamientos, que se verán reducidos sustancialmente tanto en el trayecto como en los costes del mismo. ▶



Las obras del eje viario en Vila de Cavalls. NEBRIDI ARÓZTEGUI

Rull: "No es aceptable que las obras acaben en el año 2019"

▶ El conseller se ve hoy con Ana Pastor

El conseller de Territori i Sostenibilitat, Josep Rull, lamentó ayer el retraso en la ejecución del IV Cinturó, una infraestructura estratégica para el territorio, y anunció que el eje viario será uno de los temas que trate con la ministra de Fomento, Ana Pastor, en la reunión que mantendrán hoy. En el trayecto Abrera-Terrassa de la ejecución del tramo central (Olesa-Viladecavalls), unas obras paralizadas en dos ocasiones y que ahora avanzan a ritmo lento.

"No es aceptable que las obras se acaben en el año 2019, ni en términos de productividad ni de progreso de país", dijo ayer el conseller. A su juicio, "hay mar-

gen para acabarlas antes y, cuando ha interesado, se ha hecho". "Estamos hablando de una actuación de 6,5 kilómetros -añadió- que lleva cinco años de retraso y que hace diez años que se adjudicó. No es aceptable de ninguna manera".

El conseller Rull comparó ayer el esfuerzo inversor en obra pública del Estado con el de la Generalitat en la última década, periodo en el que "se ha desdoblado el Eix Transversal, se ha empezado el Eix Diagonal, se ha desdoblado el acceso a la Costa Brava y los accesos al Pirineo a través de la C-16 y la C-17". A nivel Estatal, "La B-40 no ha culminado, la N-II no se ha desdoblado en el entorno de Girona, tampoco la N-240 y la A-27 no está acabada". ▶



GRINZING TERRASSA

PRÒXIMA REOBERTURA

Dissabte 6 de febrer

JA HI SOM!

AGRAÏM LES MOSTRES D'INTERÈS I DE SUPORT DURANT AQUESTS DIES. COM SEMPRE POSEM A LA VOSTRA DISPOSICIÓ: ELS MENÚS DIARIS I EL MENÚ CAP DE SETMANA, ENTREPANS COMBINATS A L'ESTIL GRINZING, CARTA DE CÒCTELS I GIN-TÒNICS...

Terrassa exterior

Plaça Vella, núm. 6