

FENT CIUTAT DES DELS POLÍGONS D'ACTIVITAT ECONÒMICA AMB MILLORES EN L'ACCESSIBILITAT*

Àngel Cebollada

Departament de Geografia de la UAB

Membre del Col·lectiu Tàndems

RECEIVED: 23 SEPTEMBER 2012

RESUM

Aquest article planteja la necessitat de "fer ciutat" en els polígons d'activitat econòmica. En concret proposa que aquests esdevinguin també espai de ciutadania. Aquesta proposta es fa a partir de l'establiment dels instruments que garanteixin el dret a l'accessibilitat del conjunt de la ciutadania a aquests espais, independentment del mitjà de transport emprat. Per això, com a primera reflexió, l'article incideix en els canvis que caldria afrontar per assolir aquest repte. A continuació, l'article es planteja una segona reflexió entorn de la no adequació de l'actual estructura administrativa municipal per actuar en els polígons. En aquest aspecte, es proposa una (re)lectura de la comarca des dels i per als polígons d'activitat econòmica.

PARAULES CLAU: mobilitat, polígons d'activitat econòmica, transport, ciutadania.

ABSTRACT

This paper discusses the need to transform the industrial estates in town, understanding town as a place where they can perform the rights of citizenship. Thus, this proposal is based on the establishment of the tools that guarantee the right to access for all citizens in these areas, by foot, bicycle, car or public transport. Therefore, as a first contribution to debate, the paper focuses on the changes that should address in order to achieve this challenge. The paper also highlights the dysfunction of the current administrative structure to achieve such challenge. In this regard, it proposes a new territorial reading where economic activity estates are the core of the political agenda.

KEY WORDS: mobility, economic activity areas, transport, citizenship.

*El text és fruit de la ponència presentada a la Jornada de Debat "*Polígons Industrials: Actius territorials per a la promoció econòmica i la Localització d'activitat*" celebrada el 15 de Juliol de 2013 a Sabadell, i organitzada pel Consorci per l'Ocupació i la Promoció econòmica del Vallès Occidental (COPEVO), i que va comptar amb la col·laboració de la Revista P³T.

RESUMEN

Este artículo plantea la necesidad de convertir los polígonos de actividad económica en ciudad, en espacios donde se puedan ejercer los derechos de ciudadanía. Por ello, la propuesta plantea que se establezcan los instrumentos que garanticen el derecho a la accesibilidad del conjunto de la ciudadanía a estos espacios, con independencia de los medios de transporte utilizados por cada persona. Así, como primera reflexión, el artículo incide en los cambios necesarios para alcanzar dicho reto. A continuación, se plantea una segunda reflexión acerca de la disfunción de la estructura administrativa municipal para actuar en los polígonos. En este aspecto, se propone una (re)lectura desde los y para los polígonos de actividad económica.

PALABRAS CLAVE: movilidad, polígonos de actividad económica, transporte, ciudadanía.

En els darrers decennis s'han construït multitud de polígons d'activitats econòmica que han transformat el paisatge urbà. En el 2006 el 18% del sòl urbà i urbanitzable de Catalunya estava ocupat per aquests polígons. I al Vallès Occidental es comptaven pràcticament 5.000 hectàrees i fins a 177 polígons. Ens trobem, doncs, amb un vast territori construït però que probablement no reuneix aquells elements que el defineixen com a ciutat. Li manca la dimensió ciutadana, és un espai que no permet el dret de la ciutat, orfe de les funcions pròpies del que entenem per ciutat. Però òbviament ha de ser (i és), part d'aquesta; però gairebé ho creiem com a part de la ciutat per negació d'allò que no és: no és espai rural de cap de les maneres car els seus usos són urbans.

Probablement, tampoc no són ciutat en l'imaginari col·lectiu. En les comarques metropolitanes, i en concret en la del Vallès Occidental, fóra interessant un estudi de la percepció que es té d'aquests espais; probablement poques ciutadanes i ciutadans el consideren ciutat, espais de qualitat urbana. Això no obstant, és evident que són ben presents com a espais perifèrics, confusos, mal endreçats, marginals i fins i tot perillosos.

En aquest article jo em fixaré en dos elements. El primer que vull subratllar és la millora de l'accessibilitat als polígons com un element que faciliti la transició d'aquests espais cap a la categoria de ciutat. Evidentment no es tracta de l'únic element, no és suficient però sense ell tampoc no seria possible. El dret a l'accessibilitat és una de les condicions per poder exercir la ciutadania. I és ben sabut que l'accessibilitat als polígons d'activitat econòmica és ben deficitària. No es tracta només de poder arribar en cotxe i de la senyalització viària, com habitualment s'esmenta. Es tracta de poder arribar i usar aquestes àrees com qualsevol altre espai urbà: en mitjans no motoritzats i en transport públic. En aquests moments, els dèficits d'accessibilitat del polígons d'activitat econòmica suposen un costos importants:

- Perquè són espais d'exclusió social per a totes aquelles persones desmotoritzades
- Perquè tenen sobrecostos, per a totes aquelles persones que sí que hi arriben, en forma de costos de transport i de salut (els accidents *in itinere* representen una proporció no menyspreable dels accidents de trànsit).
- Perquè tenen sobrecostos per a les empreses allí ubicades tant per haver d'actuar sobre un mercat laboral més reduït com pels costos de congestió en el transport de mercaderies.
- Perquè el conjunt de la societat ha d'assumir els impactes ambientals derivats del model de mobilitat actual per accedir als polígons d'activitat econòmica.

No és gens senzill el repte que ens plantejem. Però en tot cas, els polígons ja formen part del nostre paisatge urbà i cal actuar-hi. No tots els polígons estan en la mateixa situació, ni tots tenen les mateixes característiques. En el Vallès Occidental hi ha, per exemple, el Campus de Bellaterra de la Universitat Autònoma de Barcelona que pot servir d'exemple del potencial de transformació (bo i sabent que no tot és extrapolable i que en tot cas aquest és un element singular). Però qui conegui la UAB de fa anys, haurà vist els canvis notables pel que fa a l'accessibilitat, des de la inicial *ruta Ho Chi Minh* que feien els estudiants en els primers anys des de l'estació de Bellaterra dels actuals FGC cap a les facultats fins a la diversa oferta de mitjans de transport públics i les possibilitats d'accés amb modes no motoritzats. Així mateix, el campus és ara més plurifuncional que fa uns anys amb residències i espais per al lleure, les

compres, l'oci cultural... Malgrat la seva localització perifèrica i inicialment desconnectada de les trames urbanes tradicionals de l'entorn, el campus de Bellaterra és cada vegada més ciutat.

Sense una voluntat (ni sense la capacitat) de ser exhaustiu, voldria apuntar alguns elements de com podrien (o voldríem) que evolucionessin els polígons d'activitat econòmica pel que fa a l'accessibilitat.

Vehicle privat. En aquests moments és el mitjà gairebé exclusiu per accedir als polígons. A molts dels polígons industrials del Vallès Occidental el vehicle privat té una quotes de mercat superiors al 90%. És necessari impulsar un ús més racional d'aquest mitjà i incentivar-ne un ús més "social", mitjançant un ús compartit. Ja hi ha experiències en d'altres indrets on, més enllà dels canals informals propis del compartir cotxe, amb el suport de les TIC els usuaris posen en comú les necessitats de desplaçament.

Transport públic. És clarament deficitari en els polígons. El fet de tenir un oferta reduïda el fa encara menys atractiu per als usuaris i usuàries. Una major integració dels polígons a les trames urbanes, facilitaria la seva implantació car no seria únicament una oferta per als polígons, sinó que seria per a la ciutat. De tota manera, cal imaginar noves formes de transport col·lectiu que pugui adequar-se a la diversitat de necessitats que tenen els polígons. Per exemple, seria bo que s'estudiessin les experiències del transport a la demanda de les zones de rurals i de muntanya per veure les possibilitats d'aplicació en un entorn urbà difús. Una altra element, és l'estudi en deteniment del transport d'empresa i la col·laboració entre aquestes.

Modes no motoritzats. Encara més oblidat que el transport públic col·lectiu, són els modes no motoritzats. I, pel que fa a l'accessibilitat, és una de les proves més fefaents que els polígons d'activitat econòmica no són ciutat: sense voreres ni passos de vianants, sense rebaixos quan hi ha voreres, evidentment sense carrils bici... Cal, doncs, connectar els polígons amb la resta de ciutat i pacificar el trànsit a l'interior dels polígons, fent permeables els seus carrers. No es tracta d'incorporar nova infraestructura a la ja existent sinó de prioritzar l'optimització dels recursos ja existents en primer terme i crear nova infraestructura quan sigui necessari. Per exemple, al Vallès Occidental existeix la xarxa del Vallès Natural que podria incorporar-se a la trama d'itineraris per a la mobilitat quotidiana (no s'empra la via verda per accedir a la UAB en bicicleta?). En aquest moments, la divisió entre espai urbà i espai rural (ciutat i rodal) probablement és una dicotomia que avui, almenys al Vallès Occidental, no és vàlida. Per tant, no es tracta només d'incorporar carrils bici o de vianants a les carreteres, sinó de tenir en compte que vianants i bicicletes no tenen ni la mateixa lògica ni les mateixes restriccions que el cotxe. I evidentment, una major diversificació interna de funcions a l'interior del polígon també pot estimular una mobilitat interna en modes no motoritzats.

Per dur a terme aquests canvis, comptem amb un estol de recursos i instruments legislatius i tècnics que han estat o bé poc utilitzats o han quedat en paper mullat. Comptem amb una llei de mobilitat, amb previsió dels plans de mobilitat, les figures de la persona gestora de la mobilitat... per tirar endavant les millores d'accessibilitat als polígons. De tota manera, la concertació i l'aplicació real de les propostes és baixa. I això em du a una segona reflexió:

l'organització político-administrativa del nostre territori és la més adequada per poder fer ciutat als polígons i des dels polígons?

La proliferació de polígons d'activitat econòmica ha contribuït a crear una nova realitat urbana (o, si voleu, d'espai urbanitzat) que ha superat amb escreix uns límits administratius que, amb les excepcions que es vulguin, responien a lògica d'un nucli urbà rodejat d'un espai agroforestal que definien el terme municipal. Els polígons han trencat amb aquests límits; en nombroses ocasions, aquests límits s'estenen, sense solució de continuïtat, per dos o tres municipis diferents. Per tant, cal fer una nova lectura territorial pensant en els polígons i des dels polígons per poder gestionar i actuar més eficientment aquests espais.

A una comarca com el Vallès Occidental s'han inventariat a l'entorn 170 polígons. És evident que no es pot actuar des de la lògica de cadascun d'ells (cent setanta gestors de polígon?) ni des de la lògica municipal; probablement la relació que pot tenir el polígon amb la "capital municipal" és simplement d'estar dins del terme però les relacions funcionals serà amb altres municipis de l'entorn metropolità o més enllà. Malgrat això, hem vist plans de mobilitat que se cenyien als polígons del municipi sense contemplar la continuïtat territorial i per tant sense fer intervenir recursos de fora dels límits, infraestructures de mobilitat que queden tallades als límits termals, etc.

Caldria fer agrupacions de polígons per compartir estratègies i gestionar plegats aquests espais. I més en temps de crisi on els recursos són més aviat escassos. El repte de fer ciutat no es pot plantejar amb èxit de forma individual a cada polígon d'activitat econòmica. Tampoc no tindria ni sentit ni, probablement, seria una experiència reeixida. Aquesta (re)lectura territorial ha de superar els límits administratius perquè les lògiques territorials les superen.

Així mateix, aquesta (re)lectura territorial ha de suposar que hi hagi un nombre limitat d'agrupacions de polígons però al mateix temps que aquests tinguin una massa crítica mínima on les accions plantejades puguin ser realment implementades. I on les diferents parts d'aquestes agrupacions es complementin unes amb les altres i ofereixin una narració coherent.

Però aquestes agrupacions han d'incloure un territori més ampli que el sòl que ocupen exclusivament. Els polígons d'activitat econòmica tenen àrees amb les que mantenen relacions funcionals, des d'on i cap on es dirigeixen els seus fluxos... en definitiva, àrees urbanes necessàries perquè puguin dur a terme amb èxit les seves funcions. Per tant, això significa que no ha de quedar cap trama urbana fora d'aquesta (re)lectura territorial, sense restar inclòs en alguna de les agrupacions de polígons d'activitat econòmica. Posem un exemple: Badia del Vallès no conté en el seu terme cap polígon d'activitat econòmica. Malgrat això molts dels seus residents treballen en ells; tot i així, les connexions directes en transport públic cap als polígons són inexistentes. Badia no compta amb transport urbà i les línies interurbanes la connecten principalment amb les altres "ciutats", això és amb Barberà del Vallès, Sabadell o Barcelona però no amb els polígons... ni tant sols amb Sant Pau de Riu-sec, a ben pocs metres del seu nucli urbà. I és que les lògiques són que cada "capital de municipi" connecti (i no sempre) el seu nucli residencial amb els seu (o seus) polígons.

Evidentment, aquestes millores en l'accessibilitat haurien d'anar acompanyades d'altres mesures com dotar de més i millors serveis els polígons, de tendir cap a una mínima multifuncionalitat, de gestionar amb criteris més "urbans" l'oferta d'aparcament, crear incentius fiscals i laborals per a l'ús dels mitjans alternatius al cotxe... Però també cal, i en primer lloc, una voluntat política de treballar en aquesta direcció i una concertació molt important entre els diferents agents, tant públics com privats.