

El Vallès Occidental, una gran comarca que vol sobreviure i es replanteja el seu futur *



is alcaldes del Vallès Occidental opinen de la seva comarca, en una taula rodona-debat amb tres blocs fonamentals: la crisi econòmica i l'atur que avui defineixen l'estat de la comarca, el futur discutit de

la comarca com a unitat, i la dotació en infraestructures i equipaments. Parlen els Alcaldes de Terrassa, Manuel Royes; de Sabadell, Antoni Farrés; de Ripollet, Carles Ferrer; de Cerdanyola, Celestí Sánchez; de Rubí, Miquel Llugany, i de Castellar del Vallès, Miquel Pont.

1. Crisi econòmica i atur

Pregunta: El Vallès Occidental pateix una crisi econòmica important i té una taxa d'atur al voltant del 25 %, que és la més elevada de Catalunya. ¿Quines són les característiques essencials de la crisi al Vallès Occidental? ¿Quina és la importància de l'atur i quines són les seves principals conseqüències?

Atenció a la indústria clandestina

Manuel Royes, alcalde de Terrassa: La situació actual a la comarca és definida essencialment per la crisi del sector tèxtil, provocada per l'existència d'una maquinària obsoleta i per la progressiva competència provinent d'alguns països subdesenvolupats que treballen amb costos més baixos.

Aquesta crisi ha donat lloc a un atur molt important, bé que queda molt apaïvat per l'existència d'un seguit de treballs temporals o a domicili, conreu d'hortes sovint clandestines, etc., és a dir, gràcies a l'anomenada economia submergida. D'altra

banda, a nivell mundial el tèxtil es troba immers en un procés molt fort de reconversió, en el qual van al capdavant les empreses tèxtils dels EUA, que fan grans inversions en maquinària i disseny per introduir nous productes i incrementar la productivitat. Ara bé, aquesta reconversió tendeix a fer que les empreses utilitzin poca mà d'obra, per la qual cosa, en el millor dels casos, serveix perquè no s'incrementi l'atur, però no per disminuir-lo. A Terrassa hom està molt interessat en l'experiència de la ciutat italiana de Prato, on la major part de la indústria és pràcticament clandestina i on donen una importància bàsica al disseny tèxtil en totes les seves vessants per introduir continuament nous productes de qualitat en el mercat i competir amb les empreses dels EUA i dels països subdesenvolupats. En aquest sentit, a Terrassa l'Ajuntament està promovent una Escola de Disseny.

Pal·liar el problema de l'atur

Antoni Farrés, alcalde de Sabadell: Jo crec que la situació actual a la comarca és el resultat d'una doble crisi: d'una banda, una crisi general a nivell mundial que afecta la demanda i la inversió i, d'altra banda, la crisi específica del sector tèxtil, que ve de molt més lluny. A la comarca del Vallès Occidental s'hauria anat produint als anys seixanta i principis dels setanta un procés de substitució del tèxtil per altres sectors industrials, però la crisi econòmica general ha trencat aquest procés i ha conduït a una crisi

* Taula rodona amb sis alcaldes, moderada pels economistes Martí Parellada i Antoni Soy (del CEP, Centre d'Estudis i Planificació)

**L'economia submergida
permet disminuir la
importància de l'atur**

generalitzada a la comarca, amb un important increment de l'atur. Malgrat tot, aquest atur és inferior al que assenyalen les xifres oficials, entre d'altres raons perquè si no fos així es viuria en un clima molt més enrarit i violent que al que hi ha actualment. L'economia submergida, l'horta clandestina, etc., són activitats que permeten disminuir la importància i les conseqüències de l'atur. Davant d'aquesta situació, jo sóc bastant poc optimista en relació amb el futur. Les úniques alternatives existents –promoure el turisme i els serveis, diversificació industrial– no semblen tenir massa possibilitats de millorar la situació mentre duri la crisi actual. D'altra banda, el procés de reconversió actual del tèxtil tendeix a racionalitzar la producció i incrementar la productivitat, substituint força de treball per maquinària i agreujant l'atur. En aquest context, les possibles actuacions dels

Ajuntaments es mouen entre la pura beneficència, l'endeutament per finançar obres públiques i la promoció de polígons industrials mitjançant estímuls fiscals.

Evidentment, és impossible que els Ajuntaments puguin solucionar el problema de l'atur. Únicament poden pal·liar-lo i en una mesura molt petita.

Participació d'empresaris i treballadors

Carles Ferrer, alcalde de Ripollet: Ripollet té una problemàtica bastant diferent de la de Terrassa i Sabadell: és més una ciutat dormitori en la qual hi han moltes menys empreses, i on no domina el tèxtil, sinó que hi ha major diversificació sectorial i una gran importància de la construcció, que és el sector més afectat per l'atur. Pel que fa a les possibles alternatives, penso que els



El president de la Diputació, Francesc Martí i Jusmet, a la «taula rodona» d'alcaldes del Vallès Occidental. A la

seva dreta els alcaldes de Terrassa i de Castellar del Vallès i a la seva esquerra els de Sabadell, Ripollet, Rubí i

Cerdanyola. A l'esquerra, els economistes moderadors de la «taula rodona», Martí Parellada i Antoni Soy.

L'Ajuntament, intermediari per solucionar els conflictes laborals

Ajuntaments, en el marc de les seves competències, només poden fer actuacions puntuals. Una de les possibilitats és la d'adequar el sòl per a ús industrial de què disposem en aquests moments. Per exemple a Ripollet, la zona industrial més important, que està entre el casc urbà i el riu, és el primer lloc que s'està posant en condicions, especialment les vies de comunicació. També les clavegueres i el sistema d'evacuació d'aigües, ja que les aigües de la indústria anaven directament al riu Ripoll. Finalment, també s'ha millorat l'enllumenat d'aquesta zona industrial, resultant una inversió important per millorar-ne les condicions.

Un altre camp en el qual poden actuar els Ajuntaments és la relació entre treballadors i empresaris. Aquesta relació no forma part, evidentment, de les funcions dels Ajuntaments, però aquests, com a institució democràtica representant del poble, sí que poden contribuir a l'existència de bones relacions entre les centrals sindicals i les organitzacions empresarials.

En aquest cas l'Ajuntament serveix o pot servir, nosaltres ho hem fet, d'intermediari, de punt de reunió per arribar a possibles solucions davant dels conflictes, a més que pot estimular la participació directa dels treballadors i dels empresaris en el desenvolupament de la política econòmica de l'Ajuntament.

A llarg termini és evident que hem de passar per un pla de reconversió i per un remodelatge de les indústries. D'altra banda, hi ha alguns projectes d'inversió pública, en aquest cas concret n'hi ha tres, que es poden fer en aquesta zona: un és el dels enllaços amb les autopistes en pobles tan importants com Montcada, Ripollet i Cerdanyola, que en aquest moment no tenen accés directe al traçat de l'autopista Barcelona-Sabadell-Terrassa. Un altre són les carreteres secundàries, per exemple les carreteres entre Ripollet-Cerdanyola, Ripollet-Montcada, que actualment no reuneixen cap condició. És impossible que les relacions humanes i comercials entre dos pobles com Cerdanyola i Montcada es facin bé a través d'una carretera que té sis metres d'ample, vorejada d'arbres i en la qual dos

camions no poden passar, i una altra en la qual cal passar per un pont on surt directament la carretera de Barcelona-Sabadell, amb unes cues impressionants. Finalment, un altre projecte públic important és el sanejament del riu Ripoll. Ara bé, totes aquestes inversions públiques s'han de fer amb la participació de l'Estat, de la Generalitat i dels Ajuntaments, però també amb la participació de les empreses privades. És inimaginable que l'Estat, el Govern, els Ajuntaments, inverteixin grans quantitats de diners públics si, al mateix temps, per part dels empresaris no hi ha una participació, per exemple en la neteja i depuració de les aigües del riu Ripoll.

Indústries amagades i casolanes

Miquel Llugany, alcalde de Rubí: En relació amb les característiques de la crisi, tant a Rubí com a Ripollet, penso que difereixen dels dos centres del tèxtil, Terrassa i Sabadell, o dels altres municipis de la comarca. La indústria tèxtil de Rubí és molt antiga però molt poc nombrosa, per això la crisi del tèxtil l'ha afectat menys. Quant a les conseqüències de la crisi general en municipis com el nostre, que han crescut fonamentalment a partir del 1962 i que s'han caracteritzat com a municipis dormitori, cal assenyalar els problemes que ha originat la crisi de la construcció. Crec que aquest és un altre dels grans problemes que tenim en aquests moments en moltes de les nostres localitats. Per exemple, a Rubí el nombre de vivendes desocupades és molt important i la crisi del sector de la construcció ha originat en els últims anys un gran creixement de l'atur. A la nostra localitat, probablement és el sector de la construcció el que ha provocat un nombre més gran d'aturats.

D'altra banda, un altre sector que a Rubí ha patit de forma important la crisi és la indústria auxiliar de l'automòbil, molt directament lligada a SEAT i que evidentment ha sofert les conseqüències de les diferents crisis que ha patit la indústria-mare.

Davant d'aquesta situació, es planteja el tema de què han fet i què poden fer els Ajuntaments. S'ha dit que fem una política de substitució de la llet en pols amb bons de



La «taula rodona» amb alcaldes del Vallès Occidental (vegeu el peu de la primera foto).

Estructurar els terrenys municipals per tal de reconvertir els agrícoles

menjar i que els treballs comunitaris no serveixen, i jo hi estic d'acord. En aquest sentit, per poder enfrontar-nos en condicions amb el problema de l'atur, una de les primeres coses que hauriem de conèixer són les xifres reals d'aturats, xifres que no tenim, malgrat els butlletins que es publiquen des de la Conselleria de Treball i malgrat les xifres de l'Institut Nacional d'Ocupació. Probablement la xifra d'aturats és inferior a les publicades, perquè, si no, hi hauria més conflictivitat i més inseguretad ciutadana i això és així perquè s'estan desenvolupant indústries amagades, indústries casolanes.

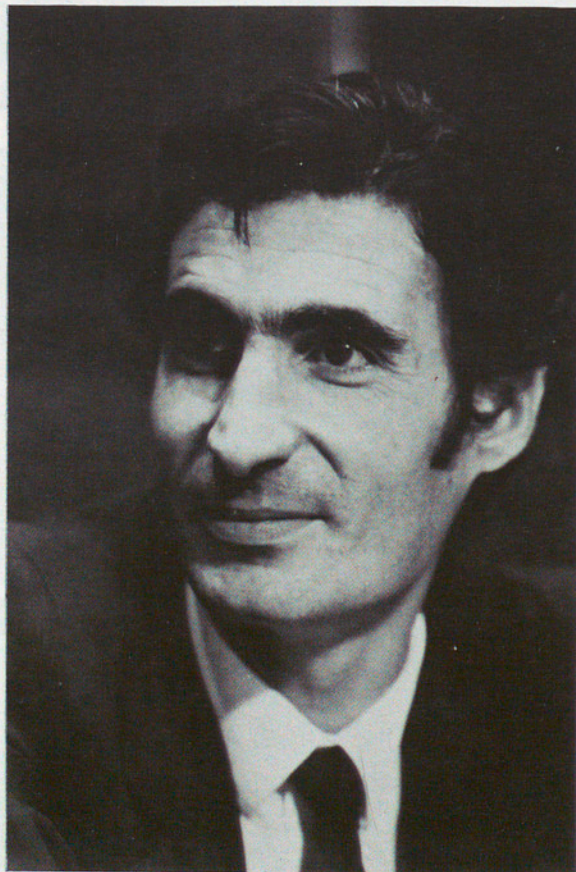
Al mateix temps, s'està produint un altre fenomen importantíssim i de vegades gravíssim, que és el conreu de l'horta clandestina, que cada vegada prolifera més. Això ha fet que ens plantejem l'estructuració dels terrenys municipals per reconvertir, sobretot a partir dels plans generals d'ordenació, els terrenys agrícoles, de tal manera que es pugui donar feina a la gent i al mateix temps es treballi en unes mínimes condicions higièniques que, evidentment, en aquests moments no hi ha. Tant la conca de Sabadell com la conca de Terrassa estan pendents de sanejament i aquesta podria ser una de les obres públiques més importants a realitzar en un futur, que podria donar feina a una quantitat important de treballadors aturats del sector de la construcció.

Un altre tema important a la comarca és que s'han perdut els nivells de negociació entre empresaris i treballadors que s'havien donat anys enrera, cosa que origina conflictes com el de Mir Miró, que en un altre moment hauria d'haver-se canalitzat mitjançant les centrals sindicals i, evidentment, fent jugar d'una manera molt més clara la Conselleria de Treball de la Generalitat.

Els Ajuntaments poden fer poca cosa

Celestí Sánchez, alcalde de Cerdanyola: Ja s'ha dit pràcticament tot a nivell del Vallès Occidental, per la qual cosa jo em centraré més aviat en la problemàtica de Cerdanyola, que ha passat de ser un poblet d'uns 4.000 habitants els anys 50, molts habitants del qual anaven a treballar a Sabadell, a tenir-ne 51.000. A Cerdanyola pràcticament no hi ha

tèxtil, i tenim tres indústries importants: Aiscondel del sector químic, Uralita, compartida amb Ripollet, i la Riviere que és del metall. Aiscondel ha passat en els últims temps de 1.500 treballadors a 730 o 735 a la planta de Cerdanyola, Uralita d'uns 1.400 que havia arribat a tenir a uns 700 i Riviere de 795 ha passat a tenir-ne 365. Aquestes xifres ens donen una idea clara de la importància de l'atur a Cerdanyola, que en xifres rodones es pot xifrar en uns 3.000 aturats, dels quals uns 1.700 estan sense subsidi. Nosaltres, des dels Ajuntaments, estem procurant d'intentar resoldre la misèria amb la misèria de l'ocupació comunitària, aprofitant també la capacitat d'endeutament al màxim, per fer obres públiques en les quals s'utilitzi mà d'obra, tant durant la construcció com amb la posterior creació dels serveis municipals. En resum, jo crec que des dels Ajuntaments és molt poca cosa el que es pot fer amb el



L'alcalde de Sabadell, Antoni Farrés.

Promoure la inversió de les institucions públiques en els municipis

problema de l'atur, i que, per tant, cal plantejar-lo des d'instàncies superiors com la Generalitat o l'Estat.

Obres d'infraestructura

Miquel Pont, alcalde de Castellar del Vallès: A Castellar del Vallès tenim una empresa tèxtil bastant important (Vídua Tolrà) que ens té bastant preocupats, ja que aquesta empresa, d'uns 900 obrers, s'ha acollit al Pla de Reconversió Tèxtil i tenim notícies de les seves dificultats. Si desgraciadament Vídua Tolrà entrés en crisi, Castellar es transformaria en una de les poblacions amb una taxa d'atur de les més elevades de la comarca, perquè de 12.000 habitants ja n'hi ha aproximadament uns 400 de parats i amb els de la Tolrà ens n'aniríem als 1.300 obrers parats, cosa que seria un problema molt greu.

D'altra banda, hi ha tot un seguit de petites



L'alcalde de Terrassa, Manuel Royes.

empreses d'acabats tèxtils i d'altres sectors, des del metall fins als materials de la construcció, però amb molt poca incidència. Ara bé, la major part d'aturats de Castellar corresponen a llocs de treball que s'han perdut a Sabadell de gent que viu a Castellar. Un problema ben particular el presenta la construcció, amb la major quantitat de gent parada al municipi: en aquest sector s'està formant una espècie de monopoli per part d'un parell de senyors del poble que estan comprant tots els terrenys edificables i són els únics que donen feina a qui volen, pràcticament a dues empreses, mentre que les altres estan abocades a la fallida, i això és preocupant per al nostre poble.

A nivell d'Ajuntament, nosaltres podem incidir ben poc, atès el nostre pressupost ordinari, que és molt petit. Per tant, hem procurat realitzar el màxim d'obres municipals d'infraestructura, ocupant únicament i exclusivament empreses constructores del nostre poble i creant nous llocs de treball. D'altra banda, una de les possibles solucions que veiem és la d'adequar un dels polígons industrials que hi ha a Castellar, de 150 Ha., que és el del Pla de la Bruguera. En aquest polígon manquen infraestructures en més del 75 % de la seva superfície. Nosaltres estem intentant portar a terme una requalificació d'aquesta zona industrial per tal de deixar unes 50 Ha. de sòl industrial i transformar la resta en sòl urbà per edificar o en sòl rústic per a l'aprofitament agrícola.

Atreure les inversions públiques

Manuel Royes, alcalde de Terrassa: Jo voldria dir una cosa que em sembla que no s'ha dit fins ara: que els Ajuntaments, al marge que han anat pel camí d'endeutar-se al màxim, i per tant, que han reforçat les maquinàries municipals per poder fer projectes, poder-los executar i poder-los dirigir, també han buscat i promogut la inversió en els nostres municipis de les institucions públiques de nivell superior, com ara la Diputació, la Generalitat i l'Estat. Concretament a Terrassa, això ha significat en els últims quatre anys, o significarà el 31 de desembre, que la inversió real haurà pujat a cinc mil milions de pessetes, al marge dels més de mil milions invertits per l'Ajuntament. Aquesta

El desenvolupament de la comarca pot fet competència positiva a l'Eix del Llobregat

inversió important s'ha dedicat a la construcció de vivendes, a la reparació de col·legis, al soterrament d'un tren, a poliesportius, etc. D'altra banda, hem procurat, almenys en el cas de Terrassa, que aquestes obres les fessin constructors de Terrassa, cosa que no sempre ha estat possible, bé que sí que ho ha estat en els projectes pròpiament municipals. Quant a les mesures per tal de fomentar la inversió productiva, en el cas de Terrassa, i em sembla que en els altres Ajuntaments, s'ha moderat la imposició sobre la producció i hem gravat més els serveis municipals perquè cobrissin els costos. D'altra banda, nosaltres hem intentat fomentar el cooperativisme amb cooperatives de pintores, i dic pintores perquè en aquest cas són dones, de paletes, de ceràmica, recanvis de cotxe, etc. Evidentment, el volum d'ocupació que això suposa no és gaire elevat, però em sembla que és una experiència interessant de recollir i analitzar.

2. El futur de la comarca

Pregunta: ¿Quina és la validesa de la comarca com a àmbit d'actuació dels municipis? ¿Fins a quin punt caldria replantejar-se la divisió del 1936? I, ¿quina és l'operativitat i quins els avantatges o els inconvenients de l'organització comarcal, tant a nivell polític, administratiu, com de prestació o gestió de serveis? ¿Quines són les repercussions de l'existència d'una ciutat com Barcelona tan a prop sobre l'estructuració comarcal? ¿Quines són les relacions entre la comarca i la Corporació Metropolitana?

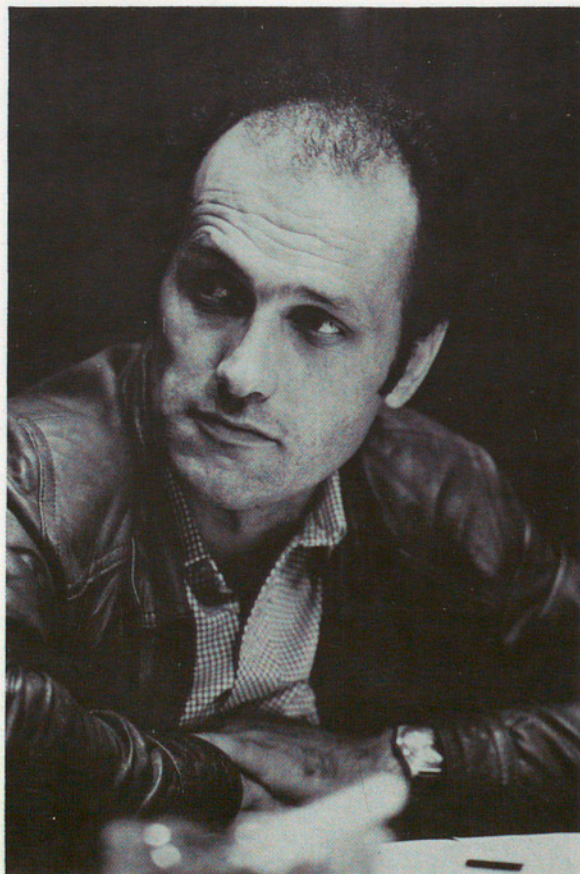
Dues subcomarques

Manuel Royes, alcalde de Terrassa: Bé, jo penso que els actuals alcaldes del Vallès Occidental hem fet un esforç voluntarista d'actuar com una sola comarca i hem abordat molts problemes conjuntament. Clarament hi ha una voluntat ferma, i penso que n'hi ha proves, d'abordar la solució conjunta de molts temes, i el més concret és el de l'atur. La realitat, però, és que, tant si ens agrada com si no, el Vallès Occidental consta de dues subcomarques, que vénen definides per les conques dels rius: la subcomarca de Sant Cugat-Rubí-Terrassa, que pertany a la conca

del riu Llobregat, i la subcomarca de Sabadell-Ripollet-Cerdanyola-Montcada, que pertany a la conca del riu Besòs. A més a més hi ha dues ciutats que, en certa manera, exerceixen la capitalitat a cada zona.

El fet és que hi ha dues realitats completament diferents, i això va lligat al tema de les comunicacions, ja que Terrassa ha estat un cul-de-sac durant molts anys, des del moment que el transport rodat per carretera va supplantar el ferrocarril.

En aquests moments, les expectatives per a aquestes sub-comarques han canviat totalment o poden canviar en els pròxims anys. L'obertura del túnel de Vallvidrera, lligat amb la del túnel del Cadí, amb l'enllaç de l'autovia de la Bauma que s'ha projectat de començar abans d'acabar aquest any, pot convertir aquesta comarca en un centre que pot fer la competència a l'Eix del Llobregat,



L'alcalde de Ripollet, Carles Ferrer.

Polèmica sobre els túnels del Tibidabo, en relació al creixement de Barcelona

per la seva situació en relació amb Barcelona i les comarques de l'interior.

Ara bé, seran probablement Terrassa i Rubí els municipis més beneficiats per aquestes obres, i la subcomarca de Terrassa pot esdevenir, en un termini de tres o quatre anys, un cop aquestes obres estiguin acabades, l'autèntic cor de Catalunya.

Refer la consciència comarcal

Antoni Farrés, alcalde de Sabadell: Una cosa és la consciència comarcal que pot haver-hi i una altra com creiem que hauria de ser aquesta consciència en el futur. Avui el Vallès Occidental està trossejat, i jo no estaria d'acord que en dos trossos, sinó en tres. Un és la subcomarca de Terrassa, l'altre la de Sabadell i un tercer és la part del Vallès que és dins de la Corporació Metropolitana. Això comporta en molts casos una manca de



L'alcalde de Cerdanyola, Celestí Sánchez.

delimitació clara de competències o funcions dels pobles de la comarca i de la Corporació.

Per tant, hi ha una divisió artificial a partir de l'existència de la Corporació Metropolitana i, d'altra banda, hi ha la típica rivalitat entre Terrassa i Sabadell.

¿Com hauria de ser el futur? No estic d'acord, ja ho dic per endavant, amb l'obertura del túnel de Vallvidrera, car la xarxa de comunicacions que hi ha en aquests moments, amb modificacions, és absolutament suficient. A més, si des del voltant de Barcelona volem ajudar a contenir el creixement desbordant de Barcelona i, per tant, evitar que el Baix Llobregat, el Vallès, el Barcelonès Nord siguin apèndixs de la metròpoli barcelonina, que es transformi en zona residencial, que s'hi enviï les indústries o els serveis que no interessin a Barcelona i que s'acceleri el procés de suburbialització de les nostres comarques, crec que l'única possibilitat que tenim és refer, fins i tot d'una manera voluntarista, la consciència comarcal. I no em refereixo solament al Vallès Occidental, sinó també al Baix Llobregat i al Barcelonès, si volem que el pes d'aquestes tres comarques sigui el contrapès de la ciutat de Barcelona, fins i tot en nombre d'habitants. En conseqüència, consagrar alguna mena de divisió, ja sigui entre Sabadell i Terrassa, ja sigui entre els pobles de la Corporació Metropolitana i la resta, és afavorir i facilitar el creixement desbordant de Barcelona. Per descomptat, des de Sabadell, estic absolutament en desacord amb la concepció de l'alcalde de Barcelona, Narcís Serra, d'una Barcelona al voltant de la serra de Collserola, que és la raó real de la construcció del túnel i no pas facilitar les comunicacions, i en aquest sentit discrepo de l'opinió que aquestes comunicacions suposaran economies d'escala o avantatges per a Terrassa o Rubí. En Narcís Serra ha formulat ja algunes vegades que Barcelona té un parc central que és la serra de Collserola, cosa que suposaria acceptar la divisió o la no consolidació de la petita consciència comarcal que hi pugui haver i la desaparició del Vallès com a tal. Per tant, crec que cal oposar-se a aquests projectes, que responen a la política econòmica de l'època desenvolupista; projectes que, d'altra banda, semblen

Cooperació i actuació conjunta a nivell comarcal, supramunicipal, quan es tracta de serveis importants

correspondre més a la necessitat de sanejar un seguit d'embolics financers, que han aparegut en el cas dels túnels o en el del Consorci de la Zona Franca, que no a les necessitats reals de les obres, i que no modifiquen en absolut el problema de fons.

Per tant, si aquesta anàlisi és correcta hauriem de fer un esforç per replantejar-nos tot el tema de la configuració de la comarca. Jo sóc partidari que els pobles que hi ha dins de la Corporació se'n separin, bé que lògicament són les poblacions afectades que hi tenen més a dir, però des d'una perspectiva comarcal se n'haurien de separar i retornar a tots els efectes al Vallès Occidental, i a partir d'aquí, junt amb les altres dues comarques anteriorment citades, intentar fer el contrapès al gran poder d'absorció i d'atracció que té Barcelona.

Fer el Vallès Central

Celestí Sánchez, alcalde de Cerdanyola: En la mateixa línia que parlava l'alcalde de Sabadell, cal dir que actualment s'està parlant de fer el Vallès Central, amb els municipis de Sant Cugat, Cerdanyola, Ripollet i Montcada. I s'en parla perquè creiem que és una forma de descentralització del Vallès Occidental. Aquests són municipis amb característiques diferents de Sabadell i Terrassa, amb problemes totalment diferents, i si fem el Vallès Central tal com nosaltres el veiem, aquests problemes els podríem abordar des de molt més a prop. A partir de la mancomunitat Cerdanyola-Ripollet ja fem algunes coses en comú com per exemple el tema de l'emissora municipal, o l'ambulatori Cerdanyola-Ripollet, del qual aviat es posarà la primera pedra.

Nosaltres creiem que els nostres problemes no els soluciona la Corporació Metropolitana ni tampoc els resoldrien des de Sabadell o Terrassa, sinó que els hem de solucionar nosaltres.

D'altra banda, hi ha temes d'àmbit superior, com el de les deixalles o el de les aigües, que cal plantejar-los i intentar solucionar-los a nivell de tot el Vallès.

Una organització supramunicipal

Carles Ferrer, alcalde de Ripollet: Aquest és el

tema que planteja major divergència entre tots nosaltres, cosa que demostra que és difícil en aquests moments tirar endavant la idea del Vallès com una comarca. Jo penso que no hi ha contradicció en absolut entre la mancomunitat de dos o més municipis en temes com la ràdio, l'ambulatori, etc. i la cooperació i l'actuació conjunta a nivell comarcal quan es tracti de serveis més importants. En els dos casos es pretén el mateix: reduir els costos dels serveis i oferir-los en millors condicions als ciutadans.

A Rubí concretament es preveu un màxim de 60.000 habitants en els propers deu anys perquè considerem la situació econòmica existent i com volem que sigui la ciutat, és a dir, no fem l'expansionisme que es respirava en anys anteriors. Ara, evidentment que s'ha de reforçar la xarxa de comunicacions i que l'eix Terrassa-Manresa és important, sobretot si en el futur pot enllaçar amb el túnel del Cadi. Segur que tot això ens ajudarà, però el que ens preocupa als del Vallès és que no es facin aquests projectes, que afectaran molt la comarca, d'esquena a nosaltres, que no ens torni a passar com en els anys 60, que se'ns traslladin les activitats econòmiques que la ciutat de Barcelona no admet. Però és que en aquells moments els Ajuntaments es reunien i no deien absolutament res. I potser és el moment ara de replantejar-nos coses, com l'eix de Rubí, Sant Cugat i tirant amunt fins arribar a Mollet, seguint les direccions de les dues xarxes que són l'autopista i el tren de la Renfe, o potser cal reestudiar la mancomunitat de Sabadell-Terrassa i què passa amb els centres que podrien ser plenament comarcals com és tota la infraestructura sanitària, etc. Em sembla que el tema del túnel no és la qüestió essencial, sinó el que hi ha darrera del túnel. En unes altres paraules: hem de definir quin Vallès volem.

El Centre Direccional

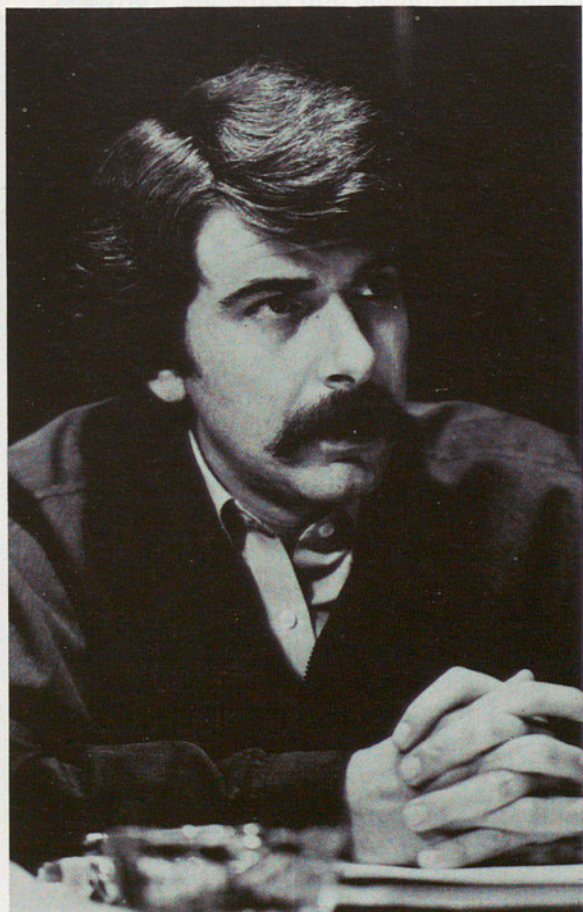
Celestí Sánchez, alcalde de Cerdanyola: En relació amb el Centre Direccional de Sant Cugat, cal dir que agafa molt més terme municipal de Cerdanyola que no pas de Sant Cugat, i estic totalment d'acord que davant d'això els Ajuntaments hem de fer sentir la nostra opinió. En aquest sentit, en aquests moments s'està fent un estudi del Centre

El problema no és solament tenir equipaments, sinó com es gestionen i s'enfoquen

Direccional Cerdanyola-Sant Cugat o Sant Cugat-Cerdanyola sobre el qual els Ajuntaments tindrem molt a dir.

Participar en tots els estudis

Antoni Farrés, alcalde de Sabadell: Aquí es diu que s'estan fent estudis sobre aquest tema a través dels quals els Ajuntaments podran dir-hi la seva, però aquests estudis es fan des de la Corporació Metropolitana. Terrassa, Sabadell, Rubí, etc., que són ciutats que hi han de participar, no ho fan. De moment hi participen només les ciutats de la Corporació, i això és el que em sembla que hauriem de trencar o hauriem d'intentar trencar, que no siguin només les ciutats de la Corporació les que opinin, perquè amb això el que fem és potenciar la divisió del Vallès en les tres parts a les quals ens referiem.



L'alcalde de Rubí, Miquel Llugany.

3. Infraestructura i equipaments

Pregunta: ¿Quin és l'estat de les infraestructures i dels equipaments de la comarca?

L'ordenació del territori

Antoni Farrés, alcalde de Sabadell: Un equipament situat en la comarca pot tenir dues significacions completament diferents. Per exemple, a nivell hospitalari, la significació que té l'Hospital General de Catalunya és completament diferent de la que tindrà la Residència de la Seguretat Social de Sabadell-Terrassa. Mentre aquesta es planteja per equilibrar els dèficits que en aquesta matèria tenim a la nostra comarca, l'Hospital General de Catalunya, en canvi, està situat al Vallès, no per servir-lo, sinó que se serveix de la situació estratègica del Vallès. Per tant, la qüestió no és solament tenir equipaments sinó la significació, l'enfocament i com es gestionen aquests equipaments. De dèficits d'equipaments, per descomptat que n'hi ha. A nivell escolar, crec que a cada població ens ho anem més o menys solucionant perquè és difícil mancomunar centres escolars, encara que n'hi ha alguns. Però hi ha altres temes, com els abocadors d'escombraries, que s'estan abordant a nivell de mancomunitats. En canvi, tot el que es refereix a la comarca, fins i tot la discussió sobre el fet comarcal, està molt a les beceroles, estem molt verds quant a la reflexió del tipus d'equipaments que sobrepassen l'àmbit estrictament municipal o mancomunat. I hi ha temes, com el de les aigües, o el dels túnels, que requereixen un plantejament general a nivell comarcal.

El tema dels dèficits en infraestructures i equipaments és molt diferent si volem un Vallès en el qual calgui contenir o paraitzar el creixement de la població, que si volem un Vallès on les seves ciutats i pobles han de fer un salt molt important quant a la seva població. Aquí ningú no ha pensat en l'ordenació del territori a nivell global, ni tan sols la Generalitat, ni s'han debatut en profunditat les propostes que puguin haver-hi.

Equipaments lligats a la comarca

Manuel Royes, alcalde de Terrassa: El que em

Potenciar la força de les comarques, evitant el centre condicionador de Barcelona

preocupa respecte als equipaments del Vallès és la seva vinculació a la comarca. Per exemple, tenim el cas de la Universitat de Bellaterra, que si no hi fos els estudiants ho celebrarien, perquè prefereixen anar a Barcelona, i a la qual els professors tampoc no hi vénen de gust, tot i que el nivell d'ensenyament i la relació entre els professors i els estudiants són molt millors que a la Universitat Central. I no s'ha aconseguit una vinculació entre aquesta Universitat i el Vallès, no hi ha cap mena de relació.

Jo sóc partidari de les comarques, bé que no estic segur si tal com van ser definides el 36 o amb modificacions. Però com a punt de partença, és perfectament vàlida la divisió comarcal del 36, i sobre aquesta base s'hauria de fer una discussió en profunditat per veure en quin sentit cal introduir-hi modificacions. A les comarques els corresponen uns serveis que sobrepassen l'àmbit municipal, que sobrepassen, fins i tot, l'àmbit d'agrupacions de dos i tres municipis, per moltes raons. Hi ha serveis i actuacions, fins i tot a nivell polític, que necessiten mitjans tècnics, polítics, socials, culturals, etc., que només poden aportar agrupacions de municipis com les comarques, que tinguin capacitat de resposta, capacitat de decisió o de solució dels problemes. Cal abordar els nostres problemes a partir de la base del que hi ha, tant si ens agrada com si no, i el que hi ha és la comarca del 36. Partint d'aquesta base, el que hem de fer és estructurar una organització supramunicipal que tingui les seves competències sobretot en aquells serveis que no poden realitzar els Ajuntaments en solitari o la Mancomunitat de diversos Ajuntaments.

Per tant, en conclusió, estic rotundament a favor de les comarques en el sentit que he plantejat, i també estic rotundament a favor de les mancomunitats de ciutats i de viles per a problemes molt més puntuals.

Barcelona condiciona

Miquel Llugany, alcalde de Rubí: A diferència d'altres comarques, que per la seva tradició, pel seu funcionament, pel seu caràcter i per la seva estructura han funcionat des del 36, a

nivell del Vallès Occidental no ha estat així. Fins ara els Ajuntaments ens hem preocupat sobretot dels problemes dels propis municipis, excepte en casos molt puntuals, pel tema de l'atur o altres, i crec que el pas següent hauria de ser plantejar-se seriosament el tema de les mancomunitats, i després plantejar-se i participar, d'una manera bastant més decidida que fins ara, en els projectes de la gran Barcelona, perquè són uns projectes que ens afecten molt. És a dir, no n'hi ha prou que la Corporació o que l'Ajuntament de Barcelona vulguin fer tal o qual cosa, a més cal que hi participem els qui n'hem de rebre les conseqüències immediates.

El tema de la capitalitat és secundari i de fet en aquests moments la nostra realitat comarcal no es defineix clarament perquè els centres d'atracció són Sabadell, Terrassa i Barcelona. En tot cas el que és preocupant per a mi no és ni Sabadell ni Terrassa, sinó Barcelona, perquè sobretot els municipis com Rubí o Sant Cugat rebem d'una manera molt forta totes les incidències del desenvolupament d'una gran Barcelona. Per tant, per pronunciar-nos rotundament en relació amb el túnel de Vallvidrera caldria definir què és el que volem després del túnel.

Obres supramunicipals

Miquel Pont, alcalde de Castellar del Vallès: Jo sí que estic d'acord avui amb la divisió territorial del 36, amb la força de les comarques. Crec que hem de potenciar la força de les comarques.

A nosaltres ens preocupa molt l'obertura del túnel de Vallvidrera, ens preocupa en un sentit molt ampli perquè pot transformar el nostre poble en una ciutat-dormitori molt més que no ho és. La gent, sabem que té tendència a marxar de les grans ciutats i s'en va a buscar la tranquil·litat dels pobles petits; per tant, ens preocupa la capacitat d'absorció que tindrà l'Ajuntament si de cop i volta l'obertura del túnel representa un augment del nombre d'habitants del nostre poble. Hem de potenciar la comarca del Vallès Occidental a base de les dues subcomarques de Terrassa i Sabadell. Nosaltres estem molt vinculats a Sabadell, i creiem que hem de potenciar els serveis mancomunats o

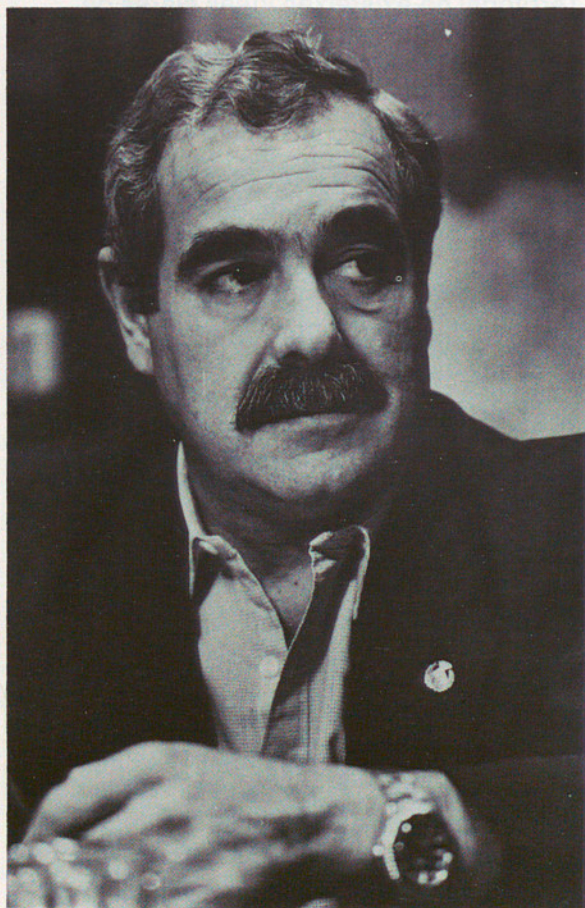
Cavalcar per davant de la realitat, sabent que Barcelona hi és i s'ha de tenir en compte

supramunicipals, i en aquest sentit estem treballant amb l'Ajuntament de Sabadell, per exemple, en la posada en marxa i funcionament d'un abocador supramunicipal.

El túnel del Tibidabo

Manuel Royes, alcalde de Terrassa: Crec que el tema del túnel no l'enfoquem com l'hauríem d'enfocar, ja que hauríem de partir de la realitat que sense el túnel els nostres pobles són els suburbis pitjors d'Europa.

En el període desenvolupista, a Terrassa ja teníem un creixement desbordat i havíem crescut sense túnel i sense control, però en aquests moments disposem d'uns mecanismes de control, car tots els pobles tenen el seu pla d'ordenació aprovat o a punt de ser aprovat.



L'alcalde Castellà del Vallès, Miquel Pont.

Jo no acabo d'entendre l'oposició al túnel, ja que actualment podem orientar perfectament el creixement sempre que ens posem d'acord i això, pel que es va dient aquí, sembla que és possible. Es tracta de concretar i exigir el que volem. D'altra banda, el que no podem és ignorar que tenim Barcelona a quatre passos. Com ja s'ha dit, de fet hi ha tres centres al Vallès, que són Terrassa, Sabadell i Barcelona, i el més important és Barcelona.

Això és una realitat. Per tant el túnel, simplement, ens faciitarà aquest estat de coses, en el benentès que nosaltres podem participar en el control de les conseqüències de la seva construcció sobre la comarca. I d'altra banda tampoc no podem oblidar els enllaços amb altres comarques, com el Bages o el Baix Llobregat. Manresa i el Bages s'han de comunicar amb Barcelona i sembla que una via més ràpida i més fàcil que la del Llobregat és la del Vallès. A més Barcelona, amb túnel o sense túnel, tindrà tendència a estendre's pels voltants de Collserola, i em sembla que la nostra obligació, més que impulsar una zona verda entre el Vallès i Barcelona, consisteix a reconduir aquest fenomen i orientar-lo cap a les nostres conveniències i els nostres interessos. Sempre s'ha de cavalcar per davant de la realitat; el que no es pot fer és ignorar-la.

Definir quin Vallès volem

Miquel Llungany, alcalde de Rubí: Probablement el problema del nostre Vallès no està en túnel si o túnel no. En canvi, una qüestió important és la possibilitat de control per part dels Ajuntaments de les conseqüències que poden tenir obres com les del túnel, mitjançant els límits al creixement urbà que marquen els plans generals.

Això és preocupant, perquè tot el renaixement comarcal hauria de sortir de l'efectiva presència de la Universitat, i d'altra banda no tinc referències que això pugui canviar en un pròxim futur. Respecte al tema hospitalari, és un altre tema greu, ja que s'han construït hospitals sense cap mena de planificació. Per exemple, mentre que a Terrassa sobren llits, a d'altres pobles en falten. Per tant, si hi hagués una planificació adequada, segurament l'hospital de la mancomunitat Sabadell-Terrassa estaria

És greu que manquin idees clares sobre l'ordenació del cinturó de Barcelona i del Vallès

ubicat a Sabadell mateix o a la zona de Barberà-Cerdanyola, on hi ha déficits.

Un altre tema en el qual ens hem hagut de posar d'acord és el de sanejament, ja que ha de ser integral per a tota la comarca. És l'únic cas seriós en què els Ajuntaments hem mancomanat desitjos, malgrat que de moment sembla que no ha passat d'això, desgraciadament.

Unitat comarcal

Antoni Farrés, alcalde de Sabadell: A mi m'agrada l'exemple de la Universitat per reafirmar-me en una de les tesis que es defensava en el «Sabadell proposa», que va ser l'inici de la reflexió que estem intentant a Sabadell sobre el futur de la ciutat. Els equipaments concrets com la Universitat, o com una carretera o un túnel, no crec que ens vertebrin gaire com a comarca; al contrari, ens organitzen en funció de Barcelona. El que cal és incorporar aquests equipaments que tenim a les ciutats de la comarca, per potenciar-les. Per tant, aquesta és una

filosofia completament diferent de la que pretén treure de Barcelona tot allò que li sobra i dur-ho cap a les altres comarques. És a dir, no centres direccionals, sinó potenciació dels centres naturals i tradicionals, i quan em refereixo a això no em refereixo necessàriament a Sabadell i Terrassa sinó a tota la comarca del Vallès.

Per això defenso l'ideal del Vallès com una unitat comarcal, i a partir d'aquí intentar vertebrar i contrapesar la capacitat d'atracció de la ciutat de Barcelona. En aquest sentit, actuacions com la Universitat o com aquest Hospital, ajuden a trossejar definitivament el Vallès. I ja veurem quines seran les repercussions de la televisió, que ni tant sols s'ha decidit des de Barcelona sinó des de Madrid.

D'altra banda, a la Conselleria de Política Territorial no existeixen idees clares de l'ordenació del territori i concretament d'aquest cinturó industrial de Barcelona i del Vallès Occidental, i crec que això és molt greu. ■

