

Accessibilitat del sòl d'activitat a l'eix ferroviari mediterrani

Segons les dades del Mapa Urbanístic de Catalunya, el sòl urbà industrial i logístic amb que comptava el país l'any 2009 ocupava una superfície de 14.021 hectàrees, mentre que el sòl urbanitzable d'activitat econòmica abastava 13.108,49 hectàrees.

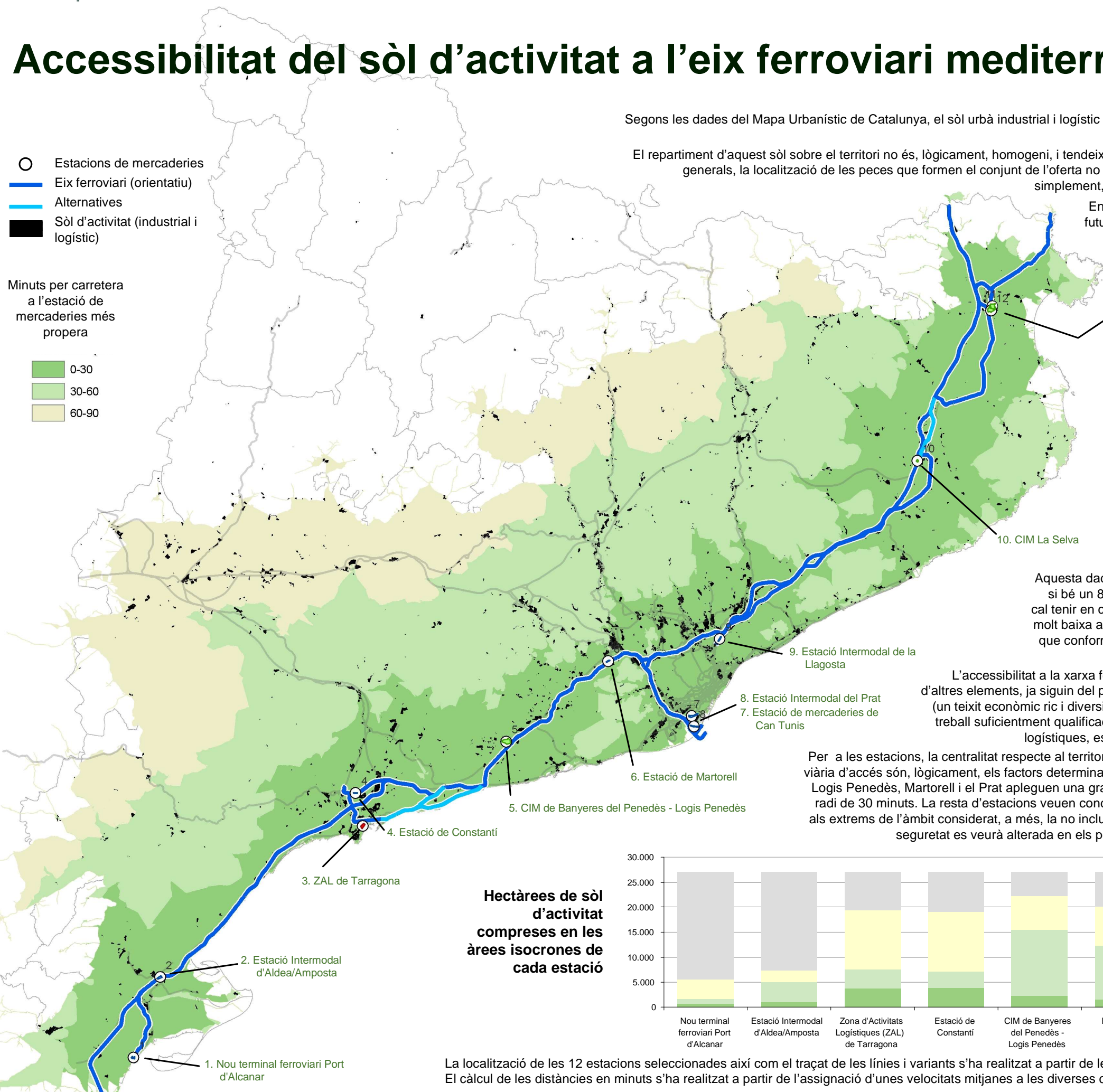
El repartiment d'aquest sòl sobre el territori no és, lògicament, homogeni, i tendeix a ser més abundant en les àrees més poblades. Però més enllà d'aquestes pautes de distribució generals, la localització de les peces que formen el conjunt de l'oferta no respon tant a criteris d'accessibilitat a la xarxa ferroviària, com d'accessibilitat de la xarxa viària o, simplement, a l'interès de les administracions municipals en disposar d'aquest tipus de sòl al seu propi terme.

En aquest context, l'anàlisi d'aquest sòl d'activitat en relació a la xarxa ferroviària que conformarà el futur eix del mediterrani al seu pas per Catalunya mostra alguns resultats especialment interessants.

- Estacions de mercaderies
- Eix ferroviari (orientatiu)
- Alternatives
- Sòl d'activitat (industrial i logístic)

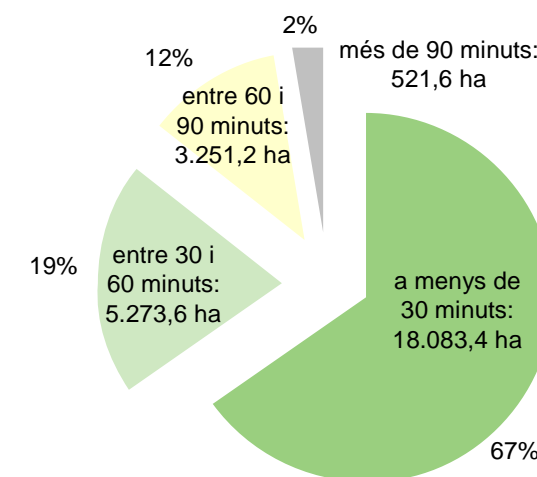
Minuts per carretera a l'estació de mercaderies més propera

- 0-30
- 30-60
- 60-90



- 12. Estació Intermodal Vilamallà - Logis Empordà
- 11. Estació intermodal Vilamallà - El Far (2 amples)
- 10. CIM La Selva
- 9. Estació Intermodal de la Llagosta
- 8. Estació Intermodal del Prat
- 7. Estació de mercaderies de Can Tunis
- 6. Estació de Martorell
- 5. CIM de Banyeres del Penedès - Logis Penedès
- 4. Estació de Constantí
- 3. ZAL de Tarragona
- 2. Estació Intermodal d'Aldea/Amposta
- 1. Nou terminal ferroviari Port d'Alcanar

Superfície de sòl industrial i logístic inclòs en cada interval de temps



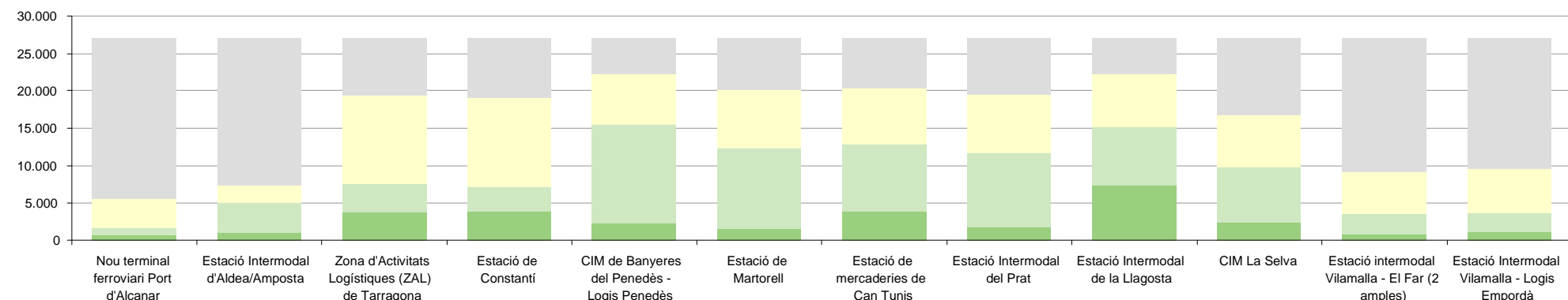
En primer lloc, gairebé dues terceres parts (18.083,4 hectàrees) del sòl urbà industrial i logístic i el sòl urbanitzable d'activitat es troba a una distància màxima de 30 minuts per carretera de l'estació ferroviària de mercaderies proposada més propera. En segon lloc, només una petita part del sòl quedarà situat a una distància considerable, superior a una hora (12%) o a una hora i mitja (2%).

Aquesta dada haurà de ser valorada juntament amb la de la proximitat del sòl d'activitat a la xarxa viària. Així, si bé un 84,6% del sòl industrial i logístic de Catalunya es troba a menys de 1.000 de la xarxa viària bàsica, cal tenir en compte que aquesta xarxa inclou vies d'importància estratègica per a l'articulació del país, però de molt baixa accessibilitat a nivell exterior. D'aquesta manera, en considerar únicament les autopistes i autovies que conformen l'eix mediterrani i l'àrea de Barcelona, s'observa que únicament un 48% d'aquest sòl es troba a menys de cinc quilòmetres a banda i banda d'aquestes vies.

L'accessibilitat a la xarxa ferroviària no és, lògicament, l'únic factor de localització important per al sòl industrial. L'existència d'altres elements, ja siguin del propi sòl (dimensió de les àrees industrials, dotacions, gestió) o aliens a les seves característiques (un teixit econòmic ric i diversificat que garanteixi els serveis i activitats de suport necessaris i cobreixin la demanda de força de treball suficientment qualificada i diversificada) són també elements fonamentals. Ara bé, quan es tracta d'activitats industrials i logístiques, especialment d'aquelles amb forta vocació importadora i/o exportadora, l'accessibilitat esdevé clau.

Per a les estacions, la centralitat respecte al territori català i, sobretot, la proximitat a les àrees més industrialitzades i les característiques de la xarxa viària d'accés són, lògicament, els factors determinants a l'hora de valorar l'accessibilitat relativa de cadascuna d'elles. Així, la Llagosta, Can Tunis, el Logis Penedès, Martorell i el Prat apleguen una gran quantitat de sòl d'activitat en un radi de 60 minuts i, en el cas de les tres primeres, també en un radi de 30 minuts. La resta d'estacions veuen condicionada la superfície que serveixen per l'actual oferta de sòl. En el cas de les estacions situades als extrems de l'àmbit considerat, a més, la no inclusió del sòl industrial de fora de Catalunya redueix la seva cobertura real. Una oferta que amb tota seguretat es veurà alterada en els propers anys com a conseqüència, precisament, de la realització d'aquestes estacions ferroviàries.

Hectàrees de sòl d'activitat compreses en les àrees isocrones de cada estació



La localització de les 12 estacions seleccionades així com el traçat de les línies i variants s'ha realitzat a partir de les propostes contingudes als plans territorials dels diversos àmbits que travessa l'eix mediterrani. El càlcul de les distàncies en minuts s'ha realitzat a partir de l'assignació d'unes velocitats mitjanes a les diverses categories de la xarxa viària vigent segons l'ICC..