

---

DINÀMIQUES TERRITORIALS I USOS DEL SÒL A L'ALT  
PENEDÈS: OPORTUNITATS I REPTES

JOAN ROSSELLÓ  
*Arquitecte*

---

## SUMARI

1. Introducció: el paisatge del vi
2. L'Alt Penedès, comarca metropolitana
3. La manca d'arrelament del fet metropolità a l'Alt Penedès
4. Noves dinàmiques territorials
5. Observacions crítiques a les propostes del PTMB per a l'Alt Penedès
  - 5.1. Els espais oberts i les illes metropolitanes
  - 5.2. La xarxa viària
  - 5.3. La xarxa ferroviària
  - 5.4. L'àrea dinamitzadora de Vilafranca
  - 5.5. La central de mercaderies de l'Alt Penedès

---

## ABSTRACT

L'article presenta una revisió de la planificació històricament desenvolupada a l'Alt Penedès fins a arribar a l'actual Pla Territorial Metropolità de Barcelona, respecte al qual es presenta un seguit d'objeccions. La manca d'arrelament del fet metropolità a la comarca, observable en el manteniment d'una dinàmica econòmica pròpia, organitzada al voltant del la mobilitat residencial i la terciarització econòmica. En aquest context, es critiquen alguns aspectes del Pla Territorial: en primer lloc, l'excessiu esquematisme i la rigidesa de la distribució del sòl en «illes metropolitanes» i «espais oberts», difícil de casar amb la realitat de territoris fràgils i especialitzats com l'Alt Penedès. En segon lloc, l'excessiva xarxa viària proposada fa pensar en el risc que es generin canvis als usos del sòl que acabin per fragmentar l'estructura territorial. Pel que fa a la xarxa ferroviària, es destaca la no consideració d'una especialització de línia de rodalia d'altafreqüència a la comarca. Finalment, es planteja el sobredimensionament de l'àrea dinamitzadora de Vilafranca i, respecte a la central de mercaderies de l'Alt Penedès, la necessitat d'una localització de baix impacte ambiental i que no consumeixi sòl agrícola.

El artículo presenta una revisión de la planificación históricamente desarrollada en el Alt Penedès hasta llegar al actual *Pla Territorial Metropolità de Barcelona*, respecto al cual se presenta una serie de objeciones. La falta de arraigo del hecho metropolitano en la comarca, observable en el mantenimiento de una dinámica económica propia, organizada alrededor del sector vitivinícola, contrasta con la aparición de nuevas tendencias, como la movilidad residencial y la terciarización económica. En este contexto, se critican algunos aspectos del Pla Territorial: en primer lugar, el excesivo esquematismo y la rigidez de la distribución del suelo en «isla metropolitanas» y «espacios abiertos», difícil de casar con la realidad de territorios frágiles y especializados como el Alt Penedès. En segundo lugar, la excesiva red viaria propuesta hace pensar en el riesgo de que se generen cambios en los usos del suelo que acaben por fragmentar la estructura territorial. En lo que se refiere a la red ferroviaria, se destaca la no consideración de una especialización de línea de cercanías de alta frecuencia en la comarca. Finalmente, se plantea el hecho de las dimensiones excesivas del área dinamizadora de Vilafranca y, respecto a la central de mercancías del Alt Penedès, la necesidad de una localización de bajo impacto ambiental y que no consuma suelo agrícola.

L'article présente une révision historique de la planification développée à l'Alt Penedès pour arriver à l'actuel *Pla Territorial Metropolità de Barcelona*, au sujet duquel l'auteur présente une suite d'observations. L'absence d'enracinement du fait métropolitain à l'Alt Penedès, que l'on peut observer dans le maintien d'une dynamique économique propre, qui contraste avec l'apparition de nouvelles tendances comme le mouvement pendulaire résidentiel et la tertiarisation économique. Dans ce contexte on critique certains aspects du Pla Territorial: tout d'abord, la schématisation excessive et la rigidité de la distribution du sol en «îles métropolitaines» et en «espaces ouverts», difficile à caser avec la relation des territoires fragiles et spécialisés comme l'Alt Penedès. Deuxièmement, l'excessif réseau routier proposé fait craindre des changements dans les usages du sol qui fragmenteraient la structure territoriale. En ce qui concerne le réseau ferré, on peut souligner la non-considération d'une spécialisation de ligne de banlieue d'haute fréquence à la comarque. Finalement, l'auteur expose la surdimension de l'aire de dynamisation de Vilafranca et, en ce qui concerne la gare routière de l'Alt Penedès, la nécessité d'une localisation peu impactante de l'environnement et qui n'occupe pas du sol agricole.

The article presents an overview of the history of planning in the Alt Penedès up until the current *Pla Territorial Metropolità de Barcelona*, to which a set of objections are posed. The absence of a deeply rooted metropolitan identity in the Alt Penedès, observable in the preservation of local economic dynamics, centred on the wine industry, contrasts with the emergence of new trends, such as residential mobility and the teriarisation of the economy. In this context, some aspects of the Pla Territorial are criticised: in the first place, the excessively schematic and rigid distribution of land in «metropolitan blocks» and «open spaces», somewhat out of keeping with fragile, specialised territories like the Alt Penedès. Secondly, the oversized nature of the proposed highway network suggests that there is a risk of generating changes in land use that would eventually cause fragmentation of the territorial structure. As regards the railway network, there is a blatant lack of consideration of a frequent regular local train service in the region. Finally, the author contemplates the oversizing of the economically dynamic Vilafranca area and, regarding the central goods depot of the Alt Penedès, the need for a location of low environmental impact that would not consume agricultural land.

## DINÀMIQUES TERRITORIALS I USOS DEL SÒL A L'ALT PENEDEÈS: OPORTUNITATS I REPTES

### 1. Introducció: el paisatge del vi

«(...) les àrees geogràfiques on es produeixen els vins (...) són també els paisatges més amens, més ordenats i més consolidats d'Europa.

«(...) El conreu de la vinya, amb les fileres altes o amb les baixes, s'adapta a les ondulacions dels paisatges amb una trama geomètrica discreta i flexible, que deixa visibles els camins regulars del treball humà, a vegades estesos fins a l'infinit, a vegades en contrast amb els boscos, els fruiters i els altres conreus del voltant. En resulta una felicitat integració entre les petjades naturals i humanes, confirmada també en les imatges pintades dels artistes europeus a partir de l'Edat Mitjana.»

Això que acabeu de llegir és un fragment d'un article de Leonardo Benevolo titulat *El paisatge del vi*<sup>1</sup>, que voldria que es mantingués present, com a teló de fons de l'escenari de les reflexions que a continuació exposaré.

### 2. L'Alt Penedès, comarca metropolitana

A partir de 1959, amb la redacció del Pla General d'Ordenació de la Província de Barcelona, la comarca de l'Alt Penedès s'incorporà a l'àmbit de planejament territorial que es coneix com a regió metropolitana.

La proposta de desenvolupament comarcal s'estructura a través d'una xarxa convencional de carreteres i per primera vegada, amb voluntat equilibradora, s'articula sobre la base d'un rosari polinuclear de «centres» i «subcentres» comarcals que constitueixen sistemes urbans propers als 50.000 habitants, formats per un nucli principal i una corona de poblacions de menor rang.

En aquesta proposta d'àrees de desenvolupament preferent, el Pla Provincial defineix Vilafranca del Penedès com a municipi de preponderant interès industrial, i en un segon ordre dins de la corona, Sant Sadurn d'Anoia, Gelida, Santa Margarida i els Monjos i Sant Martí Sarroca. Nou anys més tard, el Pla Director de l'Àrea Metropolitana de Barcelona de 1968 inclou també, dins del seu àmbit, la comarca

de l'Alt Penedès. Novament dins d'una estructura policèntrica es proposa Vilafranca com a polaritat metropolitana i Sant Sadurn d'Anoia com a nova polaritat, i s'estableixen dues grans àrees residencials, industrials i de serveis al voltant d'aquestes polaritats, que en l'horitzó de l'any 2010 previst pel Pla, havia d'agrupar una població de 500.000 habitants.

Aquestes dues polaritats no formen part dels denominats pols de primer ordre, el més proper dels quals era el denominat Martorell-Anoia, pel que el pla proposava al seu voltant importants equipaments i dotacions. Així, a més de fer previsions relatives a la protecció dels espais forestals, preveia la formació de parcs comarcals entre les polaritats de Vilafranca, Sant Sadurn i Martorell, el disseny d'infraestructures de transport que travessaven el territori comarcal, la implantació d'un nou aeroport en l'espai comprès entre els pobles de Guardiola, Vilobí, Puigdàlber i el Pla i un aeròdrom al terme municipal de Sant Llorenç d'Hortons.

El 1995, el Pla Territorial de Catalunya, en una de les seves principals determinacions i amb l'objectiu de descongestionar el sistema central i reequilibrar l'àrea metropolitana, proposa dins d'aquest àmbit un conjunt de set polaritats, una de les quals és Vilafranca, més dues polaritats-ròtula als extrems de l'àmbit metropolità.

El PTG, en l'estructura territorial que proposa, inclou la major part dels municipis de l'Alt Penedès en el sistema per al reequilibri territorial de Catalunya al nivell 2, basat en els sistemes urbans de Vilafranca del Penedès i Sant Sadurn d'Anoia, i al nivell 4, format per Sant Pere de Riudebitlles, Sant Quinti de Mediona i Torrelavit. Els municipis de Gelida i Sant Llorenç d'Hortons s'exclouen dels sistemes anteriors i formen part del reequilibri metropolità basat en el sistema urbà de Martorell.

El PTG defineix l'Àmbit Funcional Territorial Metropolità, format per 15 sistemes de proposta, tres

---

<sup>1</sup> Leonardo Benevolo (1996); «Il Paesaggio del vino», a *Il Piano regolatore del vino*. Quadern 4. Siena, Associazione Nazionale Città del Vino.

dels quals són els citats anteriorment, els quals estan inclosos en el Pla Territorial Metropolità de Barcelona (PTMB), actualment redactat i pendent d'aprovació. El PTMB desenvolupa el concepte de polaritat del PTG a través de la proposta d'àrees dinamitzadores, que en gran part recolza sobre les capitals de comarca, una de les quals és l'àrea dinamitzadora de Vilafranca.

### 3. La manca d'arrelament del fet metropolità a l'Alt Penedès

L'Alt Penedès és històricament un territori que ha format part de l'àmbit del planejament territorial metropolità. Des de fa 40 anys se centren sobre aquest territori moltes expectatives, avalades pel que tantes vegades s'ha dit:

- Una situació estratègica molt bona, d'una banda entre les zones més metropolitanes de Barcelona i l'àrea d'influència del Tarragonès, i de l'altre entre la Catalunya central i la costa.
- Unes comunicacions aparentment també bones.
- Un nivell d'urbanització poc desenvolupat que ofereix gran quantitat de sòl susceptible de ser ocupat.
- Una oferta de sòl industrial a preus competitius.

Arrodoniríem aquest conjunt de característiques tòpiques d'aquest territori amb l'existència d'uns recursos humans de nivells salarials moderats, l'existència d'un cert entorn empresarial i la possibilitat de desenvolupar un nivell de vida elevat dins d'un entorn agradable.

Malgrat aquesta presència de l'Alt Penedès en el planejament territorial metropolità, passat i actual, malgrat aquest conjunt, reiteradament explicitat d'expectatives, el fet metropolità no ha arrelat o al menys no ha arrelat de forma similar com a la resta de comarques metropolitanes.

L'Alt Penedès és la comarca amb menor pes poblacional i menor densitat de població de la regió metropolitana malgrat que històricament s'ha con-

siderat com un element bàsic de la seva articulació. Mentre que a les comarques que formaven la Regió I s'estava consolidant la realitat metropolitana mitjançant un procés de concentració de la indústria i la població, l'Alt Penedès ha continuat mantenint encara una dinàmica econòmica pròpia basada fonamentalment en el creixement endogen concretat en una activitat econòmica diversificada, però amb la presència d'un sector fort, el vitivinícola, que ha actuat com a activitat motora.

Ni tan sols amb l'obertura de l'autopista A-7 es va fer sentir de forma clara i evident la influència del fet metropolità entès des d'una formulació ortodoxa. Aquest aparent distanciament del fet metropolità es pot atribuir a la complexa estructura espacial de la regió metropolitana, clarament jerarquitzada a través d'un sistema urbà polinuclear, que té el seu origen en el Pla Provincial de 1959 i que va inspirar tant el Pla Director de l'Àrea Metropolitana com l'actual PTMB, on es distingeix clarament la ciutat central, l'àrea metropolitana funcional d'extensió variable i la regió metropolitana formada per centralitats o ciutats «madures» com Vilafranca i fins i tot Sant Sadurní, en la línia de metròpoli discontinua que ha exposat el professor Antonio Font<sup>2</sup>.

Apunto també, com a possibles causes d'aquesta situació, el fet que a l'Alt Penedès la crisi agrícola o no s'ha produït o bé ho ha fet de forma molt més moderada que a d'altres comarques metropolitanes, per la qual cosa no aporta nous espais al mercat immobiliari. És evident que en el cas de l'Alt Penedès la competència d'usos del sòl no ha situat l'agricultura en una situació marginal, entre d'altres raons perquè el sector vitivinícola, a diferència d'altres sectors industrials, necessita molt especialment d'un territori productiu al seu entorn que li doni suport.

Des del punt de vista de les infraestructures viàries, malgrat que s'ha emfasitzat les bones comunicacions de la comarca, la realitat és, al nostre entendre, molt diferent.

---

<sup>2</sup> Antonio Font (1997); «Anatomia d'una metròpoli discontinua: la Barcelona metropolitana», a *Papers. Regió Metropolitana de Barcelona*, 26, Barcelona, Institut d'Estudis Metropolitans.

L'eix Martorell-Vilafranca és suportat d'una banda per un camí pavimentat d'origen medieval que segueix les corbes de nivell i es presenta totalment impracticable des de fa 30 anys; i de l'altre per l'autopista A-7 de peatge amb accessos unidireccionals que no generen connectivitat interna i amb un sistema d'explotació especialment qüestionat els darrers anys, tant per les institucions comarcals com pels ciutadans.

L'eix de la N-340 presenta també en aquest sentit dèficit prou importants, derivats d'una banda del seu propi pas pel coll de l'Ordal i de l'altre pel conflicte que generen els recorreguts pel centre de les poblacions.

L'eix Igualada-Vilafranca-Vilanova, malgrat les reformes fetes al tram Vilafranca-Vilanova, es presenta actualment perillós i insuficient, característiques que esperem que no es reproduïxin en el tram Vilafranca-Igualada, actualment en obres.

Tampoc l'Alt Penedès ha estat permeable a la implantació de noves activitats, especialment de serveis o grans complexos amb clara intencionalitat metropolitana, com s'ha produït a la majoria de comarques de la regió. Cal recordar en aquest sentit l'intent fallit d'instal·lació d'un centre penitenciari a Subirats, que finalment es va ubicar a Sant Esteve Sesrovires, o la construcció d'unes casernes al mateix terme municipal, iniciatives que van generar una contundent oposició tant institucional com popular.

És rellevant en aquest sentit l'absència d'instal·lacions com camps de golf, lligats en molts casos a operacions immobiliàries encobertes, projectes turístics o de lleure, operacions hoteleres..., és a dir, l'absència d'un cert procés de terciarització del territori com el que s'ha produït a d'altres comarques metropolitanes. Fins hi tot, algunes d'aquestes grans instal·lacions «salten» el territori comarcal, com pot ser el cas del circuit de proves de Santa Oliva.

#### 4. Noves dinàmiques territorials

La comarca de l'Alt Penedès es troba actualment en un moment especialment delicat des del punt de

vista territorial, sobretot pel que fa a la seva relació i articulació amb la regió metropolitana. D'una banda sembla del tot evident que tindran gran repercussió les propostes previstes al PTMB, pràcticament acabat i pendent d'aprovació, així com el pas d'infraestructures viàries com el TAV. D'una altra, s'apunten els darrers anys algunes dinàmiques territorials que incidiran de ple en aspectes econòmics, funcionals, urbanístics i ambientals.

Intentarem reflexionar sobre aquests aspectes.

Des del punt de vista de distribució de la població es confirma que s'està produint el trencament de la tendència històrica a la concentració del creixement al voltant de Barcelona i el Barcelonès.

El quadrienni 1987-1990, el Barcelonès consolida el comportament emigratori amb una taxa negativa del 8%, mentre que el Garraf (13%), el Vallès Oriental (12%) i el Maresme (10%) confirmen un important creixement per migracions. En canvi, l'Alt Penedès es mou molt més lentament amb una taxa migratòria positiva que creix del 2% el període 1982-1985 al 5% el període 1987-1990.

Fora de la regió metropolitana, el Baix Penedès experimenta un espectacular creixement que passa del 5,46% el període 1982-1985 al 19% el període 1987-1990, sent la comarca amb major creixement migratori de Catalunya.

Els canvis de residència metropolitans derivats d'una situació de benestar econòmic s'han concentrat en zones metropolitanes dinàmiques econòmicament, amb un entorn ambiental agradable i amb qualitat de vida: el Garraf, el Vallès Oriental i el Maresme. L'Alt Penedès reuneix aquestes característiques i comença a experimentar la influència d'aquesta nova tendència en la distribució de la població.

En relació amb la base productiva, la desindustrialització acompanyada de la terciarització de Barcelona perfila la necessitat d'establir una estratègia

---

<sup>3</sup> Joan Trullèn; *Noves estratègies econòmiques i territorials per a Barcelona*. Document de treball. Gabinet Tècnic de Programació. Ajuntament de Barcelona.

paral·lela que tendeix a incrementar l'activitat productiva de les ciutats de la segona corona metropolitana, potenciant les seves pròpies economies sectorials.

És el que el professor Joan Trullen<sup>3</sup> explica amb un símil molt penedesenc: potenciar les especialitzacions sectorials del conjunt de les ciutats de la regió metropolitana, «que formen un raïm de ciutats-sector, diversificat en el seu conjunt però especialitzat en cada un dels seus grans». En aquesta línia estratègica, l'Alt Penedès ha de tenir un paper important dins del context metropolità. A més, la indústria vitivinícola, malgrat la diversificació, està actuant com a activitat motora de l'economia de l'Alt Penedès.

Es detecta recentment la consolidació del procés de diversificació del sector industrial, amb el creixement molt important del sector dels components d'automoció que ha significat la implantació als Monjos de set empreses que agrupen més d'un miler de treballadors, així com l'expansió dels subsectors dels plàstics i la química «tova», també als Monjos.

Aquestes expansions industrials relativament recents possiblement faran variar el pes de les inversions industrials de l'Alt Penedès sobre el conjunt de Catalunya, i que la comarca avanci en relació amb la resta de comarques metropolitanes. El període 1989-1994, l'Alt Penedès només superava en dinamisme inversor a la comarca del Garraf i estava molt per sota de la resta de comarques de la regió metropolitana.

En relació amb la localització de les inversions industrials és de destacar que més de la quarta part es localitzen a Santa Margarida i els Monjos (materials de construcció, extracció de minerals, components d'automoció, alimentació i begudes, paper i arts gràfiques), molt per sobre de les inversions a Vilafranca del Penedès. Es confirma també a l'Alt Penedès una certa tendència de les ciutats amb tradició industrial: expulsar activitats cap a les seves perifèries. També des del punt de vista de localització industrial cal anotar la tendència a concertar les implantacions al triangle els Monjos-Vilafranca-Olèrdola.

Paral·lelament a les anteriors tendències s'aprecia un rellevant procés de terciarització de l'economia de Vilafranca del Penedès. L'any 1990 els serveis concentraven el 77% de les empreses i el 66% dels llocs de treball de Vilafranca. Aquests percentatges s'han incrementat en set i vuit punts percentuals, i han passat, respectivament, al 85% i 70%.

Es detecten demandes de sòl per a la implantació de grans centres logístics o la distribució a l'entorn de Vilafranca del Penedès, que comporten grans consums de sòl. La millor implantació a d'altres àrees més centrals ve compensada a l'Alt Penedès per un preu de sòl competitiu.

A menor escala, la comarca ja ha absorbit la implantació de centres amb un alt consum de sòl, creació de pocs llocs de treball i alt impacte ambiental, i que generalment s'han produït sense programació o a través d'una regularització urbanística feta expressament. Aquest és el cas de la implantació d'Unex al peu de l'autopista a Gelida, dels arxius del Banco Bilbao Vizcaya a Sant Martí Sarroca o de Cartronatges del Penedès a Sant Pere de Riudebitlles.

Igualment s'observen dinàmiques per a la implantació d'àrees comercials a la comarca, relacionades amb les expectatives generades a l'entorn de les àrees de viatge de Port Aventura. També en algun sector dels municipis de muntanya localitzats al nord de la comarca s'han produït iniciatives relatives a la implantació d'activitats lúdico-esportives.

Des del punt de vista de la construcció d'habitatges, l'Alt Penedès és la comarca metropolitana que ha experimentat major dinamisme entre 1997 i 1998.

El nombre d'habitatges iniciats durant la primera meitat de l'any ha augmentat en un 73% respecte al mateix període de l'any anterior, molt per sobre de la resta de comarques metropolitanes: el Barcelonès (37,6%), el Baix Llobregat (24%), el Vallès Occidental (9,2%), el Garraf (8,4%), el Maresme (6,8%) i el Vallès Oriental (4,2%).

En xifres absolutes, Vilafranca ciutat inicia 450 habitatges, quantitat comparable a la dels habitatges

començats en ciutats molt més grans com poden ser Mataró (591), Manresa (590), Vic-Manlleu (488) i Vilanova i la Geltrú (472).

Des del punt de vista d'implantació de serveis urbans, amb la portada d'aigües d'Abrera gestionada per la Mancomunitat Penedès-Garraf, s'obren expectatives extraordinàries que generaran noves dinàmiques territorials.

Es resol així definitivament un dels dèficit estructurals intercomarcals que ha ocupat més a les administracions municipals del període democràtic.

Finalment, cal apuntar una dinàmica relacionada amb les infraestructures viàries: la creació del consorci Xarxa Viària, que agrupa quatre municipis de la comarca i tres municipis fora d'aquesta, així com entitats econòmiques comarcals, amb l'objectiu comú d'aconseguir millorar l'accessibilitat: la construcció de la carretera per la vall de l'Anoia de Sant Sadurní a Martorell, la reducció-supressió del sistema de peatges de l'A-7, els accessos d'aquesta autopista en direcció sud per Gelida i Sant Sadurní, la millora del traçat del TAV, etc.

## 5. Observacions crítiques a les propostes del PTMB per a l'Alt Penedès

Fins aquí s'ha fet un repàs de les dinàmiques territorials que al meu entendre poden repercutir intensament en el futur d'aquest territori. Hi ha, però, sobre la taula un document rellevant que incidirà de ple en el territori comarcal i que mereix tota la nostra atenció: el Pla Territorial Metropolità de Barcelona.

Cal apuntar en primer lloc que el que es coneix fins ara del PTMB és molt limitat. La base d'aquestes observacions serà bàsicament el document denominat *Compatibilització de les propostes metropolitanes amb les comarques: l'Alt Penedès. Diagnosi territorial i resum de propostes*, així com algun altre document sectorial que s'ha pogut aconseguir fotocopiant esborranys, escrits i documents de treball que, menys que més, han proliferat durant anys entre la poca gent interessada en aquests temes a la comarca.

S'han conegut també les propostes del PTMB a través de l'exposició directe i sintètica del seu director, Albert Serratosa, fetes a través del Consell Comarcal de l'Alt Penedès, sessions a les quals han estat convidats els alcaldes.

No cal dir que aquesta parcialitat és una dificultat afegida per a l'anàlisi d'un tipus de planejament que estem descobrint i que no sabem clarament què ens aportarà, però que intuïm que ha de ser un element decisiu per al desenvolupament comarcal i per a les dinàmiques territorials que tenim sobre la taula.

Vull deixar constància doncs de dues coses:

- Que el procés de participació tècnica i política de l'Administració municipal de l'Alt Penedès en el pla ha estat inexistent i que aquesta és per qüestions de mètode una trava molt important perquè les propostes del pla puguin ser assumides. Els ajuntaments no han pogut ni escoltar, ni opinar, ni proposar.
- Que és del tot necessari que malgrat l'estat avançat del PTMB i el mètode utilitzat, les administracions locals coneguin tot el seu contingut, el puguin debatre internament i fer les aportacions que considerin oportunes.

### 5.1. Els espais oberts i les illes metropolitanes

La divisió del sòl en espais oberts i illes metropolitanes planteja en general un excessiu esquematisme, que dins de l'àmbit de la regió metropolitana potser hauria estat bo com a primera aproximació sintètica per explicar la realitat, però que sembla insuficient quan aquesta distinció conceptual es converteix en un dels elements bàsics de la proposta d'ordenació. I més, si aquesta dualitat s'aplica sobre un territori metropolità, extremament complex, ocupat de forma molt diversa, amb molt matisos i sobre el qual sembla que hauria de ser preponderant l'ordenació de l'espai buit com a principal element vertebrador.

L'aplicació repetitiva i homogènia d'aquestes dues categories primàries a tot el territori metropolità

planteja, en arribar a l'Alt Penedès, dubtes possiblement encara més seriosos que a d'altres àmbits del planejament, i que confirma el que s'ha dit.

El pla defineix una única illa metropolitana a Vilafranca del Penedès, que ocupa 3.038 ha i que abasta pràcticament tot el terme municipal de la capital, gran part dels termes de Santa Margarida i els Monjos i de la Granada i petites parts dels d'Olèrdola i Sant Cugat Sesgarrigues.

La resta del territori comarcal forma part d'un extens espai obert, trossejat per una xarxa desmesurada de vies, en el qual s'inclouen viles tant importants com Sant Sadurní d'Anoia, que formaven part d'aquell model articulat sobre una xarxa de les ciutats denominades «madures». Cal subratllar d'entrada que la delimitació de l'illa metropolitana proposada hauria de ser molt més petita i que seria convenient la definició d'altres illes menors i de configuració diversa.

Amb l'exagerada dimensió de l'illa metropolitana de Vilafranca es trenca una particular estructura territorial dispersa formada per pobles petits, assentaments rurals i masies, plenament articulats amb l'espai agrícola que els envolta, que perdrà la seva pròpia identitat i on la suma de perifèries farà difícils el reconeixement de la història i dels trets geogràfics.

La ciutat, la comarca i la base productiva especialitzada que s'hauria de potenciar: el sector vitivinícola precisa, a diferència d'altres sectors, la presència del seu propi territori productiu, del seu propi paisatge de vinyes, sense el qual el sistema perd la seva força. D'altra banda, la rigidesa de les dues categories de sòl proposades acabarà per implantar a l'illa de Vilafranca una agricultura periurbana, és a dir aquella condicionada per un entorn urbà que hi exerceix uns impactes que incideixen sobre la viabilitat econòmica. Subratllo que aquesta rigidesa dual i la dimensió exagerada de l'illa proposada no permet ser sensible en detectar les oportunitats d'aquest territori.

La resta de la comarca que forma part dels espais oberts es divideix en espais naturals i espais febles a protegir, separadors-connectors (filtres) i nuclis urbans i urbanitzacions, per als quals és possible

—de moment ho desconeixem— que s'estableixin subcategories de sòl.

En tot cas s'haurà de produir la necessària articulació entre les dues grans categories de sòl i les qualificacions de sòl del planejament urbanístic municipal, tant vigent com futur. Els espais oberts proposats a la comarca entenem que plantegen problemàtiques a un altre escala. En aquest sentit se'ns fa necessari insistir en un concepte que s'ha apuntat anteriorment i que considerem de summa importància.

La rigidesa en l'establiment de les dues categories de sòl, i l'aplicació d'aquestes de forma indiferenciada a tot el territori metropolità, posa en evidència en territoris tan fràgils i especialitzats com el de l'Alt Penedès la insuficiència i precarietat del mètode.

El PTMB, des d'una visió planificadora multisectorial hauria de poder incorporar metodologies específiques de planificació encaminades a l'optimització econòmico-productiva dels béns a l'àrea vinícola penedesenca dins d'una planificació integrada de l'espai obert que proposa.

Dins d'aquesta visió planificadora multisectorial s'ha de subratllar el fet que la producció vinícola assumeix també funcions de bé públic i desenvolupa funcions de salvaguarda hidrogeològica, conservació de la fertilitat del sòl i de la complexitat de l'ecosistema, i valorització del paisatge agrícola, contribuint a la sostenibilitat del desenvolupament.

Els indicadors de sostenibilitat del desenvolupament posen en un lloc central la valoració del patrimoni territorial des de les seves vessants ambientals, naturals i arquitectòniques, així com les particularitats de cada lloc. L'Alt Penedès constitueix des d'aquesta perspectiva un exemple d'estructura econòmica de base territorial local que, a través d'una sinèrgica valoració de tots els factors, pot aconseguir un model particular de sostenibilitat.

La incorporació en el PTMB d'aquestes metodologies específiques permetria afinar les propostes generals que després s'haurien de desenvolupar en documents de planejament sectorials i incorporar-se al planejament urbanístic municipal.



Volem apuntar finalment la indefinició que presenta el PTMB en relació amb el sistema per al reequilibri de Catalunya de nivell 4, basat en els municipis de Sant Pere de Riudebitlles, Sant Quintí de Mediona i Torrelavit que va definir el PTG, així com en relació amb l'articulació dels municipis de Gelida i Sant Llorenç d'Hortons que formen part, sempre d'acord amb el que estableix el PTG, del sistema de reequilibri metropolità basat en el sistema urbà de Martorell.

## 5.2. La xarxa viària

La proposta del pla preveu una xarxa viària formada per vies cíviques i vies segregades. A l'igual que amb la divisió del sòl s'adopten dues categories úniques que difícilment podran suportar una ordenació viària tan complexa com la metropolitana, malgrat que, en aquest cas, dins de les vies cíviques es formulen diferents tipologies, que van des de les de gran secció a les de recorregut paisatgístic amb secció mínima.

La proposta s'adapta a una geometria assimilable a una malla ortogonal que es mou uniformement per tot el territori metropolità. De forma similar a les categories de sòl, el que hauria pogut ser un esquema inicial es converteix en proposta d'ordenació i, conseqüentment, presenta problemes d'excessiva rigidesa i d'inadaptabilitat en alguns casos al territori.

Malgrat el notable dèficit viari que té el territori metropolità, la xarxa viària proposada d'acord amb les previsions de creixement, d'ocupació de sòl i d'increment de la motorització s'ha de considerar en general excessiva.

Aquestes característiques, a l'igual com succeeix amb la divisió del sòl, entren, si fos possible, més en contradicció en arribar a l'Alt Penedès.

El PTMB proposa a l'Alt Penedès tres vies cíviques, una de les quals es desdobra a l'alçada de Sant Sadurní en direcció a Gelida, i tres vies segregades que trosseguen el territori agrícola.

—La via segregada central coincideix amb l'actual autopista A-7, i es proposa una variant

que se situa al nord de Vilafranca, entre la Granada i Cal Rubió (els Monjos).

—La via segregada perimetral és una autopista de nova construcció que coincideix amb algun traçat del quart cinturó extern a la comarca. Travessa importants terres de conreu i adopta un traçat sensiblement paral·lel a l'actual A-7, entrant a la comarca des del sud a l'alçada de les Cases Noves de la Riera (Castellví de la Marca), en un recorregut que passa al sud del casc de Sant Martí Sarroca, al sud de Guardiola de Font-rubí, entre els pobles de Sant Pere de Riudebitlles i Torrelavit fins a Masquefa.

—La via segregada autopista Vilanova-Igualada és de nova creació; enllaça amb la N-II a Igualada, entra a la comarca a l'alçada de Canaletes, connecta amb la via segregada perimetral entre Sant Pere de Riudebitlles i Torrelavit, connecta amb la via segregada central A-7 a l'alçada de la Granada i surt de la comarca en direcció a Vilanova per Sant Miquel d'Olèrdola.

—La via cívica interpolar o metropolitana és una via de nova creació que vol substituir les actuals N-340 i C-243. Entra des del sud per la Munia, segueix per Pacs, Puigdàlber i Sant Sadurní d'Anoia, on es bifurca d'una banda per la vall de l'Anoia en direcció a Gelida i Martorell i de l'altre per Sant Llorenç en direcció a Terrassa.

—La via cívica interpolar o avinguda metropolitana N-340 segueix en gran part l'actual recorregut de la N-340, recollint les variants projectades. A l'alçada de Vilafranca, entre la Granada i Cal Rubió (els Monjos), segueix l'actual traçat de l'autopista A-7.

—La via cívica Igualada-Vilafranca-Vilanova segueix el traçat de l'actual C-244. A Vilafranca segueix en part el traçat de l'actual autopista A-7.

La proposta de xarxa viària que es proposa per a l'Alt Penedès significa una agressió importantíssima al territori comarcal. Es posa aquí de manifest una contradicció prou clara en relació amb els principis

bàsics per a la definició i la delimitació del conjunt d'espais oberts que fixa el pla:

- Donar continuïtat a l'espai natural heretat.
- Respectar la geomorfologia.
- Protegir els terrenys forestals, els terrenys agrícoles, el sistema hidrològic.

D'altra banda, sembla previsible que una xarxa de vies cíviques d'aquestes característiques i magnituds pot generar a més canvis importants en els usos del sòl que acabarien de fragmentar l'estructura territorial preexistent, ja prou malmesa amb la resta de propostes del pla.

Cal assenyalar per últim, la necessitat que el PTMB hauria de plantejar-se també la possibilitat no allunyada de la racionalització del sistema de peatges de la regió metropolitana a través de les alternatives que la societat catalana està plantejant a les administracions.

### **5.3. La xarxa ferroviària**

La xarxa ferroviària que el pla proposa per a la comarca es concreta en les línies que s'assenyalen a continuació:

#### *Línia de Renfe Barcelona-Vilafranca*

Mentre que per al tram Barcelona-Martorell es preveu una especialització de línia de rodalia d'alta freqüència, per al tram Martorell-Vilafranca es preveu una línia de funció mixta: llarga rodalia, regionals i llarg recorregut.

Queda així marginada la comarca de la resta del territori metropolità, per al que es preveu un servei de «metro regional». Des del pla no es considera justificada aquesta implantació a causa de la llunyania de l'Alt Penedès i a les densitats de viatges.

#### *Línia d'Alta Velocitat*

El traçat proposat pel PTMB ha quedat superat per les solucions i les alternatives del Ministeri de Foment. El Consorci Xarxa Viària, en el període

d'al·legacions, va proposar un traçat alternatiu que afecta els municipis de Subirats, Gelida, Sant Llorenç d'Hortons i Sant Esteve Sesrovires, i que va ser acceptat pel ministeri.

D'altres municipis de la comarca també van presentar les corresponents al·legacions, especialment importants en el cas de Vilafranca del Penedès i Santa Margarida i els Monjos. El PTMB planteja la possibilitat d'establir una estació de la nova línia a Vilafranca.

#### *Tram Vilafranca-Vilanova*

Tram de nova creació com a integrant de la nova línia ferroviària metropolitana Vilanova-Vilafranca-Martorell-Terrassa-Sabadell-Granollers-Mataró. Es proposa així una reivindicació històrica que considerem convenient.

#### *L'àrea dinamitzadora de Vilafranca*

El PTMB proposa establir un conjunt d'àrees dinamitzadores, una de les quals és Vilafranca, per desenvolupar així el concepte de polaritat que defineix el PTG. Es defineix l'àrea dinamitzadora com a un centre integrat d'oficines, grans superfícies comercials i petit comerç especialitzat, instal·lacions culturals, de lleure, etc.

Han de funcionar com a districtes urbans complementaris dels centres actuals, però més relacionats amb la infraestructura metropolitana de transport. Han de ser sempre punts «nodals» de la xarxa ferroviària.

L'àrea dinamitzadora de Vilafranca es preveu que s'implanti en nou sòl urbanitzable de dimensions compreses entre 30 i 50 ha.

La localització s'haurà de definir a través del planejament urbanístic comptant amb una bona accessibilitat viària i ferroviària, capacitat d'aparcament i correcta connectivitat amb el centre històric.

Des del punt de vista de proposta es pot considerar positiva per a la ciutat i la comarca. S'hauria, però, de limitar les seves dimensions. 50 ha són possiblement

excessives per a una única implantació d'aquestes característiques a desenvolupar a l'horitzó del pla.

#### *La central de mercaderies de l'Alt Penedès*

El PTMB proposa la ubicació d'un centre de mercaderies a l'Alt Penedès amb funció de central intermèdia, regional i metropolitana, de distribució-consolidació dels ports de Barcelona i Tarragona. No es fixa la ubicació exacta de la central, però s'indica la necessitat de situar-la propera a la línia ferroviària i

la xarxa d'autopistes. Tampoc no es prefixen les seves dimensions.

En principi la proposta es pot considerar acceptable. Cal, però, introduir algunes prevencions: en primer lloc, seria convenient que el pla definís el seu emplaçament i la seva dimensió per evitar competitivitats municipals, tant receptives com de rebuig; d'altra banda, s'hauria de preveure una localització que no consumís sòl agrícola i que no significués un impacte ambiental fort.