
PERSPECTIVES PER AL PLANEJAMENT URBANÍSTIC
TERRITORIAL A L'ALT PENEDEÈS

ALBERT SERRATOSA
Enginyer de Camins, Canals i Ports

SUMARI

1. Introducció
2. La central de mercaderies de l'Alt Penedès
3. L'àrea dinamitzadora de Vilafranca
4. La xarxa ferroviària
5. La xarxa viària
6. El model territorial: els «espais oberts» i les «illes metropolitanes»

ABSTRACTS

L'autor presenta una breu diagnosi territorial de l'Alt Penedès a partir d'algunes dades sintètiques per explicar els objectius del Pla Territorial Metropolità de Barcelona vers la comarca i rebatre algunes de les objeccions que s'han plantejat al respecte. El Pla Territorial té la voluntat de mantenir i potenciar l'estructura productiva especialitzada en l'activitat vitivinícola, però, alhora, sense oblidar la progressiva integració metropolitana de la comarca. En conseqüència, el pla classifica el 95% del territori comarcal com a «espai obert» i el 5% com a «illa metropolitana». Un model territorial que no és esquemàtic, sinó que respon a una voluntat simplificadora del mateix instrument de planificació. Igualment, la xarxa viària proposada és més complexa del que pot semblar en un primer moment i les franges annexes a les «vies cíviques» concentren les diferents xarxes de serveis, la qual cosa suposa una recuperació de sòl més que no pas un perill de fragmentació territorial. Respecte a la xarxa ferroviària, la demanda d'una freqüència elevada requeriria un volum de població que no existeix a la comarca. Finalment, pel que fa a les ubicacions de l'àrea dinamitzadora de Vilafranca i la central de mercaderies, el pla proposa emplaçaments i dimensions indicatives que hauran d'ésser decidides posteriorment per les autoritats sectorials.

El autor presenta un breve diagnóstico territorial del Alt Penedès a partir de algunos datos sintéticos para explicar los objetivos del *Pla Territorial Metropolità de Barcelona* respecto la comarca y rebatir algunas de las objeciones que se han planteado sobre su contenido. El Pla Territorial tiene la voluntad de mantener y potenciar la estructura productiva especializada en la actividad vitivinícola, sin olvidar la progresiva integración metropolitana de la comarca. En consecuencia, el Pla clasifica el 95 % del territorio comarcal como «espacio abierto» i el 5 % como «illa metropolitana». Un modelo territorial que no es esquemático, sino que responde a una voluntad simplificadora del mismo instrumento de planificación. Igualmente, la red viaria propuesta es mas compleja de lo que pueda parecer en un primer momento y las franjas anexas a las «vías cívicas» concentran las diferentes redes de servicio, lo que supone una recuperación de suelo mas que un peligro de fragmentación territorial. Respecto a la red ferroviaria, la demanda de una frecuencia elevada requeriria un volumen de población que no existe en la comarca. Finalmente, en lo que se refiere a las ubicaciones del área dinamizadora de Vilafranca y la central de mercaderias, el Pla propone emplazamientos y dimensiones indicativas que tendran que ser decididas posteriormente por las autoridades sectoriales.

L'auteur présente une brève diagnose territoriale de l'Alt Penedès partant de quelques données synthétiques pour expliquer les objectifs du *Pla Territorial Metropolità* envers la «comarque» et refuter les objections présentées. Le Pla Territorial veut maintenir et renforcer la structure productive spécialisée de l'activité vinicole mais ne veut pas oublier la progressive intégration métropolitaine de la comarque. En conséquence, le Pla classifie 95 % du territoire comarcal comme espace ouvert et 5 % comme île métropolitaine. Un model territorial qui n'est pas schématique mais qui répond à une volonté de simplicité du propre instrument d'aménagement. De la même façon, le réseau routier proposé est plus complexe de ce qu'il pourrait sembler à première vue et les franges annexes aux voies civiques concentrent les différents réseaux de services ce qui suppose une récupération du sol plus qu'un danger de parcellisation territoriale. En ce qui concerne le réseau ferré, la demande d'une fréquence élevée exigerait un volume de population qui n'existe pas à l'Alt Penedès. Finalement, en ce qui concerne l'emplacement de l'aire de dynamisation de Vilafranca et la gare routière, le Pla propose des emplacements et des dimensions indicatives qui devront être décidées, postérieurement, par les autorités sectoriales.

The author offers a brief territorial diagnosis of the Alt Penedès on the basis of synthetic data in order to present the aims of the *Pla Territorial de Catalunya* for the region and refute objections to it. The objective of the Pla Territorial is to both maintain and potentiate the structure of specialised production in the wine industry, while taking into consideration the region's progressive metropolitan integration. Consequently, the Pla classifies 95% of the regional territory as «open space», and the remaining 5% as «metropolitan block». A territorial model that, rather than being schematic, responds to the wish to simplify the planning instrument itself. Similarly, the proposed highway network is more complex than it may seem at first sight, and the different service networks are concentrated in the strips adjacent to the «civic highways», which means recuperation of land rather than a risk of territorial fragmentation. As regards the railway network, a much more frequent train service would require a far greater density of population than that existing in the region. Finally, regarding the location of the Vilafranca economic complex and the goods depot, the Pla outlines possible sites and dimensions, the final decision about which will be taken later by the relevant sectorial authorities.

PERSPECTIVES PER AL PLANEJAMENT URBANÍSTIC TERRITORIAL A L'ALT PENEDÈS

1. Introducció

La meua intervenció girarà al voltant de les observacions que, en relació amb el pla, es fan al text de la ponència *Dinàmiques territorials i usos del sòl a l'Alt Penedès: oportunitats i reptes*, presentada per Joan Rosselló. Considero que constitueix una perspectiva molt interessant i, per tant, la meua aportació anirà revisant aquests punts de vista que han estat ja recollits i que podem considerar que són suficientment representatius dels interessos de la comarca.

Abans, però, m'agradaria plantejar algunes dades molt sintètiques des d'un punt de vista territorial referides a l'Alt Penedès.

Comencem doncs dient que la comarca té poc més de 59.000 hectàrees (59.181), de les quals una mica més de la tercera part, el 36%, té un pendent superior al 20%, la qual cosa vol dir que es tracta d'un relleu de muntanya ja important. El 50% de la superfície total és, així mateix, terreny forestal. Sobre aquest territori comarcal, el pla proposa una qualificació que distingeix entre el que s'anomena «espais oberts» i «illa metropolitana», concretament, el 95% és «espai obert» i el 5% és «illa metropolitana».

Pel que fa a les xifres de població, segons el cens del 1996, l'Alt Penedès comptava amb 73.000 habitants i la previsió que considera el Pla Territorial General de Catalunya per a les set comarques metropolitanes suposa passar dels 4,2 milions d'habitants actuals a 4,7 milions el 2026. Segons aquesta projecció, i després de distribuir la població entre les set comarques, l'Alt Penedès passaria dels 73.000 als 105.000 habitants. Això suposa un important creixement poblacional, el 50% durant els pròxims 30 anys, però s'ha de tenir en compte que es parteix d'una base demogràfica relativament petita.

Pel que fa als habitatges, l'any 1991, hi havia de l'ordre de 31.000 unitats, de les quals 20.000 eren principals i 11.000 secundàries o vacants. L'any 2026, per a aquests 105.000 habitants projectats, es preveu una necessitat de 44.000 habitatges: 32.000 serien principals i la resta secundaris. Aquesta resta, 12.000, també podrien ser 15.000 o 20.000 perquè l'habitatge secundari no es rela-

ciona directament amb la població, sinó que té més a veure amb una dinàmica turística que es pot donar en el futur.

Aquestes previsions de població i habitatge futur encaixen relativament força bé amb la capacitat del planejament actual que ha estat tractat per Jordi Casso, ja que existeixen de l'ordre de 1.400 hectàrees de sòl urbanitzable, 1.000 en sòl programat i 400 en sòl no programat. És clar que aquestes xifres poden variar perquè, cada any, part del sòl urbanitzable passa a ser urbà, però hi hauria una capacitat, tenint en compte el sòl urbà i l'urbanitzable disponible, per a la construcció de 53.000 habitatges.

És a dir, mantenint els mateixos habitatges secundaris i vacants que existeixen actualment, es necessitarien 44.000 i n'hi hauria capacitat per a 53.000 nous habitatges. Sembla doncs un marge prou raonable i que dóna flexibilitat al planejament general.

Aquestes són unes xifres molt interessants i que caracteritzen l'Alt Penedès com una comarca completament diferent de les altres de l'àrea metropolitana. És un territori que ha mantingut la seva personalitat i característica històrica amb una dominant molt clara de l'activitat agrícola, especialment pel que fa al cava. Des del Pla Territorial hi ha hagut la voluntat de mantenir aquest sistema productiu, una cosa difícil d'aconseguir quan es parla d'una àrea metropolitana dinàmica. Una prova evident és el fet que, en el cas de les altres comarques metropolitanes, les activitats productives agrícoles s'han mantingut molt precàriament o pateixen unes agressions molt fortes, i arriben fins i tot a desaparèixer totalment en el cas del Barcelonès.

La demostració de la voluntat real del Pla Territorial pel que fa a aquesta situació és la mateixa distribució que es planteja, i que he esmentat al començament, de 95% del territori classificat com a «espais oberts» i 5% com a «illa metropolitana».

Una vegada presentades aquestes dades bàsiques, tractaré ara algunes de les observacions crítiques vers les previsions del Pla Territorial Metropolità assenyalades per Joan Rosselló a la seva ponència.

Revisaré cinc conjunts d'objeccions començant per aquelles on les discrepàncies són menys importants.

2. La central de mercaderies de l'Alt Penedès

En primer lloc, respecte al projecte i la localització de la central de mercaderies proposada pel Pla Territorial es planteja que, en principi, la proposta es pot considerar acceptable, però que caldria introduir algunes prevencions com la definició més precisa de l'emplaçament i dimensions, o la necessitat que la implantació no signifiqui un consum del sòl agrícola existent.

Respecte a la primera qüestió, espero que no es trigarà gaire a poder precisar al pla el que serà la futura central de mercaderies. Hi ha un estudi de la Direcció General de Ports i Transports de la Generalitat que, després de l'èxit de la Central de Mercaderies del Vallès Oriental, ja està estudiant noves centrals, i sembla que hi ha un cert acord per a servir aquesta zona a cavall entre el port de Tarragona i el port de Barcelona, al sud-est de l'àrea metropolitana.

Pel que fa a l'impacte sobre l'activitat agrícola, haig de dir que no ens correspon a nosaltres definir l'emplaçament exacte. Hi haurà oportunitat d'arribar a un acord amb la comarca. De totes maneres, és obvi que una central de mercaderies ha d'estar relativament a la vora de l'autopista i realment a la vora de les línies ferroviàries. Si, finalment, el tren d'alta velocitat és apte per al transport de mercaderies, almenys fins a Tarragona, hem de suposar que la localització final podria servir-se tant de la línia convencional de Renfe com de la nova línia d'alta velocitat.

3. L'àrea dinamitzadora de Vilafranca

La segona qüestió de debat es refereix a l'àrea dinamitzadora de Vilafranca proposada pel Pla Territorial. Sembla que també hi ha un acord en aquest punt i es considera una proposta acceptable i positiva. L'única objecció, doncs, es refereix a les dimensions previstes, entre 30 i 50 hectàrees. En

aquest punt, haig de dir que això no serà cap problema perquè, si en un moment determinat s'arribés a la conclusió, per exemple, que no s'han d'excedir les 25 hectàrees, això no invalidaria la proposta del pla, que, de totes formes, intenta assegurar un cert marge d'actuació per evitar el risc de subdimensionar l'àrea dinamitzadora.

4. La xarxa ferroviària

El següent conjunt d'observacions crítiques estan referides a la xarxa ferroviària proposada pel pla. Una proposta que recull la idea del tren d'alta velocitat i el tram de nova creació entre Vilafranca i Vilanova.

Les objeccions que es fan a la xarxa ferroviària tenen a veure, en primer lloc, amb el traçat. Aquí haig d'aclarir que, de vegades, s'oblida el que és, en realitat, un Pla Territorial. Es tracta d'un pla que no afecta directament la propietat, és a dir, la línia proposada no és més que un traçat indicatiu, que no assenyalava la localització exacta i final, que haurà de ser decidida per les autoritats sectorials.

En segon lloc, es planteja que l'anomenat «metro regional», el servei de rodalia, margina la comarca, atès que no es preveu que hi hagi una especialització de línia de rodalia d'alta freqüència al tram Martorell-Vilafranca.

Val a dir que a l'esquema de rodalia, que és més un sistema d'explotació que un sistema d'infraestructures, estem parlant d'una freqüència de l'ordre de cada 10 o 15 minuts i això requereix un cert volum de població, una certa massa crítica, i el Penedès no té, en aquest moment, cap nucli que justifiqui una opció que obligaria a reforçar, almenys en el futur, el tram entre Martorell i Vilafranca.

Seria menys costós, en canvi, explotar les possibilitats del nou tram Vilafranca-Vilanova per, des d'allà, incorporar-se a la línia de rodalia. La distància seria aproximadament la mateixa que anant per Martorell, però sense la necessitat d'haver d'establir un servei específic per a l'Alt Penedès, quan el volum de població a servir difícilment justificaria la despesa superior que aquesta opció significa.

D'aquesta manera, és possible anar des de Vilafranca a Sabadell, Terrassa o Granollers, i també a Tarragona, Girona o Lleida, i es respecta, alhora, la voluntat clara del Pla Territorial d'afavorir les comunicacions entre les poblacions metropolitanes sense necessitat de passar per Barcelona.

En tot cas, seran els diferents organismes sectorials, sigui l'Estat, sigui la Generalitat, els qui hauran de prendre una decisió al respecte.

5. La xarxa viària

El següent grup d'objeccions fan referència a les propostes del Pla Territorial pel que fa a la xarxa viària.

En primer lloc, es defensa la necessitat que el Pla Territorial tingui en compte la racionalització del sistema de peatges de l'àrea metropolitana. Bé, haig de dir que els objectius aprovats per tots els partits polítics durant els quatre primers anys de discussió del pla manifestaren ja la necessitat d'una xarxa homogènia, completa i lliure a l'àrea metropolitana. Per tant, és objectiu del pla no només la racionalització del peatge, que pot ser una fase intermèdia important, sinó la seva completa supressió. En funció d'això està articulat el model de xarxa viària que estructura les propostes.

En segon lloc, pel que fa a les vies proposades, es planteja que les vies civiques poden generar canvis importants en els usos del sòl que acabarien de fragmentar l'estructura territorial existent. Aquesta és una objecció que apareix amb molta freqüència i, en canvi, jo considero que el fet que existeixin unes vies civiques no té per què portar a aquest resultat negatiu ja que la disciplina urbanística i el sentit comú es mantindran. Tampoc no comparteixo la idea que la xarxa viària proposada signifiqui una agressió tan important al territori comarcal. Crec que hem de considerar el fet que les anomenades vies civiques coincideixen amb l'esquema de corredors de serveis. És a dir, cada via civica porta annexa una franja de terreny per on, en un període de 20, 30 o 40 anys, s'aniran col·locant les diferents xarxes que avui ocupen de forma caòtica els territoris agrícoles, forestals i, fins i tot en

alguns casos, els sòls urbans. D'aquesta manera, i fent un balanç final, la xarxa viària, més que una agressió suposa la recuperació de terrenys avui dia fragmentats per les diferents xarxes de serveis.

En tercer lloc, no es presenta cap objecció concreta a les vies proposades considerades de forma individual. Únicament, pel que fa a la via segregada perimetral, que coincideix amb algun traçat del mal anomenat «quart cinturó», s'afirma que travessa importants terres agrícoles. En realitat, això és cert però haig de dir que si hi ha acord en la necessitat de la via és evident que haurem de sacrificar algunes terres de conreu.

De totes maneres, i com ho mostra l'experiència de les rondes a Barcelona, o alguns exemples a Europa d'autopistes que no toquen mai terra per no afectar els terrenys agrícoles, existeixen suficients recursos tècnics per poder construir vies molt poc agressives. Penso, doncs, que es pot assegurar que no hi haurà trencaments de comunicació entre unes zones i unes altres i que, en tot cas, és una qüestió que s'ha de resoldre tenint en compte aquestes precaucions.

En quart lloc, es critica l'excessiva rigidesa de la xarxa proposada i la seva inadaptabilitat, en alguns casos, al territori. Crec que s'ha de tenir en compte que el projecte que apareix al pla ha estat elaborat simplificant el traçat i, en tot cas, la rigidesa criticada respon a la natura i el caràcter d'un pla territorial, com ja he explicat abans.

Finalment, l'objecció més important que es recull en referència a la xarxa viària té a veure amb el model territorial que rau en la seva base. Es planteja l'excessiva simplicitat d'una xarxa organitzada a partir de dues úniques categories, les vies civiques i les segregades, la qual cosa farà molt difícil poder suportar una ordenació viària tan complexa com la metropolitana.

Bé, s'ha de dir que no només existeixen aquestes vies; de fet, les vies segregades se subdivideixen en quatre tipus més. Existeix, per tant, complexitat a la xarxa proposada però tractem únicament les

que tenen un abast territorial metropolità. De totes maneres, i tornant a parlar de les característiques d'un pla territorial, considero que la simplificació de l'instrument és molt important per assegurar el seu seguiment per part dels ciutadans i la seva eficàcia posterior, sobretot pel que fa a la interpretació per part del poder judicial. Si una regulació és massa complicada, les interpretacions posteriors són més difícils.

D'altra banda, l'experiència del planejament al nostre país confirma que instruments molt simples han demostrat una gran eficàcia, com per exemple la classificació en sòl urbà, urbanitzable i no urbanitzable de la Llei del Sòl de 1956. O la separació d'usos industrials i residencials del Pla Comarcal de Barcelona de 1953, o la diferenciació entre zones i sistemes del Pla General Metropolità de 1976, agrupant aquí tota una sèrie d'equipaments i serveis que abans restaven diferenciats en subdivisions força complicades.

Per tant, el Pla Territorial Metropolità recull aquesta filosofia de fer més fàcil la lectura política, per part dels ciutadans i per part del poder judicial, del propi document i de les mateixes propostes. Després, els plans urbanístics podran aproximar-se més als problemes en tota la seva complexitat.

6. El model territorial: els «espais oberts» i les «illes metropolitanes»

Finalment, i per acabar, tractaré les objeccions que es fan a la classificació del sòl en «espais oberts» i «illes metropolitanes», un dels punts essencials del Pla Territorial.

Es critica, en primer lloc, l'excessiu esquematisme de la proposta. Com he dit abans en referir-me a la xarxa viària, això és un fet evident, però ha estat una simplicitat volguda i que creiem positiva.

En segon lloc, es plantegen les dimensions excessives de l'única illa metropolitana proposada a l'Alt Penedès i el fet de preveure'n només una. La voluntat del pla en aquest punt ha estat la de mantenir les

especificitats territorials de la comarca. Es pretén conservar aquest 95% del territori que manté la seva personalitat lligada a l'activitat vitivinícola i, al mateix temps, es proposa concentrar la població en una gran àrea central per poder oferir millors serveis. Un bon exemple de la necessitat d'aquesta millor oferta és el transport públic, que troba el problema de la dispersió de la població en una munió d'urbanitzacions i municipis històrics i és incapaç de garantir freqüències de pas de 10 o de 20 minuts, imprescindibles per definir un autèntic transport públic metropolità.

Per tant, la concentració de població en una «illa metropolitana» és necessària i, fins i tot, la proposta que es fa al pla podria ser, fins i tot, massa ajustada, ja que dels 105.000 habitants que es projecten a la comarca el 2026, el 51% se situa als espais oberts i els 51.000 restants, el 49%, es preveuen habitants de l'illa metropolitana. No sembla, doncs, que es tracti d'una illa tan excessiva ni desequilibrada dins l'escala comarcal, respecte a la resta de territoris i la resta de municipis. Alhora que respecta l'estructura dispersa de la comarca, aquesta concentració facilitaria obtenir la massa crítica per oferir serveis que es posarien a l'abast de totes les poblacions de la comarca. I no només parlem de serveis comarcals rurals, sinó també de serveis comarcals urbans i metropolitans.

La voluntat i l'ambició del Pla Territorial seria que, en el futur, els equipaments metropolitans, com les universitats, els grans hospitals, els teatres o els auditoris de música i grans museus, junt amb els concentrats al nucli històric de Barcelona, articuessin una oferta d'abast metropolità a partir de la seva localització diversa en el territori. I això s'ha de començar a fer des de l'àmbit urbanístic. Exemples com la Universitat Autònoma a Bellaterra o els estudis de televisió a Sant Cugat, el nou nucli universitari a Castelldefels o la proliferació de centralitats culturals importants com el Museu de la Ciència i la Tècnica de Terrassa, són una mostra d'aquesta política.

Evidentment que la estructura productiva especialitzada de la comarca s'ha de potenciar. El Pla Territorial parteix de la base de la defensa del sector vitivinícola, un sector i un territori que s'han pro-

tegit fins ara i que el pla intenta que es pugui continuar fent. Però, és clar, sense oblidar que, es vulgui o no, l'Alt Penedès està plenament inserit dins les dinàmiques metropolitanes i això té els seus avantatges i els seus inconvenients.

En qualsevol cas, des del Pla Territorial voldriem fer compatible el manteniment de la capacitat autoproductiva agrícola, que conforma tot un sistema de vida, amb els avantatges que suposa l'aglomeració metropolitana.