



PROVEGUERIA **PENEDÈS**

ANÀLISI I PROPOSTES D'INFRASTRUCTURES VIÀRIES I FERROVIÀRIES AL Penedès I L'IMPACTE DE LA RÒTULA DE MARTORELL

Antecedents:

La Vegueria Penedès, formada per les comarques de l' Alt i Baix Penedès, el Garraf i (part de) l' Anoia és una terra de pas des de sempre, tant en direcció nord/sud com de l'interior de la península cap a Barcelona. Això ha comportat que a l'època moderna ens creuin les autopistes AP7 i C32 de manera vertical i l' Autovia A2, a més de l' AP2, de forma horitzontal.

Pel que fa al ferrocarril hi ha dues línies nord/sud, una per la costa, el Vendrell-Vilanova-Barcelona, i una per l' interior, el Vendrell-Vilafranca-Martorell-Barcelona. A més hi passa la línia d'alta velocitat. Al nord, a l'Anoia hi ha la línia dels Ferrocarrils de la Generalitat que no cobreix les necessitats de la comarca, línia que es connecta a Martorell amb la del ferrocarril el Vendrell-Vilafranca-Martorell, i a tocar de l' Anoia penedesenca hi trobem la línia Lleida-Cervera-Calaf-Manresa.

El fet que hi passin aquestes infraestructures ha comportat que sovint es vegi el territori com un espai al seu servei, alhora que en determinats centres de poder es vulgui aprofitar per convertir el Penedès en un espai logístic, que faci les funcions de perifèria de les grans ciutats en detriment de la vocació agroalimentària, industrial i turística del territori.

En el cas de la via de tren d'alta velocitat ha passat el pitjor que podia passaramb una eina d'aquest tipus: *tenir una infraestructura que impacta fortament en el territori sense que hi puguem accedir*. O sigui, que se'n tinguin tots els perjudicis i cap benefici. Avui, quan ja es parla de *Rodalies d' Alta Velocitat*, cal recordar el que ja deia el Pla de Transport de Viatgers de Catalunya 2008-2012: *"l'estació de Vilafranca podria incorporar-se a l'escenari 2012 en funció de la concertació territorial aconseguida"*. No té

cap sentit que ens travessi una obra d'aquesta envergadura i no la pugui fer servir la població que hi viu; i això no vol dir abandonar la línia de tren convencional: hem de fer el mateix que amb les carreteres, que hi ha les autopistes on es va més ràpid per trajectes més llargs, i les carreteres que es distribueixen pel territori. La línia convencional ha de ser com un "metro", igual que la línia dels Ferrocarrils de la Generalitat també hauria de ser com un "metro".

I ara s'està a punt de repetir el desastre: estan fet un nyap a la via tradicional, posant un tercer rail a les vies per circular-hi trens més estrets, perquè hi puguin circular de passar de pas tota mena de trens de mercaderies amb els problemes que això portarà, sense cap garantia que podrem fer servir totes les infraestructures ferroviàries, vies d'ample europeu incloses, pel moviment de passatgers del territori.

Com aspectes positius cal assenyalar que el pas de la C-15 s'ha fet amb un "relatiu" seny; relatiu perquè si per manca de pressupost no es podia fer de dos carrils entre Vilafranca i Igualada, sí que s'haguessin pogut fer els ponts amples, de manera que fos fàcil fer el canvi que ara es planteja. Per tant de moment s'haurà de fer amb un carril més d'avançament alternatiu, però sí que està clar que és una via útil que caldrà anar adaptant a les necessitats.

Pel que fa al desdoblament de la N-340, el Pla Director de l' Alt Penedès va fer una bona proposta, que inicialment recull el Pla Territorial del Penedès, de convertir l'actual carretera en via cívica i, per evitar trinxar el territori, aprofitar el pas de l' AP7 ja que les autopistes deixen de ser de peatge. Llavors tant sols caldria arribar en condicions als diversos centres d'activitat, sense tornar a trinxar el territori amb nous "cinturons".

En aquest context, i en el moment en que surt a informació pública un document sobre part de les infraestructures de mobilitat a la zona contigua de Martorell, creiem que cal fer una reflexió global sobre aquest territori del sud de Barcelona, i no tant sols parcial de les carreteres, que és el que es planteja.

Reflexions:

- 1- No es pot decidir sobre carreteres al segle XXI sense saber on seran els punts intermodals de connexió entre les carreteres i el ferrocarril per on han d'anar les mercaderies de llarg recorregut.
- 2- Des del nostre punt de vista és justament en aquesta ròtula on hi ha d'anar la plataforma intermodal del sud de Barcelona, que reculli per carretera les mercaderies que es produeixen en un radi proper i les porti cap el ferrocarril. Aquesta situació evitaria la circulació de molts camions, amb el consegüent estalvi energètic, econòmic i de contaminació.
- 3- Això comporta que no calgui que l'autovia que està a mig construir des del Vallès, anomenada "Quart Cinturó", segueixi més al sud, sinó que esdevingui una Ronda del Vallès. Per a desenvolupament d'una economia sostenible cal una bona xarxa que millori la capillaritat interior viària i ferroviària que ens connecti amb l'exterior amb una accessibilitat fàcil, i de manera global.
- 4- No pot ser que tota la circulació de mercaderies de la península es connecti amb Europa passant pel corredor ferroviari de Tarragona a Castellbisbal, ja que col·lapsaria la circulació ferroviària d'aquesta línia. Cal una variant ferroviària des del sud que passi per Igualada i arribi a Martorell (gràfic), per tenir un país modern en transports.



- 5- Entenem que el debat sobre les infraestructures no ha de ser una discussió sobre si afecten més o menys una zona propera sinó que han d'encaixar amb un model de territori que, davant de les noves perspectives globals, requereix d'una reflexió sobre el sistema de fluxos que ha quedat obsolet.
- 6- En el cas del Penedès s'ha anat consolidant al llarg d'aquests darrers anys la voluntat de ser una zona amb una producció alimentària sostenible i saludable, en un marc paisatgístic, de mar i muntanya, que convida a visitar-lo, al costat d'un sector industrial i de serveis potent i ben posicionat respecte a les dues aglomeracions urbanes.
- 7- Així mateix entenem que la Ròtula de Martorell s'ha de contemplar en el seu conjunt i amb la vocació industrial i logística que ja té, sense anar improvisant sinó definint aquesta voluntat de la millor manera pel conjunt del territori i els seus habitants i sota criteris d'eficiència.

Al·legacions:

- 1- **No acceptar cap al Penedès l'autovia "Quart Cinturó"**, és a dir una via que serviria perquè milions de vehicles tan sols utilitzessin el Penedès per passar de nord a sud del país. És una via redundant respecte l' AP7. Això no treu la millora de les carreteres existents per dotar de bona accessibilitat a la zona de Masquefa-Sant Llorenç d'Hortons, com proposem per tota la Vegueria.
- 2- **Reclamar una revisió del sistema del flux de mercaderies per ferrocarril de tota la península, de manera que l'eix vertebrador passi, des del sud cap a Igualada i Barcelona, formant una variant respecte a la intensa zona metropolitana entre Tarragona i Barcelona i el seu espai de connexió molt saturat.** És un greu error de planificació proposar que tota la circulació de mercaderies de la península es connecti amb Europa passant pel corredor ferroviari de Tarragona a Castellbisbal.
- 3- **Preveure una plataforma intermodal de connexió tren / carretera en aquesta Ròtula de Martorell-Abrera.**

I per tot el que s'ha exposat, demanem que consti com a presentada la present al·legació en contra del Quart Cinturó, i específicament en el tram previst d'Abrera i el Penedès, considerant-lo innecessari i redundant i que la seva execució privaria de reinvertir en altres sistemes viaris més necessitats i indicats per a la millora de la vialitat del territori Penedès. I així mateix les al·legacions perquè es prevegi en aquesta Ròtula l'espai necessari perquè es pugui planificar la variant ferroviària per Igualada i encabir la plataforma intermodal de transferència del transport entre tren i carretera.

El Penedès, 12 de setembre de 2018.

PRO VEGUERIA PENEDÈS

vegueriapenedes.cat

c/ Escorxador 19, 20 – 08720 VILAFRANCA DEL PENEDÈS

Registre d'associacions de la Generalitat de Catalunya. (Núm. 62516 – data 09/01/2018)