

## **Urbanisme expansiu al Penedès**

**Polítiques territorials obsoletes no tenen en compte la situació d'emergència climàtica i les diferències socials.**

### **\* Redacció del projecte de polígon logístic de Can Vies-Sant Marçal.**

**Tot i l'oposició de la societat civil penedesenca que, durant 15 anys, s'ha manifestat en contra els polígons logístics, el Departament de Política Territorial i Sostenibilitat segueix invertint en projectes fallits (Logis Penedès, polígon logístic de Cal Vies- Sant Marçal, Pla Parcial el Mestral de l'Arboç) fent cas omís de les propostes del territori.**

La proposta dels pressupostos del govern de la Generalitat de Catalunya, tenen una partida de 76.068,75€ repartida entre els anys 2020 i 2021, per a la redacció del PDU (Pla Director Urbanístic) de Sant Marçal- Cal Vies, que afecta als municipis de l'Arboç, Castellet i la Gornal i de Castelví de la Marca. Des del Departament de Territori i Sostenibilitat no s'ha tingut en compte les més de 2.300 al·legacions de ciutadans o d'empreses del sector vitivinícola i tampoc s'ha tingut en compte la demanda de 25 municipis de l'àmbit del Penedès de la retirada del Pla o l'aturada d'aquest fins que no es discuteixi en el marc del Pla Territorial de la Vegueria Penedès, que tot indica que sortirà l'avanç del Pla en breu.

*Inversions pressupost 2020 <https://drive.google.com/file/d/1oYMXKtolzWR4XdRaFs3LmtrFGOr22Lte/view>*

### **\* Nova estació de regionals a les afores de Vilafranca.**

**Tot i encetar una nova etapa de la història amb la flamant Vegueria Penedès, Vilafranca, que hauria de liderar els plans d'aquest nou territori, es limita a especular amb plans especulatius com el Carrer Comerç, o demanant estacions al camp sense criteri, molt lluny de la dinàmica que una ciutat capdavantera en la vegueria Penedès, hauria de liderar.**

Proposar una estació de l'AVE a les afores de Vilafranca és no entendre el problema, ni de la Vila ni del territori. És fonamental que abans de fer propostes aleatòries es produeixi un debat sobre el sistema ferroviari on hi ha tres sistemes: rodalies, alta velocitat i mercaderies. Aquest últim no existeix per negligència de tots els responsables ja que els 100 trens diaris de càrrega previstos passaran per sota Vilafranca.

No estem d'acord amb la construcció d'aquesta nova estació intermodal del Penedès fora del nucli urbà, perquè comportarà una nova ocupació de sòl agrícola, l'estació de Vilafranca pot arribar a perdre la seva centralitat, no es preserva el territori, ignora l'emergència climàtica i generarà un continu urbà des del municipi de La Granada fins al municipi de Santa Margarida i els Monjos, afavorint l'urbanisme especulatiu i de creixement sense aturador.

Proposem que les actuals estacions de trens de rodalies i d'autobusos, amb les millores que calguin, esdevinguin aquest pol de referència de la intermodalitat del transport públic del Penedès amb trens regionals i alhora aprofiti les infraestructures existents. Tècnicament es possible però ha d'haver-hi voluntat política.

L'actual estació de Vilafranca té molts avantatges perquè si pot accedir a peu a, es molt a prop de les grans comunicacions per carretera (N-340, C-15, AP-7), forma part de l'entramat urbanístic de la ciutat, genera identitat i cultura, dona protagonisme a les naus del carrer Comerç, reforça la centralitat a la ciutat, dinamitza i potencia la Vila, genera activitats positives al seu entorn, afavoreix l'entramat comercial de Vilafranca, revaloritza els barris de l'entorn, manté el model de territori de pobles i ciutats compactes amb un entorn agrícola i natural, defugim del model urbanístic americà dels centres comercials al mig del no res on el protagonista exclusiu és el cotxe.

Tenir una estació intermodal dins de Vilafranca, ha d'anar acompanyada de la millora dels transports públics entre tots els pobles del seu entorn ja sigui en transport col·lectiu o compartit, en prioritzar el transports de les persones abans que les mercaderies i en millorar les rodalies cap a Barcelona i cap Tarragona amb puntualitat, amb freqüència, amb temps de recorregut, amb trens semidirectes o regionals. L'objectiu es que per viatjar pel Penedès puguem prescindir del cotxe, cosa que actualment es molt difícil si vius fora de Vilafranca.

També hem de tenir en compte que la majoria de la població utilitza les rodalies per als seus desplaçaments diaris, l'any 2019 rodalies de Catalunya va moure 128,5 milions de viatgers, si ho comparem amb l'alta velocitat la xifra es de 7,5 milions de viatgers a l'any.

Actualment El Pla Territorial Metropolità de Barcelona situa aquesta estació als terrenys de la base de muntatge, entre La Granada i Vilafranca, fora dels nuclis urbans i entre vinyes.

### **\* Aprovació del Pla del carrer del Comerç a Vilafranca.**

**La precipitació en l'aprovació inicial del POUM en el àmbit del carrer Comerç i la posterior moció a favor de l'estació intermodal a les afores, evidencia la desorientació de l'Ajuntament de Vilafranca i del Delegat de la Vegueria respecte al model penedesenc que cal portar a terme abans d'executar qualsevol projecte. Amb aquestes dues decisions, l'Ajuntament defuig el debat necessari davant els reptes que el Territori, davant els reptes globals i territorials, demanden.**

La plataforma Obrim el Molí d'en Rovira i SOS-Penedès lamenta que, un cop constituïda la Comissió d'Urbanisme del Penedès, hagi aprovat, en la seva primera reunió, un pla urbanístic que representarà la pèrdua de part d'un conjunt industrial urbà imprescindible per entendre la història de la comarca. La creació de la Vegueria Penedès havia de ser una eina per a preservar la identitat del Penedès i l'aprovació d'aquest projecte és un símptoma preocupant que hauria de ser motiu d'una reflexió col·lectiva.

El Molí d'en Rovira és un barri d'origen industrial i de cellers, que ha patit un aïllament en relació a la resta de Vilafranca degut a la barrera del ferrocarril que travessava Vilafranca. Aquest aïllament ha permès que s'hagi mantingut intacte un ric patrimoni arquitectònic que configura un conjunt amb uns valors que el fa únic. Aquest patrimoni és fonamental per explicar i entendre la història del vi a la comarca i les transformacions urbanes que va representar l'arribada del ferrocarril.

El cobriment de les vies del ferrocarril podria ser una oportunitat per a cosir i integrar els dos costats de la via i crear una centralitat urbana al costat de l'estació. Però el projecte de modificació de planejament que s'ha aprovat ha optat per portar a terme una simple operació immobiliària, sense ànima, i amb més de 900 nous habitatges que obvia la valorització i reutilització dels edificis existents.

Reciclar els edificis existents per a nous usos és molt més eficient en termes de consum de recursos que no pas fer edificis de nova planta. Reutilitzar permetria crear un barri amb un caràcter únic i amb molts elements singulars.

**Davant de l'actual situació d'estancament, d'indiferència i de manca de solucions als problemes actuals demandades des de la societat, SOSPERNEDES reclama dels partits polítics i de la societat en general una actitud més crítica i activa a fi d'aconseguir impulsar un model territorial que faci front a l'emergència climàtica, a l'elevat radicalisme de les diferències socials i l'equilibri ecològic del Territori.**

A Vilafranca del Penedès 17 de gener de 2020

