

LES NOVES INFRAESTRUCTURES SÓN PEÇA BÀSICA DEL MODEL DE FUTUR DEL GARRAF

- **L'ús del transport privat continuarà sent important**
- **Les noves C-15 i C-31; la nova línia ferroviària orbital i el nou servei ferroviari de la Costa són indispensables per la millora de la mobilitat comarcal**
- **L'ampliació del port de Vilanova permet millorar la seva capacitat d'adaptació a l'evolució del mercat**

El Garraf ha experimentat una important transformació en la utilització del seu territori al llarg dels últims anys. S'ha incrementat el nombre de residents a la comarca que treballa en un municipi diferent del qual resideixen; els municipis han variat les seves dimensions i l'accessibilitat ha millorat, bàsicament degut a la millora de les infraestructures viàries. Una de les conseqüències d'aquest canvi és que els desplaçaments amb origen al Garraf i destinació a altres comarques s'han més que **triplicat**, consolidant-se un caràcter residencial amb relació a l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

Aquesta evolució de la mobilitat ha anat acompanyada d'un destacat increment en l'ús del **transport privat**. Hi ha diverses raons que expliquen aquest fet: l'increment de les distàncies a recórrer per les noves pautes de localització dels desenvolupaments residencials, així com de l'activitat productiva; la posada en servei del tram inicial de la C-32 (Castelldefels - Sitges) l'any 1992 i la **manca d'accessibilitat amb transport públic** a molts dels nous desenvolupaments residencials, com ara les urbanitzacions d'**Olivella** i **Canyelles**.

Una comarca en creixement continu

Al llarg dels darrers 25 anys, la població del Garraf s'ha pràcticament duplicat, amb un ritme de creixement molt superior a la mitjana catalana, que s'ha anat accelerant any rere any, sobretot a partir de l'entrada en servei de l'Autopista C-32, que ha afavorit l'arribada de nous residents procedents de Barcelona.

Aquest creixement podrà continuar en el futur, o almenys així ho permeten pensar les previsions de desenvolupament urbanístic. Existeix sòl urbanitzable a la comarca, suficient per duplicar el sòl urbà d'ús residencial (amb els majors potencials en Sant Pere de Ribes, Canyelles i Vilanova i la Geltrú) i per incrementar en un 86 % el sòl d'ús industrial (amb el major potencial a Vilanova, que ja actualment concentra aproximadament el 70 % del sòl industrial de la comarca).

Una xarxa viària descompensada

Segueixen havent problemes de congestió al Garraf, els quals delaten la **pressió** a la qual estan sotmeses les seves infraestructures viàries. Les causes són els intensos vincles de mobilitat amb les comarques veïnes i el Barcelonès i, dins de la comarca, entre municipis com **Sant Pere de Ribes** (incloent-hi Les Roquetes) i **Vilanova i la Geltrú**. També influeix la

coexistència d'una única autopista de peatge que té capacitat per incrementar el seu tràfic i carreteres d'una sola calçada, en estat de congestió.

Els models de predicció del trànsit que hem pogut consultar, ens anuncien un **empitjorament** dels nivells de **servei** en la xarxa de carreteres de la comarca. Hi ha, però, esperança: els futurs trams desdoblats de la C-15 (entre Vilanova i la Geltrú i Vilafranca) i el condicionament de la C-31 (entre Sitges i Calafell) suposaran una millora notable per al trànsit entre el Garraf i l'Alt i el Baix Penedès.

Una xarxa ferroviària amb canvis a la vista

La línia ferroviària per la costa es troba sota la pressió directa de la demanda de mobilitat entre les comarques del Garraf i l'àrea metropolitana. A més, el conjunt de la línia pateix una **demanda descompensada** entre les dues parts del seu traçat (Sant Vicenç de Calders-Barcelona i Barcelona- Maçanet), les quals es comporten, de fet, com dues línies separades.

Resulta fonamental que es porti a terme la **remodelació dels serveis de rodalies**. En aquest nou context, el servei de rodalies del Garraf a Barcelona s'integraria dins d'una nova línia anomenada "de la costa", que connectaria Sant Vicenç de Calders amb Maçanet passant pel Garraf, Barcelona i el Maresme.

En quant a la nova línia orbital ferroviària, representarà una **valuosa connexió** de les principals ciutats de la segona corona metropolitana de Barcelona (Mataró, Granollers, Sabadell, Terrassa, Martorell, Vilafranca del Penedès i Vilanova i la Geltrú), sense haver de passar per Barcelona. Des de la Cambra de Comerç de Barcelona esperem que l'estudi del Ministeri de Foment en relació amb aquesta nova línia es realitzi amb la màxima celeritat i que permeti planificar la seva execució amb un pla d'etapes realista, que faci factible aquesta infraestructura.

El port de Vilanova és la porta del Garraf al comerç marítim

El Pla especial del Port de Vilanova implica l'**ampliació** de la seva **àrea comercial** que passa a disposar de la dàrsena de llevant remodelada i ampliada, actualment en marxa (veure esquema al final de la Nota). Aquest pla permet millorar l'operativa dels vaixells mercants i també el nombre de vaixells que podran atracar simultàniament en el port.

Tot i que el calat màxim del port seguirà en els 7 metres, limitat per les condicions naturals, hi ha molt **potencial** de futur per al port de Vilanova en un segment de vaixells de calat restringit. I, per això, des de la Cambra **valorem positivament el seu Pla especial**.

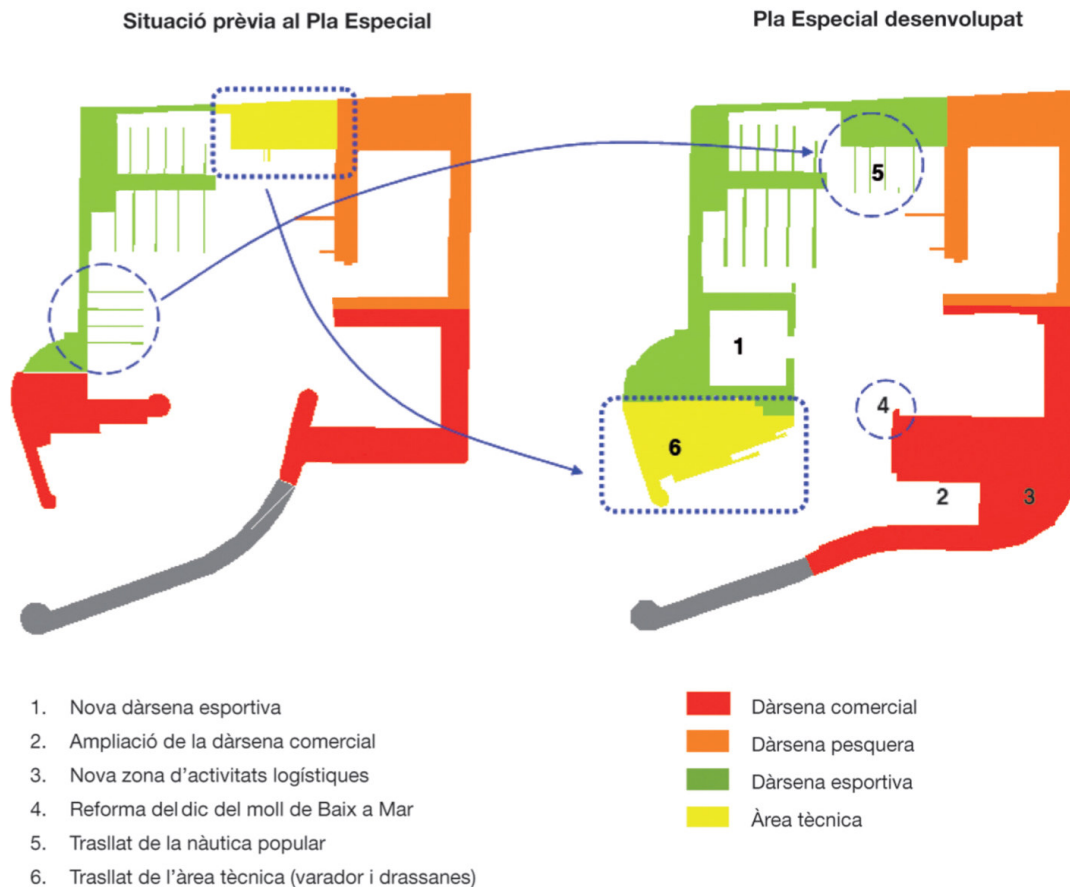
En el monogràfic de l'Informe Territorial, s'analitza el **model de futur per al desenvolupament comercial** del port de Vilanova. La conclusió de la nostra anàlisi és que el port ha de seguir amb el model actual, captant nous tràfics de mercaderia general no conteneritzada, de manera complementària als ports veïns de **Barcelona i Tarragona, especialitzats en contenidors i granel**.

De cara al futur s'haurien de consolidar unes línies estratègiques concretes, per tal d'aprofitar al màxim el potencial de la futura àrea comercial:

- Fidelitzar els clients actuals
- Captar nous tràfics comercials

- Desenvolupar noves activitats vinculades amb la tecnologia i la recerca
- Aportar el valor afegit de l'excel·lència en el servei *

Actuacions del Pla especial del Port de Vilanova



* En relació a l'últim punt, no ens referim només a la manipulació especialitzada i acurada de la mercaderia, sinó també a l'aprofitament del certificat d'Operador Econòmic Autoritzat (OEA) del que disposa la terminal portuària de Vilanova, tota una iniciativa de referència a l'Estat espanyol.

Aquest certificat estableix la base per a un tràfic de mercaderies ràpid i segur entre transportistes (marítims i terrestres) i clients. Situa a qui la ostenti, conforme a una referència europea de qualitat, i a un nou règim que, encara que de moment té un caràcter voluntari, amb el temps esdevindrà obligatori per a qualsevol operador a escala internacional. És d'esperar que, en el futur, no disposar del certificat d'OEA implicarà la pèrdua de possibilitats de negoci.