



Segona part:

Detecció i anàlisi de tots els  
estudis de caràcter  
socioeconòmic de les  
comarques de Tarragona

## 1.- Presentació

***El Camp de Tarragona ha estat tradicionalment un territori observat i estudiat.*** Diverses són les circumstàncies que justifiquen la periòdica aparició d'informes, estudis i anàlisis sobre el Camp. En primer lloc, cal destacar la llarga tradició d'investigadors socials que han realitzat els seus estudis sobre el Camp seguint la tradició de Josep Iglesias fins als investigadors contemporanis que han sortit, en bona mida, de les aules de la URV, la nòmina d'historiadors, geògrafs, demògrafs, sociòlegs i economistes ha estat notable. En segon lloc, l'existència d'institucions, algunes creades al segle XIX, que fomentaren l'estudi i la posterior publicació dels estudis referents al Camp no ha estat menyspreable. En tercer lloc, la realitat geogràfica de la zona configura una àrea clarament delimitada de la resta del país, fet que facilita la consideració del Camp com una realitat concreta i determinada. Per últim, en quart lloc, el dinamisme econòmic i social registrat des dels anys seixanta ha generat una demanda creixent d'estudis de cara a calibrar l'impacte de determinades activitats o bé cercar equilibris en les friccions que, de tant en tant, han aparegut.

Per totes aquestes raons, fer una recopilació dels treballs realitzats sobre el Camp de Tarragona durant les darreres dècades esdevé una tasca feixuga però a la vegada agraïda. Un territori estudiat té un actiu important en els esforços esmerçats per esbrinar les seves claus interpretatives però, a la vegada, té també un element de contrast amb les projeccions i les previsions realitzades en el passat. És el Camp actual força semblant al que molts dels estudiosos van observar fa uns anys? Ben segur que no. Ha resolt els entrebancs i els reptes que tenia aquest territori unes dècades abans? En part sí, en part no.

En aquesta segona part del present treball l'objectiu que tenim no és fer una recopilació exhaustiva dels estudis fets, sinó emprar part d'aquest cabdal d'observació i anàlisi per il·lustrar la realitat actual i els principals reptes que aquest territori ha d'afrontar en un futur proper.

## **2.- Anàlisi dels estudis i plans estratègics realitzats al Camp de Tarragona**

Des de l'any 1977, quan apareix *Coyuntura Económica de la província de Tarragona*, primer estudi que hem considerat en aquest recull, han sovintejat l'aparició de treballs de diagnosi econòmica o plans d'actuacions, generals sobre un territori o específiques sobre un sector concret. En aquest apartat es comenten un total de 56 treballs. La fitxa resum de cadascun d'aquests treballs pot ser consultada a l'annex). Aquesta xifra no engloba la totalitat dels treballs que han aparegut en un moment o una altre del temps, però representa una compilació d'aquells més importants o que han tingut repercussions reals a posteriori.

***Tot i l'enorme esforç per part d'estudiosos i investigadors per oferir una visió econòmica i territorial real del Camp de Tarragona, en moltes ocasions aquests treballs han quedat relegats a ocupar calaixos i armaris, i les seves propostes mai han vist la llum.*** En els darrers anys, per reconduir situacions d'aquesta mena, molts plans estratègics exigeixen la creació d'una oficina per al seu estricte seguiment (*Reus impuls 2005, Diagnosi comarcal i estratègies a l'Alt Camp, o 2010 Estratègia Baix Penedès*). Malgrat aquesta manca d'atenció rebuda, és necessari tornar a revisar aquests treballs per veure quines pautes marcaven, moltes de les quals, el propi sentit comú les ha portat a convertir-les en realitat al cap de molts anys.

***La xifra d'estudis publicats fa que inevitablement n'hi hagi molts que es repeteixin en la seva temàtica.*** Aquest fet es veu accentuat donat que l'aparició de molts treballs està motivada per l'existència de problemàtiques molt concretes. Així, no cal un gran esforç d'intuïció per deduir que el sector químic i el turisme seran dos dels temes que han adquirit quotes de protagonisme més elevades.

***El primer pas que s'ha de fer és establir una primera gran divisió entre els estudis de diagnosi, i aquells estudis que efectivament elaboren propostes i suggereixen actuacions de cara el futur.*** Tot seguit s'ha de realitzar una nova distinció, ara en

termes de l'àmbit d'estudi. Aquest pot ser geogràfic (provincial, Camp de Tarragona, comarcals i fins i tot local), o bé sectorial (indústria, turisme, infraestructures...). A continuació es plantejaran les conclusions generals que presenten els treballs, tot partint de la classificació anterior.

Hi ha un gruix de treballs que han intentat desvetllar la realitat econòmica i social de les comarques que conformen la província de Tarragona. Aquests treballs van des del *Tarragona Económica* que s'inicia en 1977, als informes de *Anàlisi de l'economia del Camp de Tarragona i de les Terres de l'Ebre* elaborats trimestralment pel Grup de Recerca en Indústria i Territori (GRIT). Les diferències temporals marquen escenaris econòmics molt diversos, que van des de la preocupació per les conseqüències de la crisi dels anys 70 i començaments dels 80 durant els anys setanta i vuitanta, als escenaris actuals. Als anteriors treballs també s'hi poden afegir els que adopten com a marc de referència més reduït el Camp de Tarragona (*Territorio y Crecimiento Industrial: El Campo de Tarragona* i *El Camp de Tarragona: frens, possibilitats i planejament territorial*).

Lògicament ***es produeix una convergència de reflexions en molts punts: la bona situació del Camp de Tarragona com a punt de confluència entre els eixos de l'Ebre i el Mediterrani, ambdós fortament dinàmics, uns bons sistemes de comunicacions, una població situada de manera molt desigual a través del territori, i la tendència cada cop més gran vers la mobilitat dels seus habitants.*** Els seus comentaris respecte als sectors productius també coincideixen en l'existència d'una agricultura en clara regressió, especialment en el Tarragonès, una indústria molt centralitzada en uns punts concrets del Tarragonès i poc diversificada i un sector turístic altament estacional enfocat bàsicament cap el sol i la platja, o el pes de la segona residència en el sector de la construcció en la zona costanera.

Els estudis comarcals aprofundeixen en les problemàtiques específiques de cadascuna de les comarques. Aquests treballs es componen bàsicament dels estudis que Caixa Catalunya va anar

publicant des de finals dels anys 70, per exemple amb el Tarragonès, fins a començaments dels anys 90 quan apareix el capítol referent al Baix Penedès. Caixa Penedès també va publicar un volum, *L'economia del Baix Penedès*, dedicat a aquesta comarca. Lògicament, amb el pas dels anys algunes de les conclusions d'aquests volums han quedat francament obsoletes. Fins i tot els escenaris que es dibuixaven tan pessimistes del Priorat s'han vist desbordats per la millora de les vies d'accés a aquesta comarca i sobretot pel bon moment del negoci vitivinícola.

Tot i això, algunes de les conclusions encara són extrapolables al moment actual, com els desequilibris demogràfics encara presents o la irrupció de la inversió industrial estrangera a la Conca de Barberà i l'Alt Camp atreta per la proximitat amb l'autopista. Aquests treballs han estat reemplaçats per anàlisis més recents, que a més, proposen línies estratègiques d'actuació, els quals veurem més tard.

***A nivell local, Reus i Tarragona han acaparat el protagonisme,*** com d'altra banda és lògic. Els treballs datats a partir de la segona meitat dels noranta recullen un dels principals trets característics de les àrees urbanes en l'actualitat: l'augment de la mobilitat en els darrers anys. En efecte, en els últims deu anys el creixement de les poblacions que envolten Tarragona i Reus ha disparat la mobilitat per raons de feina, estudis, hàbits de compra i lleure. Un dels treballs que surt d'aquesta norma és *Els comportaments formatius de les empreses de Reus*, on es posa de manifest la clara diferenciació de l'actitud vers la formació en funció del tipus d'empreses. Com més gran és l'empresa, la formació és més present en la cultura empresarial, sense que això signifiqui que encara existeixen importants mancances en aquest sentit. Aquest és un dels pocs treballs que se centra en la formació. Tot i així, la majoria de treballs d'àmbit geogràfic tracten aquesta temàtica en algun dels seus apartats.

En el sector industrial, destaca el treball *La química bàsica a Catalunya*, on es posen de relleu les problemàtiques que genera un sector econòmic que es troba en una etapa de maduresa, però que es veu afavorit per les dinàmiques que el cluster químic ha generat al

seu voltant. Molt més crític amb la química és *Un modelo de desarrollo sostenible para el Camp de Tarragona*, on es propugna un canvi vers una química menys expansiva en el territori i menys perillosa per les persones. Aquest estudi recomana donar prioritat al sector turístic. Aquest sector ha estat estudiat en *Diferenciación i reestructuración de l'espai turístic*, *El turismo i impacte de Port Aventura*, o *Estudio sobre el mercado inmobiliario de residencia turística: Costa Daurada*, treballs de caire molt diferent, però que arriben a les mateixes conclusions: l'esgotament del model de sol i platja degut al canvi de la demanda, que ara cerca un producte de més qualitat i que es basi en l'addició (sol, platja, cultura, gastronomia, patrimoni,...).

L'impacte de la creació de la Universitat Rovira i Virgili (URV) és un altre fet a tenir en compte. La creació i transferència de coneixement i el dinamisme econòmic que l'acompanyada són els aspectes que se subratllen a *L'impacte de la Universitat Rovira i Virgili sobre el territori* i és també una de les línies estratègiques del *Pla Estratègic de qualitat*. No tot és positiu, la universitat també pot contribuir a augmentar les desigualtats entre les zones costaneres i interiors de la demarcació. En la inserció laboral dels titulats a la URV es posen de manifest unes elevades taxes d'inserció laboral, tot i que no exemptes de la forta presència d'un sentiment de sobreeducació.

L'estudi pioner a oferir unes línies estratègiques de futur fou *Coyuntura Económica de la provincia de Tarragona* de l'any 1977. Aquestes línies demanaven més inversions estatals a la demarcació i una diversificació del sector industrial. A part d'algunes comptadíssimes excepcions, fins els anys noranta, la immensa majoria de treballs havien tingut una clara vessant descriptiva, i les referències a propostes per a un futur eren relativament minses. A partir dels anys noranta això canvia, i comencen a aparèixer treballs, sobretot procedents del Gabinet d'Estudis de la Cambra de Comerç de Tarragona. La novetat rau en el fet que a la tradicional diagnosi de l'àmbit objecte d'estudi s'hi afegixen un seguit de recomanacions a seguir de cara al futur. El Gabinet d'Estudis de la Cambra de Comerç fou succeït pels grups d'investigació de la URV, entre ells el Grup de Recerca en Indústria i Territori (GRIT).

Un dels primers treballs a determinar una sèrie d'estratègies és *Estructura i perspectiva de creixement de l'economia de Tarragona*, en el qual es preponderava les actuacions sobre el sector industrial i el turístic, donades les seves capacitats més grans d'arrossegament. Una dels aspectes que més han sobresortit durant la dècada dels noranta ha estat establir línies estratègiques per tal d'aprofitar les oportunitats que oferia l'entrada al Mercat Únic Europeu. Moltes d'aquestes es recullen en diverses propostes. *L'economia de Tarragona i el Mercat Únic de 1993* va més enllà en estimar diferents xifres de creixement segons l'esforç d'adaptació exercit vers el nou escenari econòmic. També durant els noranta en *El Dinamisme Econòmic d'un Territori: Les Comarques de Tarragona* es destaca la importància de les polítiques dirigides als clusters per afavorir el creixement econòmic a la zona.

**Més recentment, s'han realitzat plans estratègics a nivell comarcal**, com ara *2010 Estratègia Baix Penedès i L'accessibilitat i la mobilitat en el sistema territorial del Baix Penedès*. En ambdós plans s'estableixen línies estratègiques de treball en un entorn caracteritzat per un increment desmesurat de la població sense que els llocs de treball hagin evolucionat de manera paral·lela. El resultat és un increment molt gran de la mobilitat. Una expansió urbanística més raonable, acompanyada d'un accés més senzill al transport públic i la creació de nous llocs de treball en la zona semblen indicar el camí a seguir. L'Alt Camp també té el seu propi pla estratègic, *Diagnosi comarcal i estratègies de l'Alt Camp*, en el qual s'estableixen les línies que permeten fer front a un potencial fort creixement de població, potenciar la investigació i la formació, i també afavorir l'aparició d'empreses d'àmbit tecnològic i de serveis a altres empreses.

A nivell local, **Tarragona, Reus i Torredembarra gaudeixen dels seus propis plans estratègics**, dels quals el segon és el més recent. Un redireccionament vers una activitat industrial de caire més tecnològic és un dels principals objectius de les dues ciutats més importants. Torredembarra, en canvi, es proposa augmentar i diversificar l'activitat industrial dins dels límits del seu municipi. També s'ha d'afegir que un dels objectius que tornen a aparèixer en

el *Pla Estratègic Tarragona 1999* és la reordenació encara avui incompleta de la façana marítima tarragonina, així com un millor aprofitament turístic del seu patrimoni històric.

---

**Quadre 49.**

**Tipologia dels estudis analitzats (nombre d'estudis)**

<b>Estudis de diagnosi</b>	<b>Propostes d'actuació</b>
<b>Geogràfics</b>	<b>Geogràfics</b>
<b>Provincials (4)</b>	<b>Provincials (5)</b>
<b>Camp de Tarragona (2)</b>	<b>Camp de Tarragona (3)</b>
<b>Comarcals (8)</b>	<b>Comarcals (4)</b>
<b>Locals (4)</b>	<b>Locals (5)</b>
<b>Sectorials</b>	<b>Sectorials</b>
<b>Industrials (2)</b>	<b>Agricultura (1)</b>
<b>Transports (1)</b>	<b>Indústria (2)</b>
<b>Turisme (4)</b>	<b>Transports (4)</b>
<b>Universitat (2)</b>	<b>Turisme (4)</b>
	<b>Universitat (1)</b>

---

*Font: elaboració pròpia*

---

**Sectorialment un dels principals objectius és poder fer compatible l'activitat del sector químic amb la del sector turístic** (*Un modelo de desarrollo sostenible para el Camp de Tarragona o Impacte i repercussions de les inversions al centre recreatiu turístic de Vilaseca i Salou i al sector químic de Tarragona* . Si el sector químic és el sector industrial cabdal en el Tarragonès, el sector agroalimentari és un dels eixos industrials del Baix Camp. *L'agroindústria a les comarques de Tarragona*. suggereix actuacions especialment des d'un punt de vista organitzatiu i de comercialització per adaptar aquest sector a un mercat cada cop més competitiu.

El turisme és un altre focus d'atenció. Al *Pla Estratègic de la Costa Daurada* de 1994, s'apunten les línies a seguir per tots els treballs: cal una diversificació del producte per poder atreure un turista que realitzi una despesa més gran. Així, davant la competència incipient de nous destins i la pressió del model turístic actual, cal buscar un altre tipus d'atractius que complementin les activitats de sol i platja. Com a contrapartida, la implicació més important és haver d'acceptar l'arribada d'una tipologia de turista caracteritzat per un grau d'exigència més alt i de més difícil satisfacció.



El transport i les infraestructures centren una altra tipologia d'informes, amb protagonisme freqüent del Port de Tarragona. En *El Puerto de Tarragona. Su realidad y su futuro* es defensa aconseguir una major diversificació en els productes que passen pel Port, com també una major integració amb el seu *hinterland*. Segons *Análisis comparativo de costes portuarios de Tarragona con otros puertos del entorno comunitario*, aquesta integració es podria aconseguir, i així afavorir un increment de la productivitat, mitjançant l'aparició de petites i mitjanes empreses al voltant del Port que disminuïssin el cost de les operacions de càrrega i descàrrega. Un altre debat important és el canvi que suposa en el territori l'arribada de l'amplada de via europea, tema del qual se n'ocupa *Rentabilidad económica y social de la conexión de Tarragona con el ancho de vía Europeo*.

Com s'ha pogut veure, el Camp de Tarragona ha estat freqüent objecte d'estudi, dels quals han sorgit un volum de propostes molt interessant. És per aquesta raó que, abans d'establir les bases d'un Pla Estratègic integral pel Camp de Tarragona, s'han de considerar les propostes que altres analistes del territori, de la seva economia i del seu entorn social han posat prèviament damunt la taula. Les fitxes dels 56 estudis escollits es poden consultar a continuació, categoritzades segons la classificació que hem avançat.

# Estudis de diagnosi

## Territorials

### Provincials

#### **1. Tarragona Económica**

Autors: Gabinete de Estudios de la Cámara Oficial de comercio, Industria y Navegación de Tarragona

Editor: Cambres Oficials de Comerç de Tarragona, Reus, Tortosa i Valls.

Any: 1977 - 2000

Tipologia: provincial

#### **2. Tarragona Sectorial III**

Autors: Juan Enrique Ballester, Josep M<sup>a</sup> Mateo, Ricard Monclús, Jordi Sardà i Josep Soto

Editor: Autoritat Portuària de Tarragona i Caixa d'Estalvis de Tarragona

Any: 1997

Tipologia: Provincial

#### **3. Diagnosi Socioeconòmica. Estratègies de desenvolupament de la província de Tarragona.**

Autors: Santiago Roquer (director), Josep Amigó, Cristina Antillach, Jordi Càceres-Silva, Meritxell Elías, Josep Maria Piñol, Judit Queralt, Jordi Recasens i Xavi Torres.

Editor: URV

Any: 1999

Tipologia: Provincia

#### **4. Anàlisi de l'economia del Camp de Tarragona i de les Terres de l'Ebre. Informe de Conjuntura**

Autors: Grup de Recerca en Indústria i Territori (GRIT).

Editor: Cambres de Comerç de Tarragona, Reus, Tortosa i Valls; el Cidem.

Any: Des de 2005

Tipologia: provincial

# Estudis de diagnosi

## Territorials

### Camp de Tarragona

#### **5. Comissió de municipis del Camp 1980. Ponència Tècnica. Memòria, Condicionants Socio-Econòmics relatius a les comarques del Baix Camp, Alt Camp i Tarragonès**

Any: 1980

Tipologia: Camp de Tarragona

#### **6. Territorio y Crecimiento Industrial: El Campo de Tarragona**

Autors: Agustí Segarra i Blasco, Miquel C. Manjón i Antolín.

Editor: CEP Centre d'Estudis de Planificació

Any: 1995

Tipologia: sectorial (indústria)

# Estudis de diagnosi

## Territorials

### Comarcals

#### **7. El Tarragonès. Estructura Econòmica. Expansió industrial i desequilibris sectorials.**

Autors: Joaquim Margalef  
Editor: Caixa d'Estalvis de Catalunya  
Any: 1979  
Tipologia: Comarcal

#### **8. El Priorat. Anàlisi d'una crisi productiva.**

Autors: Joaquim Margalef i Joan Tasia  
Editor: Caixa d'Estalvis de Catalunya  
Any: 1985  
Tipologia: Comarcal

#### **9. El Baix Camp. Població economia i territori.**

Autors: Carles Calleja, Gabriel Cortés i Joan Veciana.  
Editor: Caixa d'Estalvis de Catalunya  
Any: 1986  
Tipologia: Comarcal

#### **10. L'Alt Camp. Anàlisi d'una economia equilibrada.**

Autors: Josep Martí, Josep Vilanova i Neus Pons  
Editor: Caixa d'Estalvis de Catalunya  
Any: 1988  
Tipologia: Comarcal

# Estudis de diagnosi

## Territorials

### Comarcals

#### **11. El Baix Penedès. Transformacions econòmiques i reutilització de l'espai**

Autors: Joaquim Margalef, Jordi Blai i Pedro Bernal

Editor: Caixa d'Estalvis de Catalunya

Any: 1990

Tipologia: Comarcal

#### **12. La Conca de Barberà. Territori, població i activitats econòmiques.**

Autors: Diego Lòpez *et al.*

Editor: Caixa d'Estalvis de Catalunya

Any: 1991

Tipologia: Comarcal

#### **13. L'economia del Baix Penedès. Anàlisi i propostes d'actuació econòmica.**

Autors: Joaquim Novella

Editor: Caixa Penedès

Any: 1991

Tipologia: Comarcal

#### **14. L'àrea de la Cambra de Comerç i Indústria de Valls**

Autors: Joaquim Margalef, Agustí Segarra, i Jordi Padrell

Editor: Cambra Oficial de Comerç i Indústria de Valls

Any: 1993

Tipologia: Comarcal

# Estudis de diagnosi

## Territorials

### Locals

#### **15. Reus. A la recerca d'un motor de creixement.**

Autors: Pere Lleonart (coordinador), Àlvar Garola, Sara Anda, Xavier Valls i Antoni Montaña

Editor: Generalitat de Catalunya i Banca Catalana

Any: 1988

Tipologia: Local

#### **16. Els comportaments formatius de les empreses de Reus**

Autors: Ferran Mañé i Vernet

Organisme: Institut Municipal de Formació i Empresa (IMFE)

Tipologia: Local

#### **17. Anàlisi econòmica de les àrees urbanes de Catalunya: Tarragona**

Editor: Caixa d'Estalvis de Catalunya

Any: 1999

Tipologia: Àrea urbana de Tarragona (AUT)

#### **18. Anàlisi econòmica de les àrees urbanes de Catalunya: Reus**

Editor: Caixa d'Estalvis de Catalunya

Any: 1999

Tipologia: Àrea urbana de Tarragona (AUR)

# Estudis de diagnosi

## Sectorials

### Industrials

## 19. Indústria i Estratègies empresarials al Camp de Tarragona

Autors: Martí Oliva i Agustí Segarra (directors), Miquel A. Bové, Xavier Ponce, Cori Carles, M. José Pérez, Josep Allepús, Ferran Mañé, Miquel Manjon, Christian Duran, Maria Llop, Belén López, Joan Mogas i Coia Domingo

Editor: El Mèdol

Any: 1996

Tipologia: sectorial (indústria) / enfocat al Camp de Tarragona

## 20. La química bàsica a Catalunya

Autors: Agustí Segarra, Xavier Ponce i Miquel Àngel Bové

Editor: Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona

Any: 2003

Tipologia: Sectorial (Indústria química)

# Estudis de diagnosi

## sectorials

### Transport

## **21. Anàlisi de l'àrea d'influència del Port de Tarragona.**

Autors: Agustí Segarra, Jordi Padrell, Mònica Martín, Josep M<sup>a</sup> Arauzo i Jordi Càceres.

Editor: Cambres Oficials de Comerç i Indústria de la Província de Tarragona

Organisme: Cambres Oficials de Comerç i Indústria de la Província de Tarragona

Any: 2000

Tipologia: Sectorial (Port de Tarragona)



# Estudis de diagnosi

## sectorials

### Turisme

## **22. Diferenciació i restructuració de l'espai turístic. Processos i tendències al litoral de Tarragona**

Autors: Salvador Anton (Tesi Doctoral)

Editor: URV

Any: 1995

Tipologia: Sectorial (turisme)

## **23. El turisme i l'impacte de Port Aventura. Anàlisi econòmica.**

Autors: Joaquim Margalef, Jordi Padrell, Josep Pons

Editor: Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació de Tarragona

Any: 1996

Tipologia: Sectorial (turisme)

## **24. Estudio sobre el mercado inmobiliario de residencia turística: Costa Daurada**

Autors: Analistas Financieros Internacionales

Organisme: Agrupació Provincial de Promotors d'Edificis de Tarragona

Any: 2004

Tipologia: sectorial (construcció turística)

## **25. Turismo en la ciudad de Tarragona. Entre la complementariedad para el sol y la playa y la consolidación del turismo cultural.**

Autors: Jordi Calabuig i Xavier Garcia

Editor: Ariel

Any: 2004

Tipologia: Sectorial (turisme)

# Estudis de diagnosi

## sectorials

### Universitat

## **26.** L'impacte de la Universitat Rovira i Virgili sobre el territori

Autors: Agustí Segarra (director); Josep M<sup>a</sup> Arauzo, Ignasi Brunet, Josep Carbó, Albert Fonts, Maria Llop i Josep Oliveras

Editor: Universitat Rovira i Virgili

Any: 2001

Tipologia: sectorial (universitat)

## **27.** La inserció laboral dels joves a la URV

Autors: Ferran Mañé (director), Mercedes Teruel i Javier Hernan Gutiérrez.

Editor: URV

Any: 2004

Tipologia: sectorial (universitat)

# Propostes d'actuació

## Territorial

### Provincials

## 28. Coyuntura Económica de la Provincia de Tarragona

Autors: Josep M. Muntaner  
Editor: Caixa d'Estalvis Provincial de Tarragona  
Any: 1977  
Tipologia: Provincial

## 29. Estructura i perspectiva de creixement de l'economia de Tarragona

Autors: Joaquim Margalef, Pedro Bernal, Jordi Blay i Jordi Pradell.  
Editor: Gabinet d'Estudis de la Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació de Tarragona  
Organismes: Cambra Oficial de comerç, Indústria i Navegació de Tarragona, Ajuntament de Tarragona, Diputació de Tarragona i Consell Comarcal del Tarragonès.  
Any: 1991  
Tipologia: provincial

## 30. L'economia de Tarragona i el Mercat Únic de 1993

Autors: Joaquim Margalef (director); Pedró Bernal, Jordi Padrell, i Agustí Segarra  
Editor: Cambres Oficials de Comerç i Indústria de la Província de Tarragona  
Organisme: Cambres Oficials de Comerç i Indústria de la Província de Tarragona  
Any: 1992  
Tipologia: Provincial

## 31. El Dinamisme Econòmic d'un Territori: Les Comarques de Tarragona

Autors: Joaquim Margalef, Agustí Segarra, Miquel A. Bové, Xavier Ponce, Dolors Micola i Mònica Martín.  
Editor: Diputació de Tarragona  
Any: 1998  
Tipologia: provincial

# Propostes d'actuació

## Territorial

### Provincials

## **32. Pla d'Acció Territorial a les comarques de Tarragona. Diagnosi i proposició d'oportunitats per al desenvolupament socioeconòmic i la cooperació territorial.**

Autors: Fundació CIREM  
Editor: Diputació de Tarragona  
Any: 2002  
Tipologia: Provincial

# Propostes d'actuació

## Territorial

### Camp de Tarragona

#### **33. Un modelo de desarrollo sostenible para el Camp de Tarragona**

Autors: Robert Tornabell *et. al*

Editor: Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació de Tarragona

Any: 2002

Tipologia: Camp de Tarragona

#### **34. El Camp de Tarragona: frens, possibilitats i planejament territorial.**

Autors: Francesc González i Josep Oliveras

Organisme: Regió Metropolitana de Barcelona.

Any: 2003

Tipologia: Camp de Tarragona

#### **35. Ordenació del territori i sostenibilitat al Camp de Tarragona**

Autors: Francesc González i Josep Oliveras

Editor: Fundació Josep Recasens

Any: 2003

Tipologia: Camp de Tarragona

# Propostes d'actuació

## Territorial

### Comarcals

#### **36. El Baix Camp: Escenaris Socio-econòmics a l'horitzó de l'any 2000.**

Autors: Pere Leonart, Àlvar Garola, Àngels Garcia  
Editor: Gabinet d'Estudis Econòmics SA  
Any: 1994  
Tipologia: Comarcal

#### **37. 2010 Estratègia Baix Penedès**

Autors: Josep M<sup>a</sup> Arauzo, Miquel Àngel Bové, Joaquim Margalef, Josep M<sup>a</sup> Piñol i Xavier Ponce  
Editor: Consell Comarcal del Baix Penedès  
Organisme: Consell Comarcal del Baix Penedès  
Any: 2003  
Tipologia: Comarcal

#### **38. Diagnosi comarcal i estratègies de l'Alt Camp**

Autors: Joaquim Margalef (coordinador), Josep M. Piñol i Mercedes Teruel  
Editor: Fundació Ciutat de Valls  
Organisme: Fundació Ciutat de Valls  
Any: 2004  
Tipologia: Comarcal

#### **39. L'accessibilitat i la mobilitat en el sistema territorial del Baix Penedès. Repercussió sobre l'activitat laboral de la comarca.**

Autors: Joaquim Margalef (director), Juan Antonio Duro, Catalina Jordi i Josep Maria Piñol  
Organisme: Consell Comarcal del Baix Penedès.  
Any: 2005  
Tipologia: Comarcal

# Propostes d'actuació

## Territorial

### Locals

#### **40. Una fachada marítima para la ciudad de Tarragona**

Autors: Ricardo Pérdigo i Tomás Rodríguez

Editor: MOPU i Port de Tarragona

Any: 1990

Tipologia: Local

#### **41. Projecte Torredembarra**

Autors: Joaquim Margalef, Pedro Bernal, Agustí Segarra i Jordi Padrell.

Editor: Ajuntament de Torredembarra

Organisme: Ajuntament de Torredembarra, Diputació de Tarragona i Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació de Tarragona.

Any: 1993

Tipologia: Local

#### **42. Bases per a un Pla Estratègic de Dinamització Econòmica per a la ciutat de Reus**

Organisme: Ajuntament de Reus

Any: 1994

Tipologia: local (Reus)

#### **43. Pla Estratègic Tarragona 1999. Els fonaments per a un nou segle.**

Autors: Joaquim Margalef, Jordi Pradell, i Josep Pons

Editor: Ajuntament de Tarragona

Any: 1994

Tipologia: local

# Propostes d'actuació

## Territorial

### Locals

#### **44.** Pla Estratègic Reus Impuls 2005

Autors: Josep M<sup>a</sup> Arauzo, Miquel Àngel Bové, Ignasi Brunet et al.

Editor: URV

Organisme: Ajuntament de Reus

Any: 2005

Tipologia: Local



# Propostes d'actuació

## Sectorials

### Agricultura

#### **45. L'espai Agrari del Camp de Tarragona. Fase preliminar: Anàlisi perceptiva i estratègies de futur.**

Autors: Àmbit rural. Recerca, formació i desenvolupament rural

Any: 2004

Tipologia: Sectorial (agricultura)

# Propostes d'actuació

## Sectorials

### Indústria

#### **46. L'agroindústria a les comarques de Tarragona. Mercats i Rendes**

Autors: Joaquim Margalef i Agustí Segarra (directors); Josep M<sup>a</sup> Arauzo, Miquel Àngel Bové, Albert Fonts, Dolors Micola i M<sup>a</sup> Dolors Setó  
Editor: Diputació de Tarragona  
Any: 2000  
Tipologia: sectorial (agroindústria)

#### **47. Impacto Económico de la Central de Ciclo Combinado de la Plana del Vent**

Autors: Agustí Segarra, Ferran Mañé, Josep Maria Piñol, Raúl Mateos  
Organisme: Gas Natural  
Any: 2002  
Tipologia: Sectorial

# Propostes d'actuació

## Sectorials

### Transport

#### **48. El Puerto de Tarragona. Su realidad y su futuro**

Autors: Joaquim Margalef, Pedro Bernal i Jordi Blay

Editor: Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació de Tarragona i Port de Tarragona

Any: 1990

Tipologia: Sectorial (Port de Tarragona)

#### **49. Análisis comparativo de costes portuarios de Tarragona con otros puertos del entorno comunitario**

Autors: Joaquim Margalef, Jordi Padrell, Salvador Anton, Jordi Blay i Agustí Segarra.

Editor: Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació de Tarragona i Autoritat Portuària de Tarragona

Any: 1994

Tipologia: Sectorial (port)

#### **50. Rentabilidad económica y social de la conexión de Tarragona con el ancho de vía Europeo: Análisi Coste-Beneficio del transporte de mercancías.**

Autors: Agustí Segarra, Bernd Theilen, Mònica Martín *et al*

Organisme: Port de Tarragona

Any: 1999

Tipologia: Sectorial (transport)

#### **51. Jornades Territori i Infraestructures al Camp de Tarragona**

Autors: Participants a les jornades: Josep Oliveres, *et al*.

Editor: Cossetània Edicions

Organismes: Consell Comarcal del Tarragonès, Col·legi d'arquitectes de Catalunya, Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports i Fundació Catalunya i Territori.

Any: 2000

Tipologia: sectorial (transport)

# Propostes d'actuació

## Sectorials

### Turisme

#### **52. Pla estratègic del turisme de la Costa Daurada**

Autors: Jordi Biosca i Celestino Manzano *et al.*

Editor: Patronat de Turisme de la Diputació de Tarragona

Any: 1994

Tipologia: Sectorial (turisme)

#### **53. Perspectives del tràfic de creuers al Port de Tarragona i el seu entorn**

Autors: Joaquim Margalef, Jordi Padrell, Salvador Anton, Josep Carbó i Agustí Segarra

Editor: Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació de Tarragona

Any: 1996

Tipologia: Sectorial (Port)

#### **54. Impacte i repercussions de les inversions al centre recreatiu turístic de Vilaseca i Salou i al sector químic de Tarragona**

Autors: Juan Gallardo, Rafael María Muñoz i Joan Vidiella *et. al*

Organisme: Cepta, CCOO i UGT

Any: 2000

Tipologia: Sectorial (química i turisme)

#### **55. Anàlisi de l'oferta d'allotjament hotelier a la ciutat de Reus**

Autors: Grup de Recerca en Indústria i Territori (GRIT). (Direcció a càrrec de Miquel Àngel Bové)

Organisme: GUPSA (Gestió Urbanística Pública S.A.)

Any: 2003

Tipologia: local sectorial (Reus)

# Propostes d'actuació

## Sectorials

### Universitat

## **56.** Pla Estratègic de qualitat

Autors: URV

Editor: URV

Any: 1998

Tipologia: sectorial (universitat)

### **3.- De la realitat actual als escenaris de futur**

La planificació estratègica ha estat una bona eina per a la gestió territorial. ***Els territoris que han dut a terme exercicis de planificació estratègica per fer opcions de futur diferenciades i que han estat capaços de crear un bon marc per a la presa de decisions han definit un horitzó de futur més clar per als agents interns i externs al territori.***

La visió global del món i del propi territori és un element essencial per optar estratègicament. Si els participants en un pla estratègic no assoleixen l'exercici de mirar més enllà de l'arbre que tenen davant de casa, difícilment entraran en el procés de construcció del consens entorn de poques idees però potents. Per altra banda, la planificació estratègica ha estat una bona eina per articular la participació d'agents molt diversos en una reflexió de futur. La cooperació entre les administracions i la societat civil esdevé un element clau a la hora de definir projectes compartits i fer-ne el seguiment. No obstant això, a vegada la planificació estratègica ha finalitzat amb la redacció i la posterior edició d'un document. Aquesta, però, és sols la primera part.

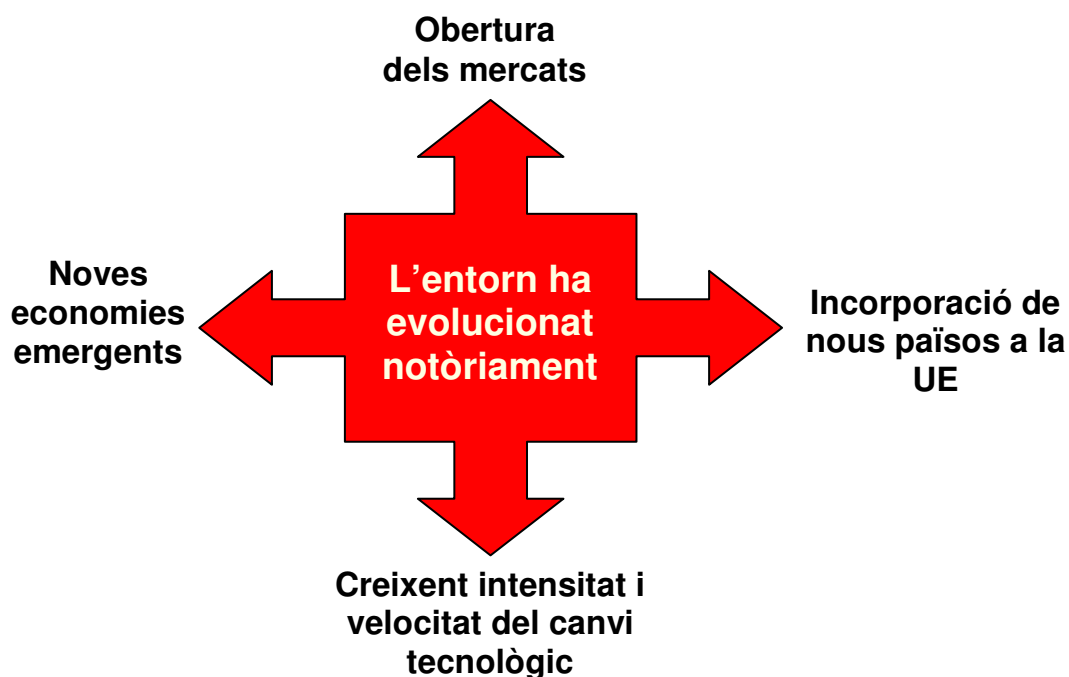
A partir d'aquí ***cal crear estructures estables que permetin fer un seguiment de les actuacions i proposar les correccions pertinents.*** La planificació és doncs un procés dinàmic que s'inicia amb una proposta d'actuacions però que es materialitza quan s'avalua el grau d'execució i els efectes de les intervencions realitzades.

Des dels anys noranta, estem en un entorn internacional on els canvis tecnològics, la emergència de nous països industrials i la creixent obertura dels mercats internacionals de béns i factors (treball, capital), ens obliga a interpretar un futur ben diferent a la trajectòria seguida per aquest territori en el decurs de la segona meitat del segle XX. Estem en un món més mòbil que crea incerteses i dificulta, sovint, la presa de decisions. En alguns temes la planificació esdevé un exercici agosarat –pensem per exemple en la dinàmica recessiva de la població escolar i la situació actual-, però malgrat les limitacions cal incorporar en l'anàlisi les

tendències de futur que ens permetin, com a territori i com a país, situar-nos en un escenari diferent.

El futur escenari internacional que incideix sobre el Camp de Tarragona, al nostre entendre, configura un entorn molt dinàmic que té quatre grans eixos. Per una banda, el procés d'ampliació i d'aprofundiment de la UE, que ha abocat a les institucions comunitàries a una paràlisi sense precedents fins ara. Per una altra, el protagonisme de la tecnologia i, en general, del coneixement com a motor del creixement econòmic, superant així el model d'acumulació vigent en bona part del segle XX. Per altra banda, l'aparició de noves economies industrials que cremen molt ràpidament el cicle de vida del desenvolupament econòmic, doncs en pocs anys passen de produir béns de baix contingut tecnològic a desplegar grans xarxes d'infraestructures de recerca i tecnologia amb l'objecte de facilitar la major especialització en productes d'intensitat tecnològica mitjana i alta. I, per últim, la obertura dels mercats propiciada pels acords presos en les rondes de la OMC i els acords bilaterals entre les regions econòmiques (UE, NAFTA, Mercosur, AFTA, etc.).

**Figura 2. Relació entre territori i entorn**



*Font: elaboració pròpia*

Atès que el Camp de Tarragona gaudeix d'una elevada sensibilitat a l'entorn internacional –inversions estrangeres, comerç exterior, turisme, etc.–, conèixer les claus del nou escenari facilita la detecció de les fortaleses i les debilitats de la zona, els reptes i les oportunitats i també el consens d'una visió de futur compartida.

Pel que fa a la “missió” de la planificació estratègica del Camp de Tarragona, aquesta ha de ser “**desplegar el potencial creatiu de les persones i les empreses per tal d'esdevenir una àrea dinàmica de Catalunya basada en la qualitat de vida i el desenvolupament sostenible**”.

L'entorn	Potencialitats	Projecte en curs	Visió de futur
UE-25	Localització	AVE	El conjunt és
Obertura externa	Xarxa urbana	Xarxa viària	més que les
Canvi tecnològic	Qualitat de vida	Logística	parts

Cal tenir molt en compte l'entorn geogràfic i cronològic en el que es duu a terme la planificació estratègica del Camp de Tarragona. Sens dubte el procés d'ampliació i d'aprofundiment de la UE incidirà sobre el comerç, la localització industrial i el moviments de treballadors, però l'intens canvi tecnològic també incidirà sobre les bases del creixement econòmic de la zona.

També **cal tenir present el potencial del Camp en relació a la seva localització geogràfica, les dinàmiques de creixent interdependència entre les seves viles i ciutats i la qualitat de vida de què es gaudeix a la zona**. Cal, a partir d'aquí, analitzar la incidència dels grans projectes que aviat es materialitzaran sobretot en relació amb la vinguda de l'AVE i les infraestructures viàries i logístiques. Aquesta seqüència ens permetrà configurar una visió de futur on el conjunt –el Camp– es situa per damunt de cadascuna de les parts.



## **4.- Actuacions programades per les administracions**

Durant els darrers anys, les administracions públiques han planificat tot un conjunt d'actuacions al Camp de Tarragona. Bona part de les actuacions programades estan executades o bé en fase molt avançada d'execució. En aquests casos es posarà l'accent en els efectes directes i indirectes que en un futur proper es puguin derivar. Un altre grup d'actuacions encara estan pendent d'una major concreció per a poder materialitzar-les. En aquest cas destacarem les raons que han retardat la materialització dels compromisos adquirits. Per últim, existeixen també una colla de compromisos adquirits que han estat objecte de debat sense concretar acords o bé, simplement, han estat descartats.

Sota el nostre criteri les actuacions que han estat endarrerides o descartades no necessàriament han de ser objecte de crítica per a les administracions competents. El territori és dinàmic i potser que actuacions vàlides fa deu anys avui no ho són tant i, pel altra banda, sovint les actuacions requereixen compromisos plurals que impliquen també al sector privat i a les institucions, em de veure en aquests casos quins han estat els entrebancs. Modificar l'acció pública no esdevé, forçosament, una actuació subjecta a la crítica, no actuar, sí.

Per altra banda cal destacar aquí el compromís de les administracions locals en el desenvolupament dels seus municipis. Tot i que les Lleis de Bases de Règim Local estableixen doten de nul·les competències als municipis en matèria de promoció econòmica, la pràctica ha posat de manifest com el desenvolupament de les societats urbanes està estretament relacionat amb les activitats productives de la zona. Les administracions locals han impulsat d'ofici o amb el concurs de les institucions ciutadanes el disseny de polítiques públiques encaminades a fomentar l'activitat en els seus territoris, assumint-les com a necessàries i com a part intrínseca del procediment municipal. Sobretot després de la incorporació d'Espanya a la Unió Europea, s'han multiplicat les accions endegades en matèria de promoció econòmica. La participació en la promoció econòmica local s'ha dut a terme, sobretot, en dos camps concrets:

- a) La promoció de la instal·lació d'empreses en el municipi, a vegades entrant en una competència local que ha donat lloc a efectes negatius per al conjunt del territori.
- b) la promoció de l'ocupació de treballadors, bé sigui per la promoció de l'autoocupació o de la formació continua.

Amb aquestes actuacions les administracions locals han cercat un equilibri entre el desenvolupament residencial i el desenvolupament econòmic del territori.

Tot seguit posem de manifest les principals actuacions programades per l'administració de la Generalitat de Catalunya que incideixen plenament sobre el Camp de Tarragona:

- Pla Territorial del Camp de Tarragona
- Pla Urbanístic dels 22 municipis del Camp de Tarragona
- Pla d'infraestructures del transport de Catalunya 2006-2026
- Acord Estratègic per a la internacionalització, la qualitat de l'ocupació i la competitivitat de l'economia catalana.

Deixem al marge d'aquesta presentació aquelles actuacions que tenen un caràcter més sectorial o estan circumscrites a una zona concreta. Com ara el Pla director de les activitats industrials i turístiques del Camp de Tarragona. Aquest pla abasta una superfície de 109 km<sup>2</sup> (pensem que les sis comarques del Camp tenen una extensió de 2.997 km<sup>2</sup>) i s'ocupa de regular les activitats industrials i turístiques en dos àrees concretes. L'àrea sud es situa entre els municipis de Reus, Salou, Tarragona, la Canonja i Vilaseca, i l'àrea nord entre els municipis de Constantí, el Morell, els Pallaresos, Perafort, la Pobla de Mafumet i Vilallonga del Camp.

#### **4.1. Pla Territorial del Camp de Tarragona.**

En sentit estricte el Camp està format per les comarques de l'Alt Camp, el Baix Camp i el Tarragonès (1.557,1 km<sup>2</sup>) que representen el 4,9% de la superfície de Catalunya. Amb l'aprovació del Pla Territorial General de Catalunya s'afegiren a l'àmbit del Camp de Tarragona les comarques del Priorat, la Conca de Barberà i el Baix Penedès. Les dues primeres amb forts vincles socials i econòmics amb el Camp i l'última amb influències compartides entre el Camp de Tarragona, l'Alt Penedès i l'àmbit

metropolità de Barcelona. Les sis comarques de l'àmbit territorial del Camp de Tarragona (2.997,7 km<sup>2</sup>) representen el 9,4% de la superfície de Catalunya.

El Pla Territorial del Camp de Tarragona (PTCT) es troba ara en la darrera fase d'elaboració. Per a la seva redacció s'han realitzat estudis externs relacionats amb:

- Anàlisi del TGV i de la seva connexió amb l'espai socioeconòmic del Camp de Tarragona
- Estudi sobre el desenvolupament socioeconòmic del Camp de Tarragona
- Preparació i càrrega de les dades demogràfiques al camp de Tarragona
- Treballs de definició de xarxes ecològiques per al planejament territorial per a cada una de les comarques que constitueix l'àmbit funcional del Camp de Tarragona

El PTCT s'emmarca dintre del planejament territorial que defineix el Pla Territorial General de Catalunya. Actualment es troba en fase de redacció el nou Pla territorial general de Catalunya, que en els estudis preliminars planteja un escenari central orientatiu d'uns 7,9 milions d'habitants a Catalunya per a l'any 2026, dels quals 3,1 milions viurien fora de l'RMB, que perdria pes demogràfic en relació amb la resta de Catalunya (passant del 69% el 2001 al 61% l'any 2026). Així, l'RMB tindria un creixement de població acumulat del 7,7% entre 2001 i 2026, mentre que la resta de Catalunya creixeria més d'un 50%.

El projecte del PTG pretén potenciar i ordenar el creixement en el territori a partir de potenciar el desenvolupament del país; distribuir el creixement equilibradament en el territori; ordenar el creixement.

Fixa el model territorial per al conjunt de Catalunya i estableix un marc global de referència per als diferents àmbits sectorials i per als diferents àmbits funcionals territorials de Catalunya.

Els plans territorials parcials en curs de redacció proposaran creixements compactes al voltant de les principals ciutats i continus urbans, que fora de l'RMB podrien arribar a doblar la població actual, de forma que en el conjunt de Catalunya es tendiria progressivament a un equilibri més gran entre els llocs de treball i la població ocupada resident de cada municipi,

disminuint, o almenys moderant-se, els ritmes de creixement dels viatges intermunicipals. En el curs de redacció de la revisió del Pla territorial general de Catalunya s'haurà de validar la influència dels nous escenaris sociodemogràfics en la mobilitat i la prioritat de les diferents infraestructures incloses en el PITC.

---

**Quadre 50.**

**Orientacions del Pla Territorial General de Catalunya per al Camp de Tarragona**

**Sistemes de proposta**

- Sistema de reequilibri de nivell 1 basat en els sistemes de Tarragona, Reus, Valls, Cambrils, Alcover
- Sistema d'articulació: Montblanc-l'Espluga-la Riba
- Part d'un sistema de reequilibri de nivell 3: Falset, complementat amb Móra-Flix-Gandesa (de l'AFT de les Terres de l'Ebre)
- Sistema de reequilibri de nivell 4: Santa Coloma de Queralt
- Sistema d'articulació entre àmbits: el Vendrell-l'Arboç
- Dos sistemes costaners amb les poliaritats Mont-roig-Vandellòs, Torredembarra-Roda i Calafell-Cunit

**Estratègies**

- Potenciar gran sistema de reequilibri territorial.
- Donar suport al complement Montblanc-l'Espluga, integrant-lo al centre.
- Potenciar el sistema de reequilibri interior i el de Santa Coloma de Queralt.
- Potenciar el sistema d'articulació entre àmbits.
- Aplicar polítiques de qualitat turística.
- Fomentar el treball conjunt entre municipis.

**Proposta d'infraestructures**

- Eixos nord-sud: eix Segre-Litoral, connexió Montblanc-Salou, connexió amb la zona de Manresa.
- Eixos est-oest :eix prelitoral fins Mont-roig, eix a Terol.
- Xarxa ferroviària :TAV i bifurcació, estacions, millora de les línies convencionals, metro regional.
- Port: centre intercanvi mercaderies lligat a altres modes.
- Aeroport: potenciar ús alternatiu a BCN i relligar-lo amb altres centres de transport.

---

Font: DPTOP

---

## **4.2. Pla Director Urbanístic de l'àrea central del Camp**

Es preveu de manera immediata la redacció del Pla Director Urbanístic (PDU) de l'àrea central del Camp. En el marc dels nivells o eines de planejament del territori que implementa la Generalitat, els PDU s'implementen per ordenar de manera coordinada el creixement de les polaritats urbanes de Catalunya i el seu entorn emergent. Exemples clars d'aquest plantejament han estat fins ara la Conca d'Òdena (Igualada), el Pla de Bages (Manresa) i la Plana de Vic.

També existeixen PDU referits a altres àmbits que comparteixen en realitat comuna (p.ex. municipis de muntanya), així com de tipus sectorial (p.ex. el referit al Sistema Costaner).

El PDU per al nucli del Camp constitueix en aquest sentit una evolució del model inicial, donada la complexitat de l'espai territorial, i ha de definir les grans orientacions de la zona ateses les seves elevades potencialitats. S'ha de coordinar de manera directa tant amb les grans directrius del Pla Territorial Parcial en procés de redacció –i que abasta les 6 comarques de l'Àmbit Funcional Territorial-, amb el Pla Director de les Activitats Industrials i Turístiques del Camp de Tarragona vigent i, lògicament, amb la normativa local en procés d'actualització.

---

**Quadre 51.**  
**Grans àmbits que estructuraven les eines de planejament de la Generalitat i objectius associats\***

---

<b>Àmbit</b>	<b>Objectius</b>
<b>Sistema d'espais oberts</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Afavorir la diversitat territorial</li><li>- Protegir els espais com un component essencial de l'ordenació del territori</li><li>- Preservar el paisatge com a valor però també com a actiu econòmic</li><li>- Moderar el consum de sòl</li></ul>
<b>Sistema d'assentaments</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Afavorir la cohesió social i evitar la segregació espacial</li><li>- Protegir i potenciar el patrimoni</li><li>- Implementar una política d'habitatge eficaç</li><li>- Propiciar la convivència d'activitats i habitatge</li><li>- Racionalitzar les noves zones empresarials</li><li>- Introduir una regulació més clara de la segona residència</li><li>- Potenciar el caràcter compacte dels creixements</li><li>- Reforçar l'estructura nodal del territori amb el creixement urbà</li></ul>
<b>Sistema d'infraestructures</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Organitzar la mobilitat com un model i no com una obligació</li><li>- Facilitar la implantació de transport públic a partir de la compacitat atendre la vialitat que estructura el territori</li><li>- Integrar la zona en el sistema de xarxes urbanes i de transport europees.</li></ul>

---

*\*Amb aplicació als Plans Territorials Parcial i els Plans Directors Urbanístics.  
Font: DPTOP (Jornada sobre els Plans Directors Urbanístics). Gener de 2006.*

---

El PDU ha d'afectar una zona que es pot considerar en procés directe de conversió en conurbació a partir de criteris econòmics, territorials i de

mobilitat, i ha de fer seus els àmbits de consens que regeixen d'alguna manera en el conjunt del planejament territorial català.

### **4.3. Pla d'infraestructures del transport de Catalunya 2006-2026**

La Secretaria per a la Mobilitat ha elaborat el Pla d'infraestructures de transport de Catalunya (PITC). Amb un horitzó temporal ambiciós el PITC estableix les actuacions de la Generalitat sobre cinc àmbits: infraestructures viàries, ferroviàries, logístiques portuàries i aeroportuàries.

El PITC determina la xarxa viària, ferroviària i logística, que més endavant es completarà amb els nous plans actualitzats de ports i d'infraestructures del transport aeri (aeroports i heliports).

El Pla continua la tradició interrompuda de la planificació d'infraestructures a Catalunya. Els dos primers plans d'infraestructures, el de la Mancomunitat de Catalunya (1922) i el Pla general d'obres públiques (1935), no arribaren a poder-se implementar per circumstàncies polítiques alienes als plans. El Pla de carreteres de 1985 (revisat el 1995) ha estat, així, el primer i l'únic pla d'infraestructures terrestres que arriba a esgotar el seu termini normalment. El Pla de carreteres vigent (aprobat el 1985 i revisat el 1995) va exhaurir el termini a finals de 2005. El Pla de transport de viatgers també va esgotar el termini el 2005, i els plans sobre infraestructures ferroviàries i logístiques redactats el setembre de 2003 no arribaren a ser aprovats definitivament.

El Departament de Política Territorial i Obres Públiques emmarca el PITC en tota la política territorial que ha desplegat durant aquesta legislatura. En concret,

- Llei de millora de barris, àrees urbanes i viles (26.05.2004)
- Modificació de la Llei d'urbanisme (09.12.2004)
- Modificació de la Llei de carreteres (26.05.2005)
- Llei de protecció, gestió i ordenació del paisatge (02.06.2005)
- Llei ferroviària (16.03.2006)

En relació amb la xarxa viària, el PITC coexisteix amb els següents plans i programes: els plans zonals (redactats, però no aprovats oficialment), el

Programa d'autovies (aprovat el 2005), el Pla sectorial de carreteres del *Plan Estratégico de Infraestructuras del Transporte* (PEIT) del Ministeri de Foment, i la Xarxa Viària Transeuropea de la Comissió Europea (aprovada el 2004). Així mateix, el PITC s'emmarca en la Llei de carreteres (modificació de 26 de maig de 2005) i en la nova Llei ferroviària.

Pel que fa a xarxa ferroviària, estan vigents o en curs de redacció: el Pla director d'infraestructures 2001-2010 de l'Autoritat del Transport Metropolità (aprovat el 2002, en revisió el 2006), el Pla de Rodalies del Ministeri de Foment (en curs de redacció), el Pla Sectorial Ferroviari del PEIT del Ministeri de Foment (en curs de redacció) i la Xarxa ferroviària transeuropea de la Comissió Europea (aprovada el 2004).

A més, el PITC inclou la realització d'un sistema de noves plataformes logístiques que permetran la racionalització dels fluxos de mercaderies i la potenciació de la intermodalitat. Aquestes infraestructures nodals bàsiques permetran l'optimització de les infraestructures viàries i ferroviàries i l'establiment de les condicions necessàries per incrementar el transport de mercaderies per ferrocarril. Amb l'objectiu de dotar Catalunya d'un sistema de plataformes logístiques intermodals s'ha de garantir la disponibilitat de sòl adaptat a les necessitats dels àmbits territorials.

L'Acord estratègic per a la internacionalització, la qualitat en l'ocupació i la competitivitat de l'economia catalana proposa la construcció de 500 km de xarxa d'autovies lliures de peatge, dels quals uns 300 són competència de la Generalitat. L'objecte d'aquest compromís és millorar la mobilitat i fer més sostenible el sistema intermodal de Catalunya.

### **Trànsit de mercaderies.**

Des de sempre, el trànsit de llarg recorregut ha estat canalitzat a Catalunya pels corredors mediterrani i de l'Ebre, que compten amb una autopista, una carretera convencional, una línia ferroviària convencional i aviat comptaran amb una nova línia ferroviària de característiques UIC apta per a serveis d'alta velocitat. S'ha incorporat també, com a corredor important de llarg recorregut, l'eix Transversal viari, que disposa actualment d'una via preferent de calçada única. Les característiques dels corredors de llarg recorregut a Catalunya són les següents:

1. El corredor mediterrani està servit per l'autopista de peatge AP-7, les carreteres N-II i N-340 (sense continuïtat a la Regió Metropolitana de Barcelona) i la línia ferroviària d'ample ibèric i via doble Portbou-Ulldecona.
2. La línia d'alta velocitat Camp de Tarragona-frontera francesa, exclusiva per a viatgers entre el Camp de Tarragona i Barcelona i apta per a mercaderies en el tram entre Barcelona i la frontera francesa, i no està previst al PEIT del Ministeri de Foment el tram Tarragona-Castelló, on hi ha trams de via única.

El PITC preveu una xarxa viària i ferroviària que permeti una recuperació del tren, en tant i quan absorbeixi els increments de tràfics futurs i augmenti la seva quota, avui francament molt baixa en no sobrepassar el 4%. Segons les estimacions fetes les mercaderies transportades per ferrocarril han de poder augmentar en un 8,5% anual per poder assolir una quota modal superior al 10% l'any 2026. Aquest escenari és sens dubte molt ambiciós i difícil d'assolir sense resoldre la connexió de l'hinterland de Tarragona i del seu port amb l'ample de via europeu.

### **Xarxa viària:**

Les actuacions programades per ampliar o millorar la capacitat de la xarxa viària que afecta al Camp de Tarragona són les següents:

### **Xarxa transeuropea**

1. Corredor mediterrani: Es important destacar les actuacions previstes per reforçar el Corredor mediterrani, en especial: Eix 1: AP-7. Ampliació 3r carril entre Cambrils i el Vendrell. Eix 2: A-7/N-340: Reconversió a autovia entre el límit amb Castelló i Vilafranca.
2. Corredor Barcelona amb Península centre - nord (Eix 1: autopista B-23/AP-7/AP-2, Eix 2: A-2)
3. Corredor Tarragona amb Península centre - nord. Nova autovia A-27 (Tarragona - Montblanc - Lleida)
4. Eix Occidental de Catalunya: Amposta - Lleida - Pont de Rei (N-340/C-12/A-14/N-230)

### **Xarxa bàsica primària**

Els eixos de llarg recorregut objecte d'actuació són els següents:



## Camp de Tarragona: realitat actual i propostes per a la planificació estratègica

1. Eix Tarragona - Terol (T-11/N-420) N-420: variant de Riudecols, Falset, Corbera d'Ebre i Gandesa.
2. Eix Tarragona / Reus - Andorra (C-14/A-27/N-260/N-145) C-14: desdoblament Reus - Alcover.
3. Eix Conca de Barberà - Anoia - Bages (c-241c/C-37: Montblanc - Manresa) C-241c: condicionament entre Montblanc i Igualada.
4. Eix del Garraf II (carretera C-31) C-31: condicionament i desdoblament entre Calafell i Sitges.

### Proposta de xarxa viària secundària

1. C-31B Salou - Tarragona
2. C-44 l'Hospitalet de l'Infant - Móra la Nova
3. C-51 Calafell - Valls - Alcover

#### Quadre 52.

#### Previsions DPTOP comarcalitzables, Camp de Tarragona (2006)

Municipi	Actuació	Pressupost
Alcocer	Roques Roges IV (industrial)	519.574,80
Alió	Rotonda a la C-51	10.000,00
Puigpelat	Rehabilitació parroquia Santa Maria	42.000,00
Valls	Restauració capella M.D. dels Dolors	91.379,31
Valls	Convent del Carme	206.896,54
Valls	C-246 (km 92,6 al 93,1)	184.000,00
Valls	Travessera de Valls T-742	19.000,00
Valls	Reforç C-37 al Polígon Industrial	336.019,87
Valls	Palau de Reig de Dalt (industrial)	4.013.938,00
Valls	Ruanes (residencial)	158.400,00
Valls	Palau de Reig, 2a fase (industrial)	1.500.000,00
Alt Camp	C-31 Variant d'Alió	1.000.000,00
Les Borges Camp	Plaça St. Antón, 10 habitatges	57.625,90
Botarell	Condicionament general camí a la N-420	879.000,00
Cambrils	C/ Cristòfol Colom, 20 habitatges	134.680,00
Cambrils	Moll de Ribera, 2ª fase	350.000,00
Cambrils	Dragatge i neteja	30.000,00
Cambrils	Passeig Marítim, 2ª fase	700.000,00
Cambrils	Ordenació Palanques	200.000,00
Duesaigües	Millora superficial T-313	687.993,88
Mont-roig Camp	Variant T-310, km 13,7 al 16,6	1.000,00
Pratdip	Millora superficial T-310, km 22,3 al 27,4	206.064,75
Reus	Conveni Centre d'Estudis Superiors de l'Aviació	420.708,47
Reus	Rotonda a la C-14 (C/ Flix)	404.000,00
Reus	Rotonda St. Bernat Calbó	737.000,00
Reus	Actuacions a la CIM el Camp	8.550.000,00
Reus	Mas de les Ànimes, ampliació (industrial)	275.814,08
Reus	Mas Iglesias (residencial), quotes	50.000,00
Riudecanyes	Rehabilitació església St. Mateu	25.517,24
Vandellòs-l'H.	Les Tàpies, II (industrial)	1.500.000,00
Vandellòs-l'H.	Camí de la Porrassa (residencial)	2.861.668,00

## Camp de Tarragona: realitat actual i propostes per a la planificació estratègica

Baix Camp	Condicionament Cambrils-Montbrió, 2ª fase	757.809,37
Baix Camp	Expropiacions C-242 les Borges-Alforja	425.625,00
Baix Camp	Condicionament T-704, Vilaplana	2.035.000,00
Baix Camp	Condicionament Cambrils-Montbrió, 2ª fase, B	1.772.000,00
Baix Camp	Reforç C-242, Alforja	816.632,11
Baix Camp	Millora superficial T-704, Vilaplana-la Febró	1.243.516,85
Baix Camp	C-242 Alforja-les Borges, km 59 a 64,5	3.698.000,00
L'Arboç	Mestral (residencial)	250.000,00
Banyeres del P.	Camí de l'Arboç (residencial)	940.824,00
Calafell	Millora general travessera C-31	1.937.392,00
Calafell	Pas de vianants, C-31	7.000,00
Calafell	Millora intersecció C-31-C-246A	3.000,00
Calafell	Travessera Segur de Calafell	2.376.000,00
S. Jaume Domenys	Rotonda a la T-240 amb la TV-2122	14.000,00
Santa Oliva	Restauració antic monestir	259.051,72
El Vendrell	Aparcament vehicles pesants	2.000,00
El Vendrell	Estació d'autobusos	11.000,00
Baix Penedès	Reforçament Cruïlla coll de la Rubiola	61.000,00
Baix Penedès	Enllaç C-51/C-246-A a Santa Oliva	2.840.000,00
Baix Penedès	C-31 variant Albinyana	1.000.000,00
Baix Penedès	Variant el Vendrell	34.000,00
Conesa	T-230, pontó a Conesa	2.000,00
L'Espluga Francolí	Reordenació travessera T-700	2.000,00
L'Espluga Francolí	Les Eres, 3ª fase (industrial)	330.000,00
Montblanc	El Sòl de l'Horta, 48 habitatges	2.245.758,42
Montblanc	Senyalització vertical i barreres zona Montblanc	1.117.107,45
Rocafort de Queralt	Rehabilitació edifici del celler	158.187,06
Santa Coloma Q.	Rotonda	11.000,00
Solivella	Rehabilitació de la societat per a equipament	226.396,80
Solivella	Solivella-Belltall	3.000,00
Conca de Barberà	Expropiacions condicionament Solivella-Belltall	332.802,86
Conca de Barberà	Millora paviment T-234 Forès-límit Urgell	1.000,00
Conca de Barberà	Millora de ferm Santa Coloma i Pontils	7.000,00
Conca de Barberà	Condicionament intersecció C-14-C-241, Guàrdia	15.000,00
Conca de Barberà	Millora C-14 B	2.483.000,00
Cornudella Mont.	Millora intersecció C-242 amb TP-7402	108.000,00
Falset	Rehabilitació castell, 2ª fase	533.793,10
Margalef	Reconstrucció casa Abadia per alberg	194.292,70
La Morera	La Morera-Cartoixa	129.568,96
Montsant		
La Vilella Alta	Rehab. Ca l'Ardèvol per a Ecomuseu	139.913,79
Priorat	Expropiacions millora de revolts	141.315,00
Priorat	Millora de revolts, fase 4	2.031.000,00
Priorat	Col·locació malles en talussos	440.922,22
Altafulla	La Fassina, 18 habitatges	791.593,75
Altafulla	L'Hort d'en Pau, 2ª fase (24 hab.)	382.332,03
Altafulla	L'Hort d'en Pau, 2ª fase (36 hab.)	675.695,71
Constantí	Reordenació cruïlla T-721-TV-7211	298.000,00
Constantí	Les Argiles (residencial)	836.397,00
La Pobla Mafumet	Condicionament T-750, km 1 a 1,2	1.203.000,00
Salou	Conservació semiintegral obra civil, parc de Reus	1.051.792,19
Tarragona	Reordenació accés a Ferran	1.000,00
Tarragona	Aparcament vehicles pesants Riuciar	851.000,00

Torredembarra	Mesures ambientals i energètiques	30.000,00
Vila-seca	C/ Valentí Almirall (30 habitatges)	447.357,00
Tarragonès	Eixamplament i millora de la ctra la Nou-Salomó	43.000,00

*Font: Generalitat de Catalunya.*

## **Xarxa ferroviària.**

El PITC dóna prioritat al ferrocarril sobre la carretera, posant de manifest les limitacions per ampliar la capacitat de la xarxa viària catalana i la forta velocitat en la que es congestionen les noves vies. Una aposta pel ferrocarril comporta crear una xarxa ferroviària més potent però també implica donar-li més capilaritat, a fi i efecte, de que el ferrocarril arribi als centres d'expedició, especialment pel que fa a les mercaderies.

Si es vol que el ferrocarril recuperi significativament part de la quota perduda cal també millorar la seva gestió i obrir la xarxa ferroviària als operadors. No és fàcil, però les iniciatives dutes a terme en altres països han donat els resultats esperats: en molts tràfics el tren té unes prestacions superiors a les que ofereix actualment la carretera. En relació al transport de passatgers, un increment en la freqüència i una major sincronització amb altres mitjans de transport esdevé un element clau per què el tren canalitzi part dels increments futurs del tràfics de passatges.

### **Línies d'alta velocitat**

#### **Línia Lleida - Barcelona - frontera francesa.**

Aquesta línia té una velocitat de disseny superior als 300 km/h i es troba en construcció, amb previsió de posada en servei el 2007 fins a Sants i el 2009 fins a la frontera. Es tracta d'una línia que entre Lleida i Barcelona és per a passatgers i que entre Barcelona i la frontera és per a trànsit mixt. L'estimació pressupostària d'aquesta actuació és de 3.950 M€ i l'administració competent és l'Administració General de l'Estat.

#### **Línia d'alta velocitat del corredor Mediterrani**

Nova línia projectada amb una velocitat de disseny de 300 km/h destinada a permetre el viatge València-Barcelona en 1h 30 minuts i a especialitzar la línia actual en trens convencionals, especialment mercaderies i regionals convencionals.

## **Noves línies convencionals**

### **Rehabilitació Reus - Roda**

Aquesta rehabilitació ha de permetre constituir un bypass per a les mercaderies a la ciutat de Tarragona. Aprofita al màxim el traçat del corredor actualment fora d'ús de la línia Reus - Roda.

L'estimació pressupostària d'aquesta actuació és de 180 M€ i l'administració competent és l'Administració General de l'Estat.

### **Connexió de la línia Reus - Lleida i Valls - Lleida a Picamoixons**

Actuació que té per objectiu permetre l'explotació Valls – Reus directe.

L'estimació pressupostària d'aquesta actuació és de 12 M€ i l'administració competent és l'Administració General de l'Estat.

### **Tramvia del Camp de Tarragona (TRAMCAMP)**

Implantació d'un sistema tramviari al Camp de Tarragona. ATESA la distància entre nuclis s'analitzarà la possibilitat que sigui un sistema de tren tramvia.

L'estimació pressupostària d'aquesta actuació és de 200 M€.

L'administració competent és el Consorci del Transport del Camp de Tarragona.

### **Trens de mercaderies**

D'acord amb el PEIT les línies actuals que entren a Catalunya per Uldecona i per Lleida tindran característiques estàndard UIC. Per tant, no hi haurà trens de mercaderies compatibles amb línies de característiques ibèriques: tots tindran eixos UIC, tant els que vénen de França com d'Espanya. Només podran circular trens de mercaderies per vies d'ample UIC o ample mixt.

### **Plataformes logístiques.**

La ubicació del Camp és immillorable con a nus de distribució multimodal de mercaderies. Ara bé, tenint en compte que el territori és limitat aquesta realitat pot representar una gran oportunitat però també un gran perill. El Camp ha de dosificar la seva estratègia logística. L'atractiu de la zona per a la ubicació de centres logístics és important i s'ha materialitzat en la localització de diverses centrals de distribució i logística, sobretot a l'Alt Camp i el Baix Penedès. Ara bé, altres comarques com ara la Conca

de Barberà també tenen un gran atractiu com a nusos de distribució logística.

En l'actualitat hi ha tres projectes que poden configurar una xarxa logística de gran interès. Per una banda, el projecte del CIM del Camp desenvolupat per CIMALSA, per una altra la plataforma logística prevista del Penedès i, finalment, la Zona d'Activitats Logístiques del Port de Tarragona. La materialització d'aquestes iniciatives, si es realitza des d'una visió estratègica del territori, pot configurar un nucli logístic intermodal amb una connexió directa amb les regions de la Vall de l'Ebre i el nucli de Madrid, per una banda, el tràfic marítim del port de Tarragona i els centres logístics que operen a través dels ports de Barcelona i de Tarragona.

### **La Plataforma Logística del Penedès**

La ubicació proposada és entre els municipis de Banyeres del Penedès i l'Arboç. Requerirà construir un nou enllaç amb l'autopista AP-7 i un apartador ferroviari, en un principi sobre l'eix d'ample ibèric. Comptarà amb una zona d'equipaments i d'activitats complementàries per donar servei a la plataforma. La Plataforma Logística del Penedès ha d'esdevenir un gran centre de consolidació/desconsolidació, manipulació i distribució de mercaderies procedents dels ports de Barcelona i Tarragona, per via fèrria i pel corredor del Mediterrani. En cap cas no ha de fer funcions de dipòsit o emmagatzematge de contenidors ni de camps de vehicles.

### **ZAL Tarragona**

El projecte de nova ZAL vinculada al port de Tarragona també podria tenir la consideració de plataforma logística d'iniciativa pública d'acord amb el que es proposa en aquest document. La seva inclusió com a tal en el PITC s'haurà de concretar d'acord amb l'Autoritat Portuària de Tarragona i altres agents implicats en el projecte.

### **Consideracions a realitzar**

La pressió migratòria tant interna com externa que recau sobre el Camp de Tarragona i l'increment dels trànsits per motius laborals on predomina l'ús de l'automòbil sobre els mitjans de transport públic aconsella, si més

no, dissenyar un pla d'infraestructures de mobilitat ambiciós. Posem alguns temes a consideració:

- a) Reforçar la connexió Torredembarra, Vendrell, Calafell i Sitges, a fi i efecte de reduir els problemes de congestió. En aquesta línia caldrà alliberar peatges de l'autopista del Garraf amb l'objectiu d'incrementar la intensitat de tràfic de l'autopista.
- b) Millorar les connexions des de Montblanc amb el litoral –Tarragona i Reus-, per a potenciar la funció del seu entorn per a la distribució logística de mercaderies.
- c) La zona sud del Camp està experimentant un intens creixement econòmic i demogràfic, per tant, caldria reconvertir en autovies l'eix Reus-Riudoms-Montroig i també l'eix Reus-Cambrils per tal de de reduir la pressió sobre el litoral.
- d) Millorar els accessos de Reus i Tarragona a l'estació de l'AVE de Perafort.
- e) Planificar la connexió amb l'ample de via europeu del Port de Tarragona al ser el primer port expedidor de mercaderies per ferrocarril.
- f) Articular una xarxa logística que inclogui el CIM del Camp, la Plataforma Logística del Penedès i la ZAL del Port de Tarragona.

#### **4.4. Acord estratègic per a la internacionalització, la qualitat de l'ocupació i la competitivitat de l'economia catalana**

És una iniciativa pionera a Catalunya en la que el Govern i les organitzacions sindicals i empresarials van determinar al llarg de l'any 2004 un conjunt de 85 mesures claus per a la millora de la competitivitat, en un escenari internacional de grans canvis i incerteses. L'objectiu de l'Acord entre Govern, sindicats i organitzacions empresarials és ambiciós doncs pretén transformar de manera progressiva i des de diversos àmbits el model econòmic de Catalunya i orientar-lo cap a les noves realitats i exigències pròpies d'una economia altament competitiva, internacionalitzada i socialment cohesionada.

Tal com afirma el seu preàmbul, *"l'eix central al voltant del qual s'estructura l'Acord estratègic és la necessitat d'augmentar la competitivitat –entesa en sentit ampli– mitjançant la millora de la productivitat de l'economia. En un nou context internacional caracteritzat per la forta competència d'economies amb baixos costos salarials, la*

*nostra capacitat competitiva no pot basar-se en els avantatges de costos o en la precarietat laboral. Per tant, les propostes posen un èmfasi especial en els dèficits estructurals: infraestructures en general; formació de la població activa; recerca i desenvolupament; transferència de tecnologia; finançament de les pimes; projecció internacional i atracció d'inversions exteriors".*

En certa mida, l'esperit de l'Acord es troba dintre de l'Agenda de Lisboa aprovada pels caps d'estats europeus l'any 2000. El repte és ambiciós i els resultats, no ens hem d'enganyar, es veuran a mig o llarg termini. Les 85 mesures acordades afecten diferents àmbits sectorials relacionats amb la formació dels joves i dels treballadors, la disponibilitat de sòl industrial i l'accessibilitat als polígons, el foment de la R+D empresarial, la captació de noves inversions, el foment de la transferència tecnològica des de les universitats, la projecció internacional de l'empresa catalana, entre altres.

L'Acord Estratègic també té una dimensió territorial, doncs les mesures es distribueixen pels sis àmbits territorials de Catalunya. Pel que fa als compromisos adquirits en l'àmbit territorial del Camp de Tarragona destaquen tot seguit les accions més importants.

## **Àmbit 1: Economia, especialització i diversificació productiva**

### **Mesura 4: Xarxes de transferència de tecnologia:**

- Centre Tecnològic de Nutrició i Salut (Reus): signatura del protocol d'acord de creació i desenvolupament de l'estudi de viabilitat. En curs la creació de la Fundació.
- Centre Tecnològic de la Química de Tarragona: Identificació dels patrons de la fundació. La URV és membre de la Xarxa de Trampolins Tecnològics del CIDEM.

### **Mesura 6 Foment de la iniciativa empresarial de base tecnològica:**

En relació als parcs científics i tecnològics:

- Construcció dels Centres de R+D+I en Química sostenible i de la indústria sociocultural del Parc científic i Tecnològic de Tarragona.
- Construcció del centre de R+D+I del Parc Científic i Tecnològic del Turisme i l'Oci de la Costa daurada (Vilaseca).

- Construcció del Centre de R+D+I del Parc Científic i Tecnològic de la Indústria enològica (Falset).
- Inici de les activitats d'urbanització del Tecnoparc.

En relació al foment de l'empreneduria i la creació d'empreses la URV forma part de la xarxa de trampolins tecnològics del CIDEM.

## **Àmbit 2: Infraestructures, energia i sòl industrial**

### **Mesura 25: Construcció de noves autovies.**

Construcció de l'autovia Reus-Alcover en curs. Al desembre de 2005 se n'ha adjudicat la concessió, es preveu que s'iniciïn les obres a l'estiu de 2006 i finalitzin el primer trimestre del 2008.

També cal destacar les obres a la C-51, carretera Valls-El Vendrell, pendent de l'alternativa d'Albinyana; el pas a la Xarxa bàsica de la carretera C-241 entre Montblanc i Santa Coloma de Queralt, i, en fase d'estudi, la remodelació de la C-242 entre Alforja i Torrebesses.

### **Mesura 27: Impuls d'una nova política de les concessionàries d'autopistes.**

S'està negociant el nou carril AP-7, Tarragona i El Vendrell, amb reordenació de barreres i on es completin els enllaços que manquen.

### **Mesura 29: Creació ATM al Camp de Tarragona, que assolirà la integració tarifària.**

Creació de les ATM i integració tarifària

ATM a Tarragona en funcionament.

Projecte de millora del servei de la xarxa interurbana presentat i inici previst pel 2006. Iniciada la licitació del projecte d'integració tarifària (13/01/06).

En marxa serveis d'autobusos interurbans: 12.000 expedicions i 216.000 km addicionals a l'any (26/01/06).

D'acord amb el que determina la Llei 9/2003 de la mobilitat les autoritats territorials de la mobilitat han de comprendre l'àmbit funcional dels Plans Directors de Mobilitat que desenvolupen territorialitzadament les Directrius Nacionals de Mobilitat. Els Consorcis de Tarragona, Lleida i Girona



constitueixen els antecedents d'allò que seran les futures Autoritats Territorials de la Mobilitat.

**Mesura 31: Disseny d'un Pla d'accés sostenible als principals polígons industrials, agrupacions d'empreses i grans equipaments:**

- es troba en fase d'estudi 1 municipi i 1 polígon a Vallmoll (Alt Camp).
- com a actuacions a realitzar sota un Pla de Mobilitat de Polígons Industrials sense establiment de serveis de transport públic es troben: 2 municipis i 4 polígons a Constantí (Tarragonès) i Tarragona; 1 municipi i 2 polígons a Valls (Alt Camp) i Constantí.

**Mesura 34 Infraestructures logístiques i millora de la intermodalitat:**

Dins del Pla estratègic de Cimalsa 2005-2008, les actuacions contemplades per al Camp són les següents:

En el CIM El Camp (La Canonja) s'ha finalitzat la urbanització del sector oest, la nau modular, els serveis avançats i el centre de control i desenvolupament del Parc de Negocis (1a fase) del sector oest, es troba en curs.

Per altra banda, l'estudi de viabilitat de la plataforma logística intermodal del LOGIS Penedès (Baix Penedès) es troba en curs.

**Mesura 36: Desenvolupament d'una xarxa d'aparcaments per vehicles pesats i mercaderies perilloses:**

S'han acabat (a l'any 2005) les obres dels aparcaments de vehicles pesants del polígon Riuclar de Tarragona, la instal·lació de conductors professionals de transport de passatgers i de mercaderies a l'aparcament de vehicles pesants de Riuclar, l'aparcament de Bellvei (Baix Penedès) i l'àrea d'estacionament de vehicles pesants de Valls (Alt Camp).

**Plans d'Accessibilitat als Polígons Industrials**

Una de les línies d'actuació del Consorci del Transport Públic del Camp de Tarragona es refereix als Plans d'Accessibilitat als Polígons Industrials de Riuclar , Constantí, REPSOL i Valls així com al mercat laboral de la Costa Daurada (treballadors d'hoteleria i restauració en general ).

### **Centres Integrals de Mercaderies**

El centre integral de mercaderies del Camp de Tarragona (87 Ha) es troba estratègicament situat entre els termes municipals de Reus i Tarragona i l'entitat municipal descentralitzada de La Canonja. La instal·lació constitueix una peça clau per a la xarxa de centres logístics de Catalunya que inclou el futur Logis Penedès, actualment en fase d'estudi.

### **Mesura 37 Pla Director del Port de Tarragona:**

Dins del marc del Pla director del Port de Tarragona 2000-2014, s'han iniciat les obres d'allargament del dic de Llevant del port de Tarragona.

### **Millora 40 Millora de la capacitat i qualitat de la xarxa elèctrica:**

El Pla Tramuntana de FeCSA ENDESA inclou la construcció de 40 subestacions elèctriques, de les quals ja se n'han posat en servei 13 (entre elles, la de Puigpelat–Alt Camp), 5 estan autoritzades i en construcció i les altres 12 es troben en procés d'autorització.

### **Mesura 43 Millorar la cobertura territorial i la competitivitat en serveis, qualitat i preus (marc PDiT):**

Es constitueix el Consorci per a la gestió de les infraestructures de telecomunicacions de la Generalitat i dels municipis membres del consorci Localret –ITCAT– (on hi participen més de 800 municipis, entre ells Tarragona i Reus) així com la promoció de la implantació d'una xarxa de comunicacions electròniques a tot el territori de Catalunya.

### **Mesura 44 L'execució del Pla director de serveis i continguts (PDSC). Desplegar infraestructures de telecomunicacions en polígons industrials:**

Desplegament d'una xarxa de banda ampla amb tecnologia sense fils WiMAX, amb cobertura de 870 nuclis de població i 837.552 habitants, a les comarques de Lleida i Tarragona.

### **Àmbit 3: Els equipament educatius i l'espai europeu d'educació superior.**

#### **Mesura 14: Actuacions en educació i serveis d'acollida i integració alumnes immigrants**

Durant l'any 2005 s'han posat en marxa 28 plans Educatius d'entorn en 25 municipis (3 al territori tarragoní: El Vendrell, Reus i Tarragona) distribuïts al llarg de tota la geografia catalana. Aquesta implantació es duplicarà l'any 2006 ja que s'estendrà a 27 municipis més.

**Mesura 16: Creació de 12 centres integrats FP:** (Al llarg de l'any 2005) Posat en marxa el centre pilot d'oferta integrada de formació professional: Centre integral del sector de la química al Tarragonès (CIFO de Tarragona).

#### **Mesura 21: Potenciar l'espai europeu d'educació superior:**

El DURSI va aprovar 16 propostes de programes de postgrau, 21 propostes de titulacions de màster i 17 propostes de doctorats, presentades per la URV per impartir el curs 2006-2007, compatibles amb l'Espai Superior d'educació Europeu.

### **Consideracions a realitzar**

L'anomenat col·loquialment *Acord Estratègic* ha estat una iniciativa pionera a Catalunya i també a la resta de l'Estat. Obliga a coordinar l'acció de quatre departaments de la Generalitat amb el compromís de les organitzacions empresarials i sindicals. Moltes de les mesures aprovades tenen com a objectiu paliar dèficits crònics de fa molts anys –per exemple, a connexió del transport públic als polígons industrials-, altres tenen com a principal objectiu posar esglaons que facilitin el canvi i l'adaptació als nous paràmetres de competència –per exemple la creació de centres tecnològics-.

Les accions compromeses que recullen les 85 mesures de l'*Acord Estratègic* sovint són disperses atès la diferent natura dels àmbits d'actuació i, pel altra banda, en una segona edició tal vegada caldria incorporar a alguns departaments que, sense estar directament implicats en els sectors productius, tenen una gran incidència sobre l'entorn vital.

