



**Debat al Camp de Tarragona**

**Reus, 20 de febrer de 2008**

Tot i que es reconeixen beneficis a l'increment demogràfic esperat pel Camp de Tarragona en els propers 20 anys, es tem que no se sigui capaç d'acomodar adequadament una immigració que està arribant a un ritme molt important. Es puntualitza, però, que l'actual dinàmica de creixement demogràfic podria variar a mig termini per l'augment de la qualitat de vida als països de l'Europa Oriental i per una recuperació de les economies de l'Europa Central.

La indústria petroquímica i el turisme són estratègics per a l'economia del Camp de Tarragona. Els assistents al debat d'infraestructures coincideixen en la necessitat de promoure el dinamisme de la indústria química, mantenint un marc legal que propiciï inversions en el sector i apostant per la indústria complementària de les grans empreses, que té un alt valor afegit. El turisme ha de buscar l'excel·lència, augmentant l'oferta de serveis complementaris com el golf i instal·lacions nàutiques, i promovent el turisme de ciutat i d'interior, que sovint acaba atraient Barcelona. La millora de la qualitat ambiental i paisatgística tant dels entorns urbans com rurals és imprescindible, i en aquest sentit, la millora de l'encaix de les grans infraestructures i polígons industrials en l'entorn i la permanència de l'agricultura són factors de gran rellevància.

Entre les infraestructures que més preocupen als assistents del debat destaquen les infraestructures ferroviàries del corredor del Mediterrani, tant per a passatgers com per a mercaderies. El condicionament del traçat de l'Euromed per a alta velocitat es valora necessari amb més de 9 punts sobre una escala de 10, però es creu poc probable que s'executi a mig termini (només 4 punts sobre 10). La confiança que a mig termini s'habiliti una línia ferroviària d'ús exclusiu per a mercaderies no arriba a 3 punts sobre 10, i és l'actuació l'execució de la qual es considera menys probable d'entre totes aquelles que han estat debatudes. Els assistents també han destacat el desdoblament de la N-420 i l'execució de parcs eòlics al Camp de Tarragona entre infraestructures que són motiu de preocupació, i han posat de relleu la necessitat de potenciar el Port de Tarragona per a consolidar i ampliar el seva àrea d'influència.

El desenvolupament de l'aeroport de Reus i l'acostament de la seva gestió al territori, la millora xarxa viària d'accés a la Catalunya interior (Ponent i Catalunya Central) i la difusió de la fibra òptica als principals municipis i polígons industrials del Camp de Tarragona són actuacions considerades prioritàries, que es confia s'executaran a curt termini i que respondran positivament a les expectatives que s'han generat al seu voltant. Les actuacions previstes en matèria de transport públic ferroviari (rodalies del Camp de Tarragona) es veuen, en canvi, amb major escepticisme. Es considera que les prioritats a curt termini passen pel bitllet integrat, i la millora de l'autobús a través d'una major difusió de l'oferta actual, sovint poc coneguda pels ciutadans, i a través de l'habilitació de carrils bus entre Reus i Tarragona, i als accessos a les principals ciutats. L'objectiu, crear una massa crítica d'usuaris del transport públic que no existeix i que no fa viable cap projecte.

Com ja ve sent habitual en els debats d'infraestructures duts a terme a les diferents regions de l'arc Mediterrani, és una opinió compartida entre els agents socials i econòmics del Camp de Tarragona la necessitat d'avançar cap a una major transparència i rigor del procés de presa de decisions i de prioritització d'infraestructures per part de les administracions. Es considera igualment prioritària una major col·laboració intermunicipal al Camp de Tarragona per tal de consensuar polítiques econòmiques i d'infraestructures conjuntes, que permetin treure profit d'un marc geogràfic particular i favorable a l'articulació d'un àmbit metropolità amb pes propi dins el context estatal.



## INFRAESTRUCTURES A DEBAT AL CAMP DE TARRAGONA

### XARXA VIÀRIA

- 1** Ap-7, 3r carril entre Salou i el Vendrell i implantació de peatge tancat (en execució)
- 2** A-7, nova autovia entre límit prov. Castelló i Vilafranca del Penedès (en execució)
- 3** A-27, nova autovia Tarragona - Valls - Montblanc (en execució)
- 4** A-27, nova autovia Montblanc - Lleida (estudi informatiu)
- 5** C-14, desdoblament Reus - Alcover (en execució)
- 6** C-14, desdoblament Montblanc - Tàrraga (previst 2012)
- 7** C-37, condicionament Montblanc - Igualada (previst sense data)
- 8** N-420, desdoblament Reus - Calaceit (a debat)
- 9** Condicionament itinerari Reus - Perafort - Torredembarra (a debat)
- 10** C-51, condicionament Valls - el Vendrell (previst sense data)
- 11** Desviament A-7 cap al corredor de l'Ap-7 al seu pas per Tarragona (a debat)

### FERROCARRIL

- 12** Connexió corredors del Mediterrani i de l'Ebre (en execució)
- 13** Condicionament del corredor del Mediterrani per a alta velocitat (estudi informatiu)

- 14** Corredor del Mediterrani per a mercaderies (a debat)
- 15** Rehabilitació línia Reus - Roda (previst sense data)
- 16** Perllongament serveis de rodalies de Barcelona fins al Camp de Tarragona (a debat)

### PORTS, AEROPORTS I LOGÍSTICA

- 17** Ampliació port de Tarragona (previst inici 2012)
- 18** Ampliació aeroport de Reus (en execució)
- 19** CIM el Camp (en execució)
- 20** Logis Penedès (projecte aprovat, pendent d'execució)
- 21** ZAL Port de Tarragona (pendent d'execució)
- 22** Plataforma Logística Vèrtex (proposta Cepta, a debat)
- 23** Aeroport de càrrega vinculat a la Plataforma Vèrtex (proposta Cepta, a debat)

### TRANSPORT PÚBLIC

- 24** Rodalies del Camp de Tarragona, TramCamp (a debat)

### Resultats de l'enquesta

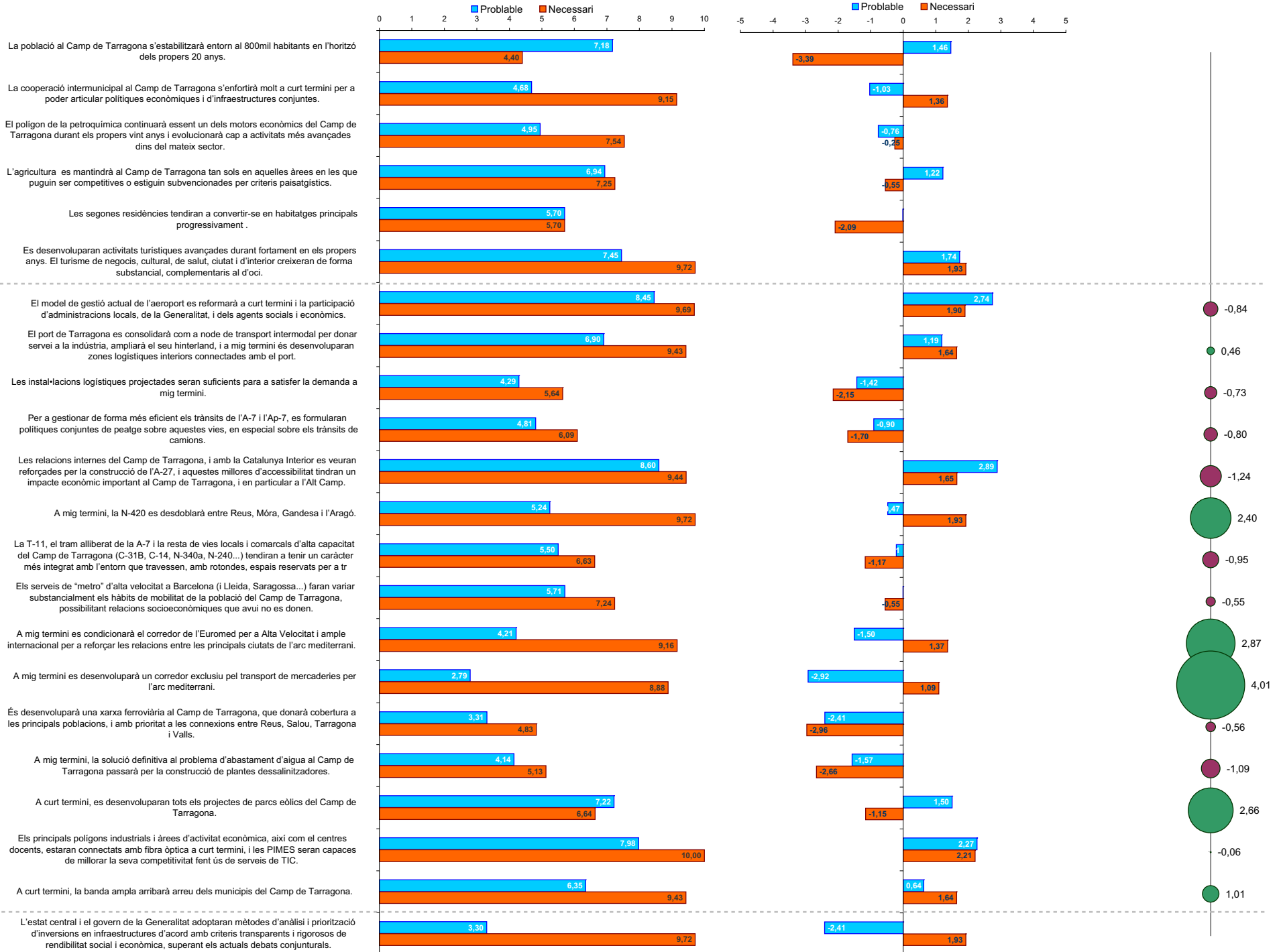
### Desviació respecte la mitjana

### Grau de preocupació

#### Economia

#### Infraestructures

#### Governabilitat



## EVOLUCIÓ DE LA POBLACIÓ

En el període 1986-2000 el creixement de la població de les Comarques Centrals, les Comarques Gironines, i sobretot, el **Camp de Tarragona** va registrar creixements demogràfics més alts que la mitjana catalana. El fluxos migratoris interns expliquen durant aquest període les diferents dinàmiques territorials. Els moviments de la Regió Metropolitana de Barcelona cap a àmbits veïns van ser significatius, especialment amb el Camp de Tarragona. Posteriorment, els creixements han estat força més alts en tots els territoris, i reflecteixen l'augment de la migració procedent de l'estranger.

La població del Camp de Tarragona era l'any 1985 de 380mil, l'any 1998 de 425mil, i actualment és de 575mil. Això implica en els darrers 10 anys, la població ha augmentat un 35%, mentre que en el període anterior (85-98) ho va fer un 12%.

D'acord amb les previsions realitzades per l'Institut d'Estadística amb les dades base de 2002, en l'horitzó 2015 els àmbits de més creixement en tots els escenaris són el Camp de Tarragona, les Comarques Gironines i les Comarques Centrals. El creixement de l'Àmbit Metropolità és més baix que la mitjana, tal com ha succeït en el període històric considerat, però cal diferenciar entre el creixement del Barcelonès, estancat o regressiu, i els de la resta de comarques, que previsiblement serà molt important.

D'acord amb aquests mateixos pronòstics, s'estimava que el Camp de Tarragona passaria a un mínim de 523mil habitants o un màxim de 656mil habitants l'any 2015. El llindar mínim d'aquest pronòstic ha quedat curt, ja que l'any 2007 la població ja és de 575mil habitants. Altres estimacions que feia l'estudi, conclouien que el Camp de Tarragona és l'àmbit on s'espera el creixement més important de població en edat escolar (74.490 habitants de 0 a 15 anys l'any 2002) amb augments entre el 51% i el 61% segons els escenaris intermedis. La població en edat laboral (319.269 habitants l'any 2002) podria créixer entre el 15% i el 22%, i situar-se de nou com l'àmbit amb major creixement. L'efectiu d'habitants de 65 anys i més podria superar entre el 20% i el 34% la xifra de 2002, que era de 75.738 habitants.

D'altra banda, els escenaris que maneja el planejament territorial en curs preveuen de cara a l'any 2026 un increment del pes demogràfic del Camp de Tarragona fins als 810mil habitants, lligat a que el nombre de llocs de treball en el període 2001-2026 es doblarà fins a 416mil. Aquesta previsió és l'emprada per a estimar el nombre de nous habitatges que seran necessaris, i per tant, planificar els creixements urbans dels diferents municipis. S'espera que la necessitat d'habitatges es dupliqui també, i que per tant caldrà habilitar-ne 210mil de nous.

Els assistents al debat d'infraestructures creuen probable que el creixement demogràfic sigui molt important en els propers 20 anys (reflectit en 7'2 punts sobre 10 en l'enquesta). Tot i això, es puntualitza que cal considerar altres escenaris alternatius. D'una banda, els fons de cohesió de la Unió Europea faran variar previsiblement la situació econòmica dels països de l'Europa Oriental en els propers 10 o 20 anys; un enriquiment d'aquests països similar al d'Espanya durant la dècada dels 90 podria fer evolucionar l'actual tendència migratòria cap a un progressiu retorn de la seva emigració cap als països d'origen, situació que cal tenir en compte. D'altra banda, un canvi de la dinàmica econòmica espanyola en relació a la de la resta de països europeus podria fer variar els actuals fluxos migratoris cap a altres països. La valoració que donen els assistents a la necessitat d'un increment demogràfic del Camp de Tarragona fins els nivells que estima el planejament territorial en curs és de només 4'4 punts sobre un total de 10.

## OCUPACIÓ DEL SÒL

El Camp de Tarragona es troba localitzat a la cruïlla entre l'arc mediterrani i l'entrada del corredor de l'Ebre. Es compon de sis comarques, de les quals tres corresponen a la plana del riu Francolí (Alt Camp, Baix Camp i Tarragonès), i les altres tres envolten aquesta unitat principal (Conca de Barberà, Priorat i Baix Penedès). Es tracta d'una superfície de 299.969ha repartides entre 131 municipis.

L'Avantprojecte de Pla Territorial del Camp de Tarragona constata una asimetria del poblament de l'àmbit, amb un procés de litoralització creixent i que és fruit de les preferències actuals en la localització de la població i de l'activitat. Per a redreçar la tendència es proposa la millora de l'accessibilitat als territoris interiors, tant en infraestructures viàries com en transport públic, i promoure el dinamisme dels municipis més grans, incorporant-los en eixos econòmics consolidats.

Amb els escenaris d'evolució demogràfica que estableix el Pla Territorial, que preveuen una població de 810mil habitants per l'any 2026 i un increment dels llocs de treball en 200mil, s'estima es necessitarà habilitar als volts de 200mil habitatges principals, que poden ser de nova construcció o reconversió de segones residències en primeres. L'any 2001, l'Institut d'Estadística estimava que hi havia al Camp de Tarragona una segona residència per cada 4hab censats, un dels índexs més alts d'Espanya.

El Pla assigna l'estratègia de creixement potenciat a àrees urbanes amb bones condicions de connectivitat i disponibilitat de sòl apte per a l'extensió i que ja són ja polaritats territorials significatives o que, pel seu valor de posició en el territori, haurien de reforçar o assolir una funció nodal amb relació a les àrees i nuclis del seu entorn. D'acord amb aquesta estratègia, els plans d'ordenació urbanística municipal corresponents han de fer majors previsions de sòl de desenvolupament urbanístic que les que resultarien de considerar només les seves necessitats internes. Els principals nuclis amb estratègia de creixement potenciat són Cambrils, Falset, Montblanc, Perafort, Reus, Salou, Santa Coloma de Queralt, Tarragona, Valls, el Vendrell i Vila-seca.

### **Pla Director de les Activitats Industrials i el Turisme del Camp de Tarragona**

El polígon sud de Tarragona té una extensió de 545ha, de les quals el 65% es troba ocupat per indústries químiques, i la resta, propietat de les indústries del sector, és encara desenvolupable i que acull a dia d'avui activitats complementàries a l'activitat principal. El polígon nord té una extensió de 543ha i té en l'actualitat 160ha de terreny vacants, un 29% del total.

El Pla Director de les Activitats Industrials i el Turisme no permet el desenvolupament de cap activitat residencial o turística en la franja de 500 metres que delimiti amb la indústria química, però hi permet la implantació d'activitats complementàries a la indústria química.

## EVOLUCIÓ DE L'ECONOMIA

El marc de referència de l'economia de la zona durant l'exercici va experimentar uns ritmes de creixement propers al 3,8% pel que fa a les dades provisionals de l'economia espanyola i d'un 3,6% a la catalana. A la zona del Camp de Tarragona, la dinàmica de l'activitat ha estat molt similar, encara que amb unes variacions que porten a determinar un model de creixement específic pels aspectes diferenciadors. L'àrea

centra el creixement bàsicament en la construcció residencial i la incidència de les importacions és molt superior a la de les exportacions, malgrat que els darrers mesos de l'any s'ha frenat el creixement importador i no ha crescut en gran manera l'exportador; a més, a l'àrea hi ha unes taxes d'atur inferiors a les de la mitjana catalana i espanyola, la qual cosa determina que un augment similar del PIB es faci amb una menor productivitat per ocupat, cosa que és conseqüència de la importància del sector de la construcció i de l'agricultura en el total d'ocupats, i també el predomini d'un terciari de menor valor afegit que el català, en orientar-se preferentment a activitats de consum que de producció (*Informe de conjuntura econòmica 2006, Cambres de Comerç*)

Distribució	2005TI	2005TII	2005TIII	2005TIV	2006TI	2006TII	2006TIII	2006TIV
Agricultura	5,23	5,05	5,91	6,12	6,29	6,30	6,20	5,74
Indústria	22,10	20,42	20,07	18,36	19,23	18,99	18,51	19,04
Construcció	15,78	16,34	15,69	16,71	16,63	16,28	16,38	19,04
Serveis	56,88	58,18	58,33	58,81	57,85	58,44	58,92	56,19
TOTAL	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Figura: evolució del pes dels diferents branques econòmiques en l'economia de Tarragona

## La indústria química

La indústria química del Camp de Tarragona constitueix el 1r clúster químic d'Espanya i el 5è d'Europa. Es troba dividit en dos polígons separats per 12km de distància, el polígon sud on es concentra la indústria química i localitzat entre Vila-seca i Tarragona, i el polígon nord on hi ha la refinaria, localitzat als termes municipals de Constantí, el Morell i la Pobla de Mafumet.

Les principals activitats de la indústria petroquímica de Tarragona són l'extracció de cru i de gas, refinament de petroli, química orgànica i inorgànica, producció de plàstics, agroquímica i química industrial. El polígon produeix el 44% dels plàstics i el 13'5% de les gasolines de l'Estat. Això ha especialitzat conseqüentment el Port de Tarragona, el 60% del tràfic del qual correspon a cru i productes químics. L'any 2006, les vendes de plàstics i productes de química orgànica representaven el 36% de les vendes totals.

El potencial de creixement dels polígons, en funció del sòl vacant que encara mantenen és d'un 35% al polígon sud (200ha) i d'un 29% al polígon nord (160ha). S'hi considera necessària l'ampliació de sòl industrial per a poder cobrir les previsions de creixement i millora qualitativa i de seguretat de les indústries químiques ubicades fora dels polígons químics i per les quals hom n'ha instat el seu trasllat.


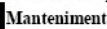
Els assistents al debat d'infraestructures consideren que la indústria química és estratègica per l'economia del Camp de Tarragona. Si bé els impactes ambientals que aquesta indústria causa són un factor que no pot ser menystingut, cal que aquests no siguin un factor limitant del desenvolupament d'un sector que té un valor afegit important i que corre el risc de caure obsolet si se'n limiten les inversions. Cal avançar cap a la minimització d'impactes i apostar per la indústria química complementària que és la més dinàmica.

Capacitats de producció: aportació de Tarragona al total espanyol.


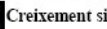
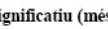
Producte	1.995		2.001		Tendències	
	Capacitat	Percentatge	Capacitat	Percentatge	Capacitat	Aportació
Etilè	950.000	85%	1.100.000	81%		
Asfalt	1.000.000	38%	1.000.000	38%		
Polipropilè	350.000	70%	687.000	84%		
Propilè	467.000	60%	565.000	60%		
Poliètilè BD i lineal	425.000	82%	456.000	89%		
Poliètilè AD	400.000	100%	450.000	87%		
Sosa càustica	224.000	35%	235.000	35%		
Clorur de vinil	150.000	40%	185.000	44%		
Butandiè	100.000	76%	175.000	87%		
Policlorur de vinil			100.000	27%		
Plàstic ABS	75.000	66%	75.000	66%		
Polièstirè	48.000	28%	70.000	33%		
Poliols	60.000	64%	70.000	60%		
Àcid nítric	39.000	95%	39.000	95%		

Font: AEQT, Apoel: Tarragona XXI: Innovació, Empreses i Ocupació y elaboració pròpia.

Tendències relatives a la capacitat:

-  Manteniment o creixement limitat (per sota del 10%)
-  Creixement significatiu (per sobre del 10%)

Tendències relatives a l'aportació de Tarragona al total espanyol:

-  Creixement significatiu (més de 10 punts)
-  Creixement limitat (menys de 10 punts)
-  Manteniment

Font: Pla de les Activitats Industrials i el Turisme del Camp de Tarragona

## El turisme

Des de la dècada dels 90, el sector turístic de la Costa Daurada aporta el 10% del PIB català, i una mitjana del 9'5% de l'ocupació amb puntes de l'11% en temporada alta (Pla de la Indústria Química i Turisme de Tarragona).

L'any 2000, l'oferta turística a la Costa Daurada es distribuïa en 82% de places en habitatges d'ús turístic, 10'5% de places de càmping i 7% de places hoteleres. La Costa Daurada concentrava vora el 30% de les places turístiques de Catalunya, només per darrera de la Costa Brava que en concentrava el 34%. L'any 2001, el 76% dels hotels, el 56% dels càmpings i el 80% dels apartaments turístics es concentrava entre Tarragona i Vandellòs, i Salou n'és el principal pol.

OFERTA D'ALLOTJAMENT. DISTRIBUCIÓ PER MARQUES TURÍSTIQUES. ANY 2000

	Allotjaments hotelers	Càmpings	Residències- cases de pagès	Habitatges d'ús turístic	Total	%
Barcelona	35.250	0	0	3.539	38.789	1,8
Catalunya Central	8.539	6.725	660	122.146	138.070	6,4
Costa Brava	77.465	107.608	1.007	547.945	734.025	34,0
<b>Costa Daurada</b>	<b>45.917</b>	<b>67.143</b>	<b>619</b>	<b>525.172</b>	<b>638.851</b>	<b>29,6</b>
Costa de Garraf	8.411	25.483	127	195.817	229.838	10,7
Costa del Maresme	34052	18.170	51	181.899	234.172	10,9
Pirineus- Prepirineus	18.541	28.960	2.923	69.979	120.403	5,6
Terres de Lleida	3.886	1.738	217	18.067	23.908	1,1
<b>Total</b>	<b>232.061</b>	<b>255.827</b>	<b>5.604</b>	<b>1.664.564</b>	<b>2.158.056</b>	<b>100</b>

Font: Pla de les Activitats Industrials i el Turisme del Camp de Tarragona

Activitat molt estacional, la temporada turística s'inicia a l'abril i finalitza a mitjans setembre, amb una punta durant el juliol i agost, i centrada bàsicament en el producte de sol i platja. Amb tot, el Port Aventura (implantat el 1995) es constitueix com un producte complementari amb gran capacitat d'atracció de visitants (és el 2n motiu esgrimit pels visitants d'elecció de la Costa Daurada com a destinació turística). Actualment té una ocupació de 825'7ha que inclouen el parc de 192ha, 247'7ha de zona residencial, 64ha d'àrea comercial, 307ha de zona esportiva i la resta d'infraestructures. El parc temàtic, en conjunció amb l'oferta d'oci i descans de Salou especialment concebuda per a un públic familiar, han convertit el producte Salou en el més important de Catalunya i un dels més importants de l'Arc Mediterrani.

Municipi	Establiments hotelers	Habitacions	Places	%respecte al total de places
Canonja, la *	-	-	-	-
Constantí	-	-	-	-
Vila-seca	7	2.489	5.040	15,7
Morell, el	4	78	129	0,4
Pallaresos, els				
Perafort	1	24	48	0,2
Pobla de Mafumet, la	1	9	12	0,1
Reus	12	427	750	2,3
<b>Salou</b>	<b>62</b>	<b>11.867</b>	<b>23.969</b>	<b>74,5</b>
Tarragona	24	1.028	2.205	6,8
Vilallonga del Camp				
<b>Àmbit en estudi</b>	<b>111</b>	<b>15.922</b>	<b>32.153</b>	<b>100</b>

\* No es disposa de dades, per tractar-se, fins ara, d'una entitat descentralitzada pertanyent a Tarragona.

Font: Pla de les Activitats Industrials i el Turisme del Camp de Tarragona

Els assistents al debat d'infraestructures insisteixen en la necessitat de potenciar el turisme d'alta qualitat, i per això cal invertir encara més en productes complementaris a l'oferta tradicional. En aquest sentit, és important atraure turisme nàutic, de golf, de negocis, de jubilats, urbà i d'interior, opcions que tenen un alt valor afegit i que propicien la desestacionalització del sector. Resulta tant prioritària l'habilitació d'instal·lacions específiques, com l'esforç de millora de l'entorn físic de Camp de Tarragona. Si bé l'alta urbanització del litoral o la gran quantitat d'instal·lacions industrials són una realitat present en el territori, això no ha de ser impediment per a oferir una qualitat ambiental i paisatgística excel·lent, tant en entorns urbans i com en entorns periurbans o rurals (cal un tractament físic adequat de l'entorn). L'agricultura pot jugar un rol important en aquesta direcció. Igualment, la reurbanització de la façana marítima de la ciutat de Tarragona és considerada estratègica, no només de cara a l'atracció de creues, sinó també com a imatge de marca del Camp de Tarragona.

## El Pla Estratègic del Camp de Tarragona

Es diagnostica el Camp de Tarragona com "una àrea metropolitana de Catalunya de caràcter polinuclear, tant per la distribució geogràfica de la població com per la localització empresarial, amb un alt grau d'especialització en les diverses ciutats i comarques que la integren: petroquímica, turisme, vi, metall-mecànica, comerç, alimentació, serveis professionals, serveis comunitaris... Amb l'excepció de la presència d'algunes multinacionals en determinats sectors, en general el teixit empresarial és majoritàriament petit i mitjà, de caràcter familiar i sorgit des del propi territori.

S'estableixen com a objectius estratègics a mig i llarg termini els següents:

- Major obertura de l'economia: increment del comerç de béns i serveis, i incrementa moviments migratoris i d'informació entre territoris allunyats.

- Caràcter més intangible de les economies: major pes dels serveis intensius en coneixement i paper més rellevant de totes les activitats relacionades amb les TIC.
- Protagonisme creixent de totes les ciutats i els seus Hinterlands, com a àmbits de col·laboració i creativitat, amb creixent pes de la col·laboració entre administració i societat civil.
- Major valoració de l'entorn: potenciar la qualitat de vida i la cultura pròpia com els majors actius dels territoris.

El Camp de Tarragona s'observa com un node inserit en un escenari de "diversitat territorial" on emergeixen forces que faciliten la dispersió territorial, amb un paper estratègic de les ciutats mitjanes i petites que incrementen la seva especialització en funció de la seva capacitat per crear entorns dinàmics i innovadors estretament relacionats amb la gran metròpoli (Regió Metropolitana de Barcelona), la separació amb la qual tendeix a diluir-se. En aquest escenari, els límits administratius es dilueixen, mentre que els vincles funcionals entre els espais adopten un major protagonisme. El punt crític en aquest escenari és establir unes complicitats creatives entre tots els espais, a fi i efecte de potenciar el dinamisme del conjunt.

S'identifiquen com a temes crítics pel desenvolupament del Camp de Tarragona:

- **Les dificultats de la transició cap a un model de desenvolupament econòmic i social avançat.**
- **L'atracció de noves inversions d'empreses nacionals i estrangeres basades en la innovació tecnològica**, el coneixement i la creativitat, que generin alt valor afegit en els seus productes i serveis.
- **El foment de l'esperit emprenedor**, que possibiliti l'aparició de nous empresaris i empreses. A més, cal cercar noves maneres de fer negocis, ja que la promoció de nous sectors i noves tecnologies no és suficient, donada la globalització de la competència i de la innovació.
- **L'educació**, la formació i la capacitat del capital humà, per capacitar-lo per ocupar **llocs de treball basats en el coneixement i la creativitat**, amb alts nivells de talent. Hi ha una massa crítica insuficient en capital intel·lectual (humà, tecnològic i social). I, a més, es demana una capacitat d'obertura al món facilitada per la mobilitats dels estudiants i el coneixement d'idiomes estrangers.
- L'assoliment d'alts nivells de qualitat de vida, amb **bones infraestructures de comunicació** interconnectades entre si, una xarxa de telecomunicacions de qualitat, la facilitat de mobilitat interna, l'existència de bons serveis culturals, educatius, sanitaris, d'oci, esportius i a la comunitat de qualitat, l'existència d'un entorn urbà, rural i paisatgístic (amb abundants zones verdes) de qualitat, que han d'estimular la captació de persones amb talent que vinguin a viure al nostre territori.
- **La desconexió entre el sistema productiu i l'educatiu**. Superar aquest entrebanc comporta, sens dubte, crear i consolidar un sistema territorial d'innovació eficient, on s'eliminin les barreres a les relacions universitat–administracions–empresa. En aquest sentit, la concreció dels parcs científics i tecnològics creats i en procés de posada en marxa ha de jugar un paper fonamental i decisiu per reduir les carències en investigació, innovació i creativitat.
- Els efectes, positius i negatius, que provoca la globalització dels mercats, les tecnologies de la informació i de la comunicació, i la reducció dels costos de transport de mercaderies, amb el que suposa tot plegat d'increment de la intensitat competitiva a nivell local i de generació del procés de deslocalització productiva. **Cal pensar doncs en una estructura productiva per al Camp que no es basi només en la química i el turisme**, tendint a reforçar activitats com ara, entre d'altres, les logístiques, les culturals i d'oci, les relacionades amb la nutrició i alimentació, l'assessorament financer i empresarial, el disseny, l'enginyeria, etc.
- **La coordinació entre diferents nivells de l'administració i entre els agents públics i privats que actuen sobre el territori**, amb les dificultats de liderar el canvi i de prendre les decisions necessàries.

- Els reptes que plantegen **les tendències en el mercat laboral**: més flexibilitat, treball en xarxa, nou sistema de relacions laborals, demanda de perfils polivalents, conciliació laboral i familiar...
- **L'aprenentatge i l'ús de les TIC**: la lluita contra l'analfabetisme tecnològic.
- **Les dificultats per assolir una vertadera cohesió social**, donades les tensions en la convivència col·lectiva que generen la vinguda de persones amb diferents cultures. Ara bé, aquest fet, més que veure's com un factor negatiu, s'ha de considerar altament positiu, ja que les regions més dinàmiques a escala mundial són precisament les que potencien la diversitat i el respecte cultural, la qual cosa incrementa el potencial de creativitat del territori.
- **Les dificultats dels joves i dels immigrants per accedir a l'habitatge**, tant en propietat com en lloguer. Alhora, s'ha de definir un model urbanístic i d'ubicació d'infraestructures sostenible i respectuós amb el medi.
- **La lluita contra la contaminació** atmosfèrica, dels rius, dels mars, del subsòl. El problema de l'aigua, l'energia, el tractament dels residus, les emissions de CO2...
- **Existència de zones urbanes en creixent procés de marginació i degradació**. Dificultats de sostenibilitat del creixement urbanístic.
- **Problemes derivats dels creixents fluxos de trànsit**: vials congestionats, embussos constants...
- **Insuficiència del transport públic** i d'un sistema integrat de mobilitat.
- **L'establiment d'un equilibri territorial entre les diferents ciutats**, pobles i comarques que configuren el Camp.
- **Relacions de veïnatge i de col·laboració**, d'una banda, amb l'àrea metropolitana de Barcelona, i, de l'altra, amb les Terres de l'Ebre i el Pla de Lleida.
- **Previsió de canvis demogràfics**. Gestió del potencial increment de població, amb els serveis de tot tipus addicional que això suposa, i volum d'inversió pública necessària per posar-los en pràctica. Progressiu envelliment de la població en augmentar l'esperança de vida.
- **Canvis en les estructures familiars**, i en les relacions entre l'àmbit familiar i el món del treball.
- **Lluita contra l'atur**, la precarietat laboral i l'exclusió social.
- La millora i potenciació del **port i l'aeroport**.
- **L'aparició de nous espais de competència territorial** (en l'àmbit català, estatal, europeu, mediterrani i mundial).

## INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT AERI

### Aeroport de Reus

L'aeroport de Reus transportava l'any 2007 un total de 1'4Mpax. Si bé el creixement del tràfic d'aquest aeroport va ser exponencial durant el període 1995 – 2005 en què es va passar de 0'5Mpax anuals a prop de 1'4Mpax, en els dos darrers anys el creixement s'ha estancat.

L'aeroport serveix vols de companyies low-cost i vols xàrter (exclusivament turístics i molt estacionalitzats entre maig i octubre). Si bé el tràfic regular es va equiparant any rere any al tràfic de xàrters, aquesta modalitat és encara majoritària. Les principals destinacions són al Regne Unit, que acapara el 88% del tràfic de l'aeroport, però també hi ha rutes a Frankfurt i Dublín de forma regular. El portal de Ryanair a Internet ofereix actualment 11 destinacions des d'aquest aeroport, però aquest nombre és baix en comparació amb Girona, que n'ofereix 54 i concentra el 35% de l'activitat de l'aerolínia a l'estat.

La companyia ha expressat el seu interès per a implantar una base d'operacions a Reus que ampliaria substancialment el nombre de rutes, però reclama l'ampliació i millora de les instal·lacions actuals. Recentment s'ha signat un acord amb la

Generalitat, la Diputació de Tarragona, l'Ajuntament i la Cambra de Comerç de Reus en relació a aquest tema, que entrarà en funcionament a l'octubre, i pel qual la companyia es compromet a invertir 140M€ per la compra de dos avions que estaran de manera permanent a la capital del Baix Camp, amb rutes a París, Santiago de Compostela, Sevilla, Palma i Santander. Les rutes s'ampliaran a altres destinacions d'Europa i de la resta de l'estat a partir del març del 2009. La companyia es compromet a augmentar la flota fins a sis avions en els propers dos anys.

L'estudi "Eclosión de los aeropuertos regionales españoles" de la fundació Abertis analitza el potencial dels aeroports espanyols en funció de les característiques de les seves àrees d'influència (considerant variables poblacionals, d'accessibilitat i d'activitat industrial, turística, comercial...). L'estudi conclou que l'aeroport de Reus té un potencial de creixement del tràfic fins a uns 8Mpax anuals si se n'optimitza la seva gestió. A banda d'això, l'estudi també constata que els aeroports connectats a la xarxa d'alta velocitat i a vies d'alta capacitat, especialment si són propers a les grans àrees metropolitanes del país, registren creixements majors. En aquest sentit, l'estudi conclou que les expectatives de Reus seran molt bones a curt termini.

L'aeroport de Reus es troba situat a 80km de Barcelona, 90km de Lleida i a 180km de Castelló. Es troba situat a peu de l'autopista Ap-7 i l'autovia A-7 (corredor del Mediterrani) i a curt termini també tindrà connexió amb la A-27 cap a Montblanc i el corredor de l'Ebre. Es preveu que l'any 2011, l'aeroport tindrà parada de l'alta velocitat amb sortida cap a Barcelona, Saragossa i Castelló. Tot i això, aquesta estació no estarà situada a la terminal de passatgers sinó de l'altre costat del camp d'aviació, i per tant caldrà resoldre els desplaçaments entre la terminal i l'estació del ferrocarril.

Actualment hi ha un total de 4 línies d'autobús que donen servei a l'aeroport –cap a Barcelona, cap Salou i Cambrils, cap a Tarragona, i cap a Reus. La disponibilitat de taxis resulta escassa en èpoques de forta demanda, i insuficient quan es donen arribades simultànies de dos o més avions, ja que només les llicències expedides a Reus poden recollir-hi passatge. El preu d'una carrera Reus és de 15€, i a Tarragona de 18€. La planificació territorial en curs preveu fer-hi arribar el tramvia i les rodalies del Camp de Tarragona. L'aparcament és gratuït.

Les instal·lacions es troben en aquests moments en fase d'ampliació. En una primera fase s'està ampliant l'aparcament i l'àrea d'estacionament d'aeronaus, que és el principal factor limitant de l'aeroport a hores d'ara perquè només permet el moviment de 5 aeronaus cada hora, així com la construcció d'un nou pavelló per a la facturació d'equipatges com a solució provisional a la manca d'espai. Aquest pavelló, situat entremig de l'edifici d'arribades i el de sortides, permetrà unificar totes les àrees de l'aeroport en una de sola i tindrà una capacitat operativa de 1300pax/h.

En paral·lel, s'està construint una nova terminal de passatgers en els terrenys on hi havia la base aèria que tindrà una superfície 5 cops major que l'actual (20.000m<sup>2</sup>). Quan aquesta nova terminal estigui enllestida, les antigues instal·lacions seran adaptades per a ús d'aviació general, dependències tècniques i terminal de mercaderies. La segona fase d'aplicació de l'àrea d'estacionament d'aeronaus donarà una capacitat per a 25 avions –actualment és de 5. Es preveu igualment l'allargament de la pista de vol en 500m, el seu eixamplament i la construcció de dues noves vies de sortida ràpida, així com la construcció d'una torre de control.

Quan la nova terminal estigui llesta, l'operativitat de l'aeroport serà de 3000 passatgers i 19 aeronaus per hora, la qual cosa permetria absorbir un tràfic de 9Mpax anuals. Tot i que finalment s'ha descartat la construcció d'una segona pista, l'ampliació de l'actual

donarà una operativitat total de 27 moviments per hora i una capacitat de 12Mpax anuals.

### **Aeroport de mercaderies**

La Confederació Empresarial de la Província de Tarragona (CEPTA) ha proposat la creació d'un aeroport de mercaderies a l'Alt Camp. Aquesta proposta s'engloba dins un projecte de creació d'una Plataforma logística, que també aniria situada a l'Alt Camp i que tindria un cost aproximat de 866M€ i ocuparia una superfície de 575ha.

L'estudi "Diagnosi i perspectives del sistema logístic del Camp de Tarragona" (Gabinet d'estudis Cepta) considera que la capacitat d'atracció logística del territori és moderada perquè 'no s'ha creat cap instrument per configurar una plataforma complementària a la de Barcelona', i proposa la creació d'una gran àrea logística, que se situaria a l'Alt Camp, entre els termes municipals d'Alió, el Pla de Santa Maria i Valls, al peu de l'Ap-2, la futura A-27 i la línia de ferrocarril, i que hauria de convertir-se en un centre distribuïdor de mercaderies arreu de l'Estat Espanyol.

### **INFRAESTRUCTURES PORTUÀRIES**

El tràfic de mercaderies al Port de Tarragona se situa en 36 milions de tones (2007). El creixement del tràfic ha estat del 14% respecte l'any anterior, el major índex de creixement dels ports de l'Estat, i es consolida com el 5è port després d'Algesires, Barcelona, València i Bilbao. Les previsions apunten que es podria superar a Bilbao en el període de 3 anys si augmenta el nombre de contenidors gestionats amb una nova terminal.

El tràfic a través del port de Tarragona s'ha anat especialitzant en mercaderies a doll,

- Líquids a doll: 58%
- Sòlids a lloure: 37%
- Mercaderia general: 5%

Prop del 70% de les mercaderies manipulades corresponen a productes energètics (cru, fueloil, gasoil, benzines, gas natural, carbons), mentre que els productes metal·lúrgics siderúrgics, químics i els adobs sumen un 10%. Dues tercers parts de les tones mogudes el port es transporten via oleoducte.

La càrrega general ha experimentat el 2007 un augment del 18%. La comparativa 2004-2007 reflecteix un creixement del 83%, una dinàmica de progressió única a la història del port. El tràfic de productes siderúrgics creix un 16% fins arribar a les 494.000 tones, consolidant un sector de recent incorporació. També ha estat l'any de la fruita refrigerada. A l'apartat de fruites i verdures el Port ha assolit les 175.000 tones amb un creixement del 112,7%. La pasta de paper, una altra novetat dels darrers anys, augmenta un 26,5%, fins a situar-se en les 63.000 tones.

Els contenidors, amb 47mil TEUS, creixen d'un 285,6%, consolidant el comportament que té en els pròxims exercicis, sòlides perspectives de diversificació de rutes i augment de volum. El 2007, el port tarragoní arriba a un creixement en les mercaderies carregades del 21,4%, amb un nou màxim de 7.263.502 tones. Pel que fa a la diversificació d'orígens i destinacions, les dades també són molt positives: en càrrega general ha passat de 49 a 71 països.

El Port de Tarragona continua sent líder del sistema portuari espanyol en el tràfic de productes agroalimentaris amb 5.160.515 tones mogudes. La xifra representa un 19,2% d'augment respecte a l'anterior exercici. Augmenta un 16,5% (6.371.277 tones) el tràfic de carbó per a la producció d'energia elèctrica. Destaquen en el sistema portuari espanyol amb 1.715.400 tones declarades en mercaderies transportades per ferrocarril.

Actualment hi ha 12 línies regulars de Short sea shipping, que enllacen el port de Tarragona amb les Illes Canàries, Marroc (Casablanca), Itàlia (Livorno, Salerno, Civitavecchia (Roma)), Turquia (Izmir), Grècia, el Líban, Síria, Argèlia i Egipte, amb freqüències d'entre 5 i 15 dies.

El port de Tarragona compta amb una àrea de molls de 1200 ha, 13'1 km de línia d'atracada, amb uns calats que oscil·len entre els 12 i 22 metres, permetent atracaments per a vaixells de 50.000 i 100.000 TPM. La monoïoia exterior (REPSOL) amb 42,80 m de calat permet la descàrrega dels grans petrolers de fins a 325.000 TPM.

Les actuacions previstes en els propers 15 anys al port de Tarragona permetran ampliar la superfície de terra en 200ha. Es troba en estudi la futura ampliació de Port, que s'haurà de fer mar endins, i que proporcionarà 3000m de nova línia d'atracament amb calats de 30m que permetran l'accés de bucs de fins a 200.000Tm. Les obres podrien començar-se l'any 2009 o 2010 amb un cost de 150M€ i un termini d'execució d'entre 4 i 6 anys. A curt termini entraran en servei l'ampliació del moll de Cantàbria (7 noves hectàrees de terra) i el perllongament en 500m del dic d'abric que permetrà l'ampliació del Moll de Catalunya. Es preveu igualment una ZAL vinculada al port de 90ha al terme municipal de Vila-seca.

Els accessos terrestres del port de Tarragona són un dels seus colls d'ampolla de les instal·lacions actuals, tot i que l'ús intensiu d'oleoductes alleugereix el problema. Un dels punts forts del port és l'enllaç amb la xarxa ferroviària: es realitza mitjançant tres accessos diferents amb la línia general de València a Barcelona, la de Madrid a Barcelona per Saragossa i amb la de Tarragona a Lleida. Es preveu la futura connexió a la xarxa d'ample internacional. També s'ha anunciat que es traurà a concurs properament el projecte per desviar el tren del Moll de Costa cap un nou pont mòbil que es construirà al costat del que utilitzen els vehicles. Recentment s'han endegat obres de condicionament del ferm als accessos per la N-241, per on hi circulen 3mil camions diàriament.

Com a visió de futur, el Port de Tarragona preveu, en el document Pla Estratègic del Port de Tarragona (2000-2010) un escenari estratègic que segueix les següents cinc (5) línies d'actuació:

**Actuació 1:** Atracció de nous tràfics marítims:

Les inversions en aquest sentit permetran orientar les activitats del Port vers la captació de noves mercaderies i segments, així com l'atracció de càrregues contenitzades, a més de mantenir la bona competitivitat dels tràfics actuals.

**Actuació 2:** Forta inversió:

La inversió condicionarà l'atracció de noves mercaderies, en aquest sentit les inversions aniran encaminades a l'adaptació del port a nous tipus de mercaderies, a nous segments i, en especial, a la càrrega contenitzada, així com a la logística interna del port i a la modernització de les comunicacions i processos.

### **Actuació 3: Promoció:**

Les inversions en infraestructura i la captació de nous tràfics s'han d'acompanyar d'una bona promoció per donar a conèixer la nova posició del Port. Així, el port ha de seguir un pla de marqueting que inclogui:

- Pla de captació de noves mercaderies.
- Una revisió de la identitat corporativa i la imatge de mercat del Port.
- Una revisió del Pla de comunicació tant interna com externa.
- Crear un sistema d'intel·ligència de mercat per conèixer en profunditat les necessitats i tendències en el sector portuari.

### **Actuació 4: Lideratge:**

L'Autoritat Portuària de Tarragona ha de transmetre una visió corporativa dins del port. En aquest sentit, l'ens impulsarà el desenvolupament d'un pla estratègic de la Comunitat Portuària, mitjançant el disseny d'un procés i creació dels òrgans necessaris, per impulsar una visió compartida de l'entorn:

- Integrar el Port dins d'operadors logístics globals.
- Atraure nous operadors al Port.
- Fomentar la gestió privada.
- Generar valor afegit per al client.

### **Actuació 5: Superestructura:**

L'Autoritat Portuària de Tarragona estudiarà i comunicarà l'impacte que les diferents inversions públiques pendents produiran en l'entorn immediat del port:

- Noves connexions per carretera.
- Connexió per ferrocarril amb ample de via europea.
- Connexió per carretera i ferrocarril amb Lleida.
- Millores de les infraestructures públiques existents.

L'Autoritat Portuària de Tarragona (APT) i la de Barcelona (APB) treballen conjuntament per situar-se com la gran plataforma logística del Mediterrani, amb el principal objectiu d'atraure els mercats asiàtics. Tarragona actuarà com a port complementari del de Barcelona i se centrarà en la captació d'operadors xinesos, tasca ja iniciada en una missió comercial que es va portar a terme al setembre. Tres grans firmes logístiques d'aquest país, Hutchison Whampoa Limited, Cosco Corporation i China Shipping, amb seu a Delian, han mostrat el seu interès a operar des de Tarragona.

Aquesta aliança estratègica inclou també el nord d'Àfrica. El primer acord serà la construcció de dues zones logístiques al Marroc, entre l'any 2008 i el 2009. Els dos ports i la Generalitat negocien amb les autoritats i els operadors de Tànger per crear una Zona d'Activitats Logístiques (ZAL) i el port de Tarragona opta a participar entre un 10 i un 15% en una altra ZAL de 100 hectàrees a Casablanca.

## **Ports esportius**

El Pla de Ports de Catalunya 2007-2015 fixa el creixement de les actuals instal·lacions amb 6.000 amarradors més prioritzant l'ampliació dels ports ja existents i l'optimització de l'espai disponible per tal d'augmentar l'oferta. El 70% d'aquests nous amarradors, un total de 2300, està previst a la província de Tarragona. D'entre aquests figuren la creació d'una dàrsena esportiva al port de Sant Carles de la Ràpita, que ja està en execució, la finalització de les obres del port esportiu de Roda de Barà,

l'ampliació de l'Ampolla, de Coma-ruga, o la nova dàrsena esportiva dins del port de Tarragona, i un nou port a Salou.

L'any 2006 va ser presentat el projecte del nou Port esportiu de Cubelles. La nova infraestructura portuària es construirà a la zona de presa d'aigües de la tèrmica del Foix minimitzant així l'impacte paisatgístic i ambiental. Tindrà 138.000 m<sup>2</sup>, capacitat per a 533 amarratges i una zona destinada a serveis nàutics i locals comercials. El nou port neix amb la voluntat de donar un nou ús a aquesta zona i dinamitzar l'economia del municipi. Els amarratges aniran des dels 8 als 20 metres d'eslora. El projecte també inclou una marina seca de 1.800 m<sup>2</sup> amb una capacitat de 144 vaixells amb una eslora màxima de 7 metres i un varador amb capacitat per 66 vaixells.

## INFRAESTRUCTURES LOGÍSTIQUES

Cimalsa ha promogut dues centrals logístiques al Camp de Tarragona, la CIM el Camp i la Logis Penedès.

La CIM el Camp es troba situada en els termes municipals de Reus i Tarragona, a la sortida de l'A-7, a 3 km de l'aeroport de Reus i a 5 km del port de Tarragona amb una ubicació que fa possible que els vehicles pesants puguin accedir directament a vies d'alta capacitat. Aquesta central s'està desenvolupant en dues fases: la primera, el sector oest, és la que ja s'ha urbanitzat i ocupa 42ha al terme municipal de Reus; la segona fase, el sector est, tindrà 45ha al terme de Tarragona i actualment s'està redactant el planejament. Comptarà amb dues àrees diferenciades, el recinte logístic i el parc d'activitats terciàries. Un estudi de l'Institut d'Estudis Metropolitans i Regionals de la Universitat Autònoma de Barcelona (UAB) n'ha xifrat el seu impacte econòmic en 149M€ i en la creació de 3.500 nous llocs de treball.

La Logis Penedès estarà situada en els termes de Banyeres del Penedès, L'Arboç i Sant Jaume de Domenys, amb accessos directes a l'Ap-7 i a la A-7, i tindrà un apartador ferroviari de mercaderies intern a la plataforma connectada a la xarxa d'ample ibèric. La tipologia d'empreses logístiques que s'instal·laran al LOGIS seran en un 90% per operadors logístics i centres de distribució d'empreses i només en el 10% restant per a serveis de paqueteria. Aquesta tipologia d'empreses garanteix un flux de moviments de camions molt inferior als d'una central logística tipus CIM on les empreses de paqueteria són majoritàries. Es descarta totalment usos de baix valor afegit com camps i dipòsits de contenidors. Es proposa que entre la plataforma i el nucli urbà de Banyeres es desenvolupi una zona d'activitats empresarials externa a la plataforma. El planejament d'aquesta zona empresarial ordenarà la transició entre la plataforma logística i el nucli urbà de Banyeres i generarà una zona d'activitats econòmiques addicionals. La àrea d'activitats logística serà de 77ha integrada en un recinte de 128ha, que es desenvoluparà en dues fases. Compta amb una inversió prevista de 91,3 MEUR i es preveu que generi 3.300 llocs de treball.

El projecte de nova ZAL vinculada al port de Tarragona tindrà una extensió de 90ha i estarà situada al terme municipal de Vila-seca, a la zona del pantalà de Repsol. La seva urbanització haurà de començar imminentment. Operadors Xinesos han mostrat interès a fer-ne ús per a exportació de vehicles xinesos al mercat Europeu.

La Confederació Empresarial de la Província de Tarragona (CEPTA) proposa la creació d'una nova plataforma logística de 575ha a l'Alt Camp, en els termes municipals de Valls, Alió i el Pla de Santa Maria. Considera que actualment el nivell d'integració dels diversos elements de caràcter logístic al Camp de Tarragona és limitat perquè no existeix un concepte logístic integrat, no existeixen eines de gestió

conjunta dels elements que componen el sistema logístic a l'àrea, ni cap element que actuï a mode de pivot en el sistema. La nova plataforma hauria d'assumir aquest rol pivot, configurant un espai complementari a la plataforma logística de Barcelona i la seva Regió Metropolitana, i amb capacitat suficient per a convertir-se en porta d'accés dels fluxos de mercaderies amb origen Asiàtic i destinació a Europa. Tindria accessos directes a l'Ap-2, la A-27, i la línia de ferrocarril Roda – Plana de Picamoixons, i un aeroport de càrrega que ocuparia 250ha de les 575ha que tindria el projecte. S'espera es podrien gestionar entre 12MTm i 15MTm de mercaderies anuals, amb un repartiment modal de 45% per camions de gran tonatge, 32'5% per camions lleugers i furgonetes, 20% per ferrocarril i 2'5% per avió. El termini d'execució seria d'entre 3 i 5 anys.

Els assistents al debat d'infraestructures expressen la preocupació davant la manca de sòl industrial i per a activitats logístiques agrupat i provist de serveis d'altas prestacions. Es valora positivament iniciatives com les de Cimalsa, però alhora es tem que dinàmica general dels esdeveniments perpetui la construcció de polígons dispersos i de petites dimensions, que degraden l'entorn i debiliten la capacitat d'atraure activitat de major valor afegit.

## INFRAESTRUCTURES VIÀRIES

Es preveuen nombroses actuacions a la xarxa viària del Camp de Tarragona que reforçaran un escenari actual que ja compta amb una dotació important. A grans trets, les infraestructures plantejades van encaminades a una millora de la mobilitat interna del Camp, així com a la connexió del corredor de l'Ap-2 (Segrià – Baix Penedès) i el corredor Mediterrani.

### • Corredor Mediterrani

- **Ap-7:** es preveu la construcció d'un 3r carril per sentit de la marxa entre el peatge del Mediterrani (a la bifurcació Ap-2 i Ap-7) i Vila-seca/Salou. Es completarà amb l'adequació de tots els accessos i sortides del tram Martorell - Vila-seca/Salou, amb la finalitat de passar a un sistema de peatge tancat, que comportarà l'eliminació de les tres barreres troncal (Mediterrani, Vendrell i Tarragona). La inversió total (Acesa) serà de 150M€.
- **A-7 (antiga N-340):** construcció d'una nova autovia gratuïta paral·lela a l'actual entre la província de Castelló i Vilafranca del Penedès. Les obres ja estan finalitzades entre el tram Vila-seca – Tarragona, el primer semestre de 2008 entrarà en servei el tram Mont-roig – Vila-seca, i durant el 2009 els trams Vandellós – Mont-roig i Tarragona – Altafulla. Durant el 2008 s'hauran d'aprovar el projectes dels trams restants.
- **Autovia Tarragona – Montblanc - Tàrraga:** nova autovia A-27 entre el corredor del Mediterrani i el de l'Ap-2 seguint el curs del riu Francolí, passant per Valls. Inclou túnel del Coll de l'Illa. Les obres d'aquesta infraestructura ja han estat adjudicades però acumulen retards en el seu inici. Aquesta nova via permetrà el condicionament de la N-240 per adaptar-la a trànsits comarcals. A partir de 2012, la Generalitat preveu el desdoblament de la C-14 entre Montblanc i Tàrraga (170M€). Es troba en estudi informatiu el perllongament de la A-27 entre Montblanc i Lleida en paral·lel a l'Ap-2.
- **C-37:** condicionament d'aquesta via entre Montblanc i Igualada per a adequar-ne les seves prestacions als estàndards de la xarxa viària primària. Inclou les variants de Pira, Sarral, Roquefort de Queralt i Santa Coloma de Queralt, la ronda sud

d'Igualada. Entre Igualada i Manresa la via ja s'està condicionant. A llarg termini, aquest eix, conjugat amb l'eix transversal Manresa – Vic (C-25), i l'itinerari Vic – Figueres per Bracons (C-37, A-26) pot constituir un by-pass als trajectes de llarg termini Península – França evitant el pas per la Regió Metropolitana de Barcelona.

- **N-420:** a curt termini s'executaran les variants de Riudecols, Falset (en execució) Corbera d'Ebre i Gandesa. El Ministeri de Foment estudia desdoblant l'itinerari Aragó - Mediterrani, i en el seu darrer tram, l'autovia podria passar bé per Morella i Vinaròs (N-232), bé per Gandesa – Tortosa (C-43, C-12), o per Falset i Reus (N-420).
- **C-14 (Reus – l'Alcover – Valls):** les obres de desdoblament de la C-14 entre Reus i Alcover es van iniciar a finals de 2006, amb una inversió de 39M€ (sense expropiacions). S'espera que l'obra entri en servei abans de l'estiu de 2008: el tram de cinc quilòmetres que va de la riera de la Selva del Camp fins a Alcover està ja pràcticament acabat, i el tram entre la Selva i Reus continuen en obres. Es preveu que aquesta autovia arribi fins a Valls a mig termini.
- **T-11 (Reus – Tarragona):** es preveu que curt termini s'iniciïn les obres de condicionament de la T-11 (segona meitat de 2008), amb una inversió als volts de 30M€. El condicionament de la T-11 haurà de permetre diferenciar el tram de Reus a l'aeroport i la zona de les Gavarres, com a via ràpida; i des de les Gavarres fins a Tarragona com una via urbana que ha d'ajudar a vertebrar les connexions amb els barris de ponent de la ciutat, incloent la reordenació d'enllaços i accessos, i l'habilitació de vies de servei. Es demana que s'hi tingui en compte una reserva d'espai per a la construcció d'un carril d'ús exclusiu per a transport públic -que a mig termini podria ser reconvertit en un corredor de metro lleuger,- i que connecti les dues ciutats, aeroport i sistema ferroviari.
- **Arc viari Reus – Perafort – Torredembarra:** es demana des de sectors econòmics del Camp de Tarragona el desdoblament de la TV-7211 entre Reus i Constantí per a decongestionar la T-11, i oferir un altre accés pel nord a l'Aeroport, la comunicació directa de Reus amb la futura A-27 i un accés ràpid fins a l'estació de l'AVE de Perafort. L'Avantprojecte de Pla Territorial de Camp de Tarragona planteja, a banda d'aquesta primera alternativa, un segon traçat entre Reus – el Morell – Perafort sobre la TV-7225, tot i que en descarta el desdoblament (només es dotaria l'itinerari de majors prestacions de traçat i secció). Des de Perafort es proposa el perllongament de la via fins a Torredembarra en paral·lel al traçat de l'alta velocitat.
- **C-51 (Valls - el Vendrell):** se'n preveu el condicionament entre el final de la variant del Vendrell i l'inici de la ronda de Valls, inclòs l'arranjament del traçat quant a amplada i corbes, i les variants d'Alió (variant pel sud), Rodonyà (variant pel nord) i els nuclis propers a Albinyana (amb variant per l'oest).

### **Desplaçament de l'A-7 a la ciutat de Tarragona i la reordenació de la via actual**

L'avantprojecte de Pla Territorial del Camp de Tarragona proposa els desplaçament de l'A-7 entre Vila-seca i els Boscos de Tarragona cap el corredor de l'Ap-7, i ho justifica perquè l'expansió urbanística futura de la ciutat de Tarragona, degut a la façana litoral i als polígons industrials (i en particular als riscos químics que indueixen), només pot tenir lloc cap al nord i cap a l'est: Sant Pere i Sant Pau, Terres Cavades, Cala Romana, els Boscos de Tarragona; i els barris de Ponent (Torreforta, Bonavista, la Canonja) tenen limitat el seu creixement cap al sud per la presència de les indústries, i

la seva expansió tendirà a avançar cap als àmbits de la T-11 i l'actual A-7, acostant-se a la zona comercial que es troba a la seva cruïlla.

En un escenari en què la ciutat de Tarragona s'estén fins pràcticament el límit de l'autopista AP-7 i els barris de Ponent superen la barrera de les infraestructures viàries, l'actual A-7 queda inserida en la trama urbana, i per tant es proposa donar un tractament diferenciat a aquesta via, alliberant-la del trànsit de pas i reconvertint-la en avinguda metropolitana o via cívica. S'estableix analogia, a mode d'exemple orientatiu, amb el recent redisseny de la sortida de Barcelona per la Gran Via nord entre Plaça de les Glòries i la Ronda Litoral.



### Condicionament urbà de les travesseres de la N-340

Un cop construït el nou tram de l'A-7 entre Calafell i l'actual variant de Torredembarra i Altafulla, l'N-340 per aquests municipis (Coma-ruga, el Francàs, Creixell) haurà de assumir únicament trànsits locals i d'agitació que es produeixen entre els nuclis, moviments quotidians de curta distància. En idèntica situació es proposen les reconversions de les travesseres (avui dia amb conflictes de trànsit especialment vinculats a estius i caps de setmana) de Cambrils, Miami Platja i l'Hospitalet de l'Infant.

Se'n preveu un disseny que prioritzarà la convivència de vianants i ciclistes, i les facilitats d'accés al transport públic. Pels vehicles motoritzats s'habilitaran sortides laterals per a ús de serveis, amb mesures com la limitació de velocitat (a 30 km/h, per exemple) o la restricció de l'aparcament amb objectiu de pacificar-ne el trànsit.

### INFRAESTRUCTURES FERROVIÀRIES

A curt termini, les principals actuacions en matèria ferroviària són la posada en servei de la línia d'alta velocitat entre Tarragona i Barcelona (el tram Tarragona – Lleida va entrar en servei l'any 2006), i la implantació de serveis regionals d'alta velocitat, i l'enllaç de la LAV amb el corredor del Mediterrani. A banda d'aquestes actuacions, es preveu pel Camp de Tarragona la conformació d'una xarxa interna de rodalies que a mig termini s'ha de veure complementada per serveis de metro lleuger. Es preveu modificar el traçat ferroviari de la línia convencional a Tarragona per a alliberar la façana litoral i moure l'estació cap a una posició més central dins la ciutat.

- **Línia d'alta velocitat Lleida – Tarragona – Barcelona:** la línia ferroviària fins a Barcelona entrarà en servei durant el mes de febrer de 2008. Els serveis a Madrid des del Camp ja van iniciar-se durant el desembre de 2006, amb 360mil viatgers durant l'any 2007, i en aquest període l'enllaç aeri entre Reus i Madrid ha estat suprimit. Les principals destinacions, 82% a Madrid, 13% a Saragossa, 4% a Lleida. El Departament de Política Territorial i Obres Públiques ha anunciat que

espera aprofitar la infraestructura (que té una capacitat molt superior a la utilitzada pels combois de llarga distància) amb la implantació de serveis ferroviaris exprés entre les capitals catalanes i Saragossa passat l'estiu, i a baix cost. Així, el trajecte Tarragona – Barcelona es cobriria en 40min a un cost de 5€ per bitllet si es compra un abonament mensual de 50 viatges; el bitllet senzill constaria uns 10€. El trajecte Tarragona – Lleida costaria 4€ (30min) i el Lleida – Saragossa 8€.

- **Corredor del Mediterrani:** l'Euromed enllaça Tarragona amb Castelló en 1h17 (26'90€), amb València en 2h05 (32'10€) i amb Alacant en 3h46 (43'90€). El nombre d'expedicions diàries és de 7 diàries fins a València i 4 expedicions fins a Alacant. El traçat d'aquesta línia té via única entre Tarragona i Vandellòs. Durant el febrer de 2008 s'han autoritzat les obres d'un ramal ferroviari entre Vandellòs i Perafort de doble via (82M€), apte per a passatgers i mercaderies i amb traçat preparat per a alta velocitat, que deixarà tot l'itinerari desdoblant i enllaçarà la LAV Lleida – Barcelona amb el corredor del Mediterrani. El ministeri de foment va anunciar també durant el febrer de 2008 l'inici d'estudis previs per a la construcció d'un nou corredor ferroviari entre Tarragona i Castelló d'altres prestacions que permetria enllaçar la línia valenciana d'alta velocitat amb la de Madrid – Barcelona.
- **Noves estacions ferroviàries:** l'estació de la LAV al Camp de Tarragona es troba situada entre Perafort i la Secuita, a 11km de Tarragona, a 17km de Reus i a 11km de Valls. A curt termini, aquesta estació concentrarà tots els serveis ferroviaris de llarga i mitjana distància, així com els serveis regionals d'alta velocitat. Les actuals estacions de Reus i Tarragona només acolliran serveis de rodalia interns al Camp de Tarragona, i serveis regionals convencionals. Valls mantindrà els serveis regionals convencionals. Es preveu la construcció d'una nova estació ferroviària del Camp de Tarragona, l'estació Central, situada al límit de l'aeroport de Reus però fora de la terminal aèria.
- **Noves rodalies:** per treure profit del fet que les línies convencionals quedaran a curt termini alliberades de trànsits de mitjana i llarga distància, es preveu implantar un servei convencional de rodalies, metro lleuger o tren tramvia per a serveis locals entre Salou-Cambrils, Tarragona, Reus, Sant Vicenç de Calders, l'Alcover i les Borges del Camp. A mig termini es preveu la modificació del traçat ferroviari actual a Tarragona a través d'un túnel subterrani a la ciutat per alliberar la façana litoral per a usos ciutadans i desplaçar l'estació cap a una posició més cèntrica (Plaça Imperial Tarraco), amb la possibilitat de construir noves parades a l'interior de Tarragona. També a Reus, es preveu la possibilitat de soterrar les línies, i construir una nova estació a Bellissens.
- **Nous traçats de rodalia:** paral·lelament a la implantació de ferrocarrils d'àmbit intern al camp, es preu la possibilitat de construir nous traçats ferroviaris (tren tramvia / metro lleuger...) que donarien serveis als nuclis de Bonavista, Torreforta, la Canonja i als polígons, així com una línia directa entre Salou i Reus, passant per l'aeroport.
- **Línia Reus – Roda:** es proposa recuperar aquesta línia actualment clausurada per a ús de mercaderies, i de passatgers que es desplacin entre el Baix Penedès, l'estació de AV a Perafort i Reus.

## TRANSPORT PÚBLIC PER CARRETERA

La Cambra de Comerç considera que les prioritats en transport públic per al Camp a curt termini són bàsiques i passen pel bitllet integrat i impulsar el Consorci del Transport Públic al Camp de Tarragona amb l'objectiu de crear una massa crítica d'usuaris del transport públic, que no existeix i no fa viable cap projecte.

El Pla de Serveis de Catalunya (actualment en fase d'exposició pública) proposa un reforç important de les actuals línies d'autobús del Camp de Tarragona, a banda de la implantació de serveis directes durant les hores punta entre les principals ciutats.

Entre les principals propostes infraestructurals, cal destacar la petició de reservar sòl a l'autovia T-11 (Reus – Tarragona) per a implantar-hi un carril bus, aprofitant que aquesta via serà properament condicionada per part del Ministeri.

## ALTRES INFRAESTRUCTURES

La fibra òptica ha arribat al Camp de Tarragona a través de la xarxa d'autopistes que gestiona Acesa. El cable va de Figueres a Salou per l'Ap-7 i del Vendrell a Saragossa per l'Ap-2. Els operadors interessats poden fer-ne ús per a proveir serveis a 3rs a través de les seves xarxes.

La banda ampla arriba al 90% dels nuclis del Tarragonès, al 89% del Baix Camp, al 86% del Baix Penedès, però només al 70% del Priorat, al 68% de l'Alt Camp i al 44% de la Conca de Barberà. Concretament, la Conca del Barberà és la comarca més endarrerida en termes de banda ampla de tot Catalunya. La banda ampla arriba a aquest municipis sigui a través de l'ADSL o de la tecnologia WiMax, que permet donar cobertura a nuclis amb tècniques de radioenllaç. Tot i això, aquesta tecnologia presenta encara limitacions importants que no permeten oferir serveis de comunicació d'altres prestacions.

El Programa Agua del Ministeri de Medi Ambient preveu la construcció de dessalinitzadores a l'Arc Mediterrani, però al Camp de Tarragona no hi preveu cap actuació. L'ACA ha previst un fons 2'3M€ de subvencions per a petites actuacions de millora d'abastament d'aigua a les comarques del Camp de Tarragona.

El Pla de l'Energia 2006-2015 preveu el tancament de les tres centrals nuclears catalanes a llarg termini (entre 2024 i 2028). El tancament de les tres centrals nuclears catalanes significaria construir deu centrals de cicle combinat de 400 MW addicionals a les que preveu el pla suposant un funcionament d'aquestes noves centrals de 6.300 hores equivalents anuals. A Catalunya hi ha actualment quatre grups de cicle combinat, dos que estan ubicats a Sant Adrià de Besòs (de 373,1 MW i 401,4 MW) i dos a Tarragona (de 397,8 MW i 407,1 MW). A més, estan autoritzats i en fase de construcció dos nous grups a Vandellòs (tots dos de 400 MW), que tenen prevista la seva posada en marxa l'any 2007. La instal·lació d'energies renovables, especialment d'energia eòlica, és causa de polèmiques amb grups ecologistes i plataformes lligades al territori per causa dels impactes visuals / ambientals que representa la seva instal·lació. Al Camp de Tarragona es preveu a curt termini la construcció de 4 nous parcs eòlics, 2 al Baix Camp i 2 a la Conca de Barberà.

## IMPACTES AMBIENTALS

Els principals problemes ambientals del Camp de Tarragona són comuns als de la conca mediterrània: riscos d'incendi forestal, l'erosió del sòl i la manca d'aigua. El problema de la sequera afecta especialment a nuclis petits que no estan connectats a la xarxa d'abastament d'aigua corrent, i que necessiten subministrament amb camions cisterna quan els pous queden secs.

Són rellevants igualment els problemes derivats de la gestió de residus i dels riscos associats a la indústria química. A banda d'episodis d'olors o vessaments puntuals de la indústria, aquests riscos imposen restriccions sobre el sòl urbanitzable del Camp de Tarragona, i no permeten l'ús residencial o turístic en menys de 500m de distància del perímetre dels polígons de la petroquímica.

L'aeroport i els cons acústics resultants de l'enlairament i aterrament d'aeronaus són un altre factor limitant del Camp de Tarragona perquè imposen restriccions en les activitats autoritzades.

## GOVERNABILITAT

El Pla Estratègic del Camp de Tarragona considera prioritari el tema de la governabilitat conjunta de tota àrea metropolitana. Reclama la consolidació i gestió eficient del model social i econòmic que es vol assolir, aprofundint en els valors democràtics, els mecanismes d'opinió i participació ciutadana en la presa de decisions (consultes per Internet, grups de debat amb els agents socials, econòmics, culturals...), i desenvolupant una visió, mentalitat i gestió que permetin un lideratge compartit realment metropolità del territori, deixant de banda visions particulars de caràcter local, i superant la dinàmica d'enfrontament entre les ciutats del Camp per interessos particulars i no els globals del territori.

## ESTUDIS I DOCUMENTS DE REFERÈNCIA

- “Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya (PITC)” , Generalitat de Catalunya 2006.
- “Avantprojecte de Pla Territorial Parcial del Camp de Tarragona”, Generalitat de Catalunya 2007.
- “Avantprojecte de Pla de transport de viatgers de Catalunya 2008 – 2012”, Generalitat de Catalunya 2008.
- “Pla Estratègic del Camp de Tarragona 2015: la suma que multiplica”, Generalitat de Catalunya i URV, 2008.
- “Pla Director de l'Activitat Industrial i Turística del Camp de Tarragona”, Generalitat de Catalunya 2002.
- “La eclosión de los aeropuertos regionales españoles” fundació Abertis, 2007
- “El Port se lanza a por nuevos tráficos”, Diari de Tarragona, octubre de 2006
- “Polígonos industriales: nuevos retos, nuevas propuestas”, Diari de Tarragona, febrer 2007.
- “Diagnóstico y perspectivas del sistema logístico del Camp de Tarragona”, Gabinet d'Estudis Cepta 2007.
- “Informe Anual de l'Economia del Camp de Tarragona i de les Terres de l'Ebre 2006”, GRIT (URV) per a les Cambres de Comerç de Tarragona, Reus, Valls i Tortosa, 2007.



- C.Guisán, I.Neira; "Un análisis econométrico del turismo hotelero y extrahotelero en las regiones y provincias españolas", Universidad de Santiago de Compostela 2001.
- "Llibre blanc de les empreses de l'EURAM", Institut Ignasi Villalonga, Ed.3i4 2006.

Nom: .....

e-mail: .....

Tel: .....

Qüestió	És probable?	És convenient?	Observacions:
<p>En els darrers 10 anys, la població al Camp de Tarragona ha augmentat prop d'un 30% fins 575.333hab. Les estimacions de creixement de la Generalitat de Catalunya preveuen que en l'horitzó 2026 l'àmbit superi lleugerament els 800mil habitants, la qual cosa representa un increment del 40% en 20 anys.</p> <p><b>La població al Camp de Tarragona s'estabilitzarà entorn al 800mil habitants en l'horitzó dels propers 20 anys.</b></p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
<p>Tarragona i Reus disten tan sols de 10km, i Valls menys de 20km d'ambdues ciutats. A curt termini entraran en servei noves infraestructures de transport que escurçaran el temps de viatge a Lleida, Castelló i Barcelona (A7, A27, eix diagonal, AVE, serveis regionals d'alta velocitat). L'aeroport i el port s'estan ampliant.</p> <p><b>La cooperació intermunicipal al Camp de Tarragona s'enfortirà molt a curt termini per a poder articular polítiques econòmiques i d'infraestructures conjuntes.</b></p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
<p>El polígon petroquímic de Tarragona és el més gran d'Espanya i el 5è d'Europa.</p> <p><b>El polígon de la petroquímica continuarà essent un dels motors econòmics del Camp de Tarragona durant els propers vint anys i evolucionarà cap a activitats més avançades dins del mateix sector.</b></p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
<p>L'agricultura representa prop d'un 6% del PIB del Camp de Tarragona. L'agricultura tradicional de la plana del Camp està immersa en un procés de reconversió. La marca dels vins del Priorat és reconeguda internacionalment. L'avellana està en procés de reconversió.</p> <p><b>L'agricultura es mantindrà al Camp de Tarragona tan sols en aquelles àrees en les que puguin ser competitives o estiguin subvencionades per criteris paisatgístics.</b></p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
<p>Tarragona era als anys noranta la 3a província espanyola amb més segones residències (amb 220hab.sec./1000hab). Actualment continua tenint un percentatge molt alt. El planejament territorial preveu la necessitat de construir 200mil nous habitatges en el termini de 20anys.</p> <p><b>Les segones residències tendiran a convertir-se en habitatges principals progressivament .</b></p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	

Qüestió	És probable?	És convenient?	Observacions:
<p>Actualment hi ha 4 camps de golf al Camp de Tarragona (a la Costa del Sol 32). La despesa mitjana dels turistes de golf és avui d'uns 160€ per persona i dia. El pla de ports preveu que el 70% de nous amarradors esportius es desenvolupi fins el 2015 a les comarques de Tarragona. Port Aventura ha mostrat una forta capacitat d'atracció de nous visitants. El turisme d'interior (Priorat, Conca de Barberà,...) és encara minoritari, però en creixement.</p> <p><b>Es desenvoluparan activitats turístiques avançades durant fortament en els propers anys. El turisme de negocis, cultural, de salut, ciutat i d'interior creixeran de forma substancial, complementaris al d'oci.</b></p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
<p>L'aeroport de Reus transporta anualment 1,4 milions de passatgers. Actualment es troba en fase d'ampliació. Ryanair hi ha anunciat la instal·lació d'una base operativa permanent.</p> <p><b>El model de gestió actual de l'aeroport es reformarà a curt termini i la participació d'administracions locals, de la Generalitat, i dels agents socials i econòmics.</b></p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
<p>El port de Tarragona gestiona 31'5MTm anualment, però només el 5% del tràfic és de contenidors. Actualment s'hi estan condicionant els accessos viaris i ferroviaris, i se'n preveu una operació d'ampliació molt important en els propers 15 anys.</p> <p><b>El port de Tarragona es consolidarà com a node de transport intermodal per donar servei a la indústria, ampliarà el seu hinterland, i a mig termini és desenvoluparan zones logístiques interiors connectades amb el port.</b></p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
<p>A més del propi port, la CIM el Camp tindrà 87ha quan s'executi la seva segona fase per a activitats logístiques d'alta i mitjana rotació. La logis Penedès tindrà 128ha per a activitats logístiques i de distribució, amb connexió ferroviària, i està previst que comenci a operar el 2008. La Cepta proposa una plataforma logística de grans dimensions amb 575ha a Valls, i que comptarà amb un aeroport de càrrega.</p> <p><b>Les instal·lacions logístiques projectades seran suficients para a satisfer la demanda a mig termini.</b></p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
<p>La nova autovia A-7 (antiga N-340 desdoblada) entre Sant Carles de la Ràpita i Vilafranca del Penedès es col·lapsarà a curt o mig termini perquè captarà la majoria dels trànsits de llarga distància. Simultàniament, l'autopista Ap-7 tindrà un excés de capacitat.</p> <p><b>Per a gestionar de forma més eficient els trànsits de l'A-7 i l'Ap-7, es formularan polítiques conjuntes de peatge sobre aquestes vies, en especial sobre els trànsits de camions.</b></p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	

Qüestió	És probable?	És convenient?	Observacions:
<p>L'A-27 enllaçarà Tarragona, Valls i Montblanc. Es preveu que des de Montblanc es desdoblí la C-14 cap a Tàrraga, i es condicioni la C-37 cap a Igualada. A Montblanc ja hi passa l'Ap-2 cap a Lleida.</p> <p><b>Les relacions internes del Camp de Tarragona, i amb la Catalunya Interior es veuran reforçades per la construcció de l'A-27, i aquestes millores d'accessibilitat tindran un impacte econòmic important al Camp de Tarragona, i en particular a l'Alt Camp.</b></p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
<p>El Ministeri de Foment estudia desdoblar la carretera nacional de l'Aragó al Mediterrani, i en el seu darrer tram, l'autovia podria passar bé per Morella i Vinaròs (N-232), per Gandesa i Tortosa (C-43, C-12) o per Falset i Reus (N-420). També estan previstes les variants de Riudecols, Falset, Corbera d'Ebre i Gandesa.</p> <p><b>A mig termini, la N-420 es desdoblirà entre Reus, Móra, Gandesa i l'Aragó.</b></p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
<p>La viabilitat local i comarcal canalitza actualment un volum important de trànsit, i s'hi produeix un nombre significatiu d'accidents. A curt termini es condicionarà la T-11 amb la reordenació d'enllaços i accessos i el tractament urbà de l'entrada a Tarragona. S'ha plantejat el desplaçament del traçat de la A-7 a Tarragona cap el corredor de l'Ap-7.</p> <p><b>La T-11, el tram alliberat de la A-7 i la resta de vies locals i comarcals d'alta capacitat del Camp de Tarragona (C-31B, C-14, N-340a, N-240...) tendiran a tenir un caràcter més integrat amb l'entorn que travessen, amb rotondes, espais reservats per a transport públic i vies ciclistes, segons el tram.</b></p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
<p>El Govern de la Generalitat ha anunciat la creació de serveis ferroviaris exprés que empraran la plataforma de l'alta velocitat per a enllaçar Tarragona amb Lleida i Barcelona en vora 30min i a 5€ de preu de bitllet per viatges d'anada, amb abonaments per viatgers freqüents.</p> <p><b>Els serveis de "metro" d'alta velocitat a Barcelona (i Lleida, Saragossa...) faran variar substancialment els hàbits de mobilitat de la població del Camp de Tarragona, possibilitant relacions socioeconòmiques que avui no es donen.</b></p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
<p>El corredor de l'Euromed enllaça Tarragona amb Castelló en 1h20 i València en 2h05. El Ministeri de Foment ha previst una partida als pressupostos del 2008 per l'estudi informatiu d'un nou corredor ferroviari AVE en aquest tram.</p> <p><b>A mig termini es condicionarà el corredor de l'Euromed per a Alta Velocitat i ample internacional per a reforçar les relacions entre les principals ciutats de l'arc mediterrani.</b></p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	

Qüestió	És probable?	És convenient?	Observacions:
<p>El projecte FERRMED planteja un corredor exclusiu de ferrocarril per a transport de mercaderies entre els principals ports de l'arc mediterrani i l'Europa Central.</p> <p><b>A mig termini es desenvoluparà un corredor exclusiu pel transport de mercaderies per l'arc mediterrani.</b></p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
<p>Es preveu l'aprofitament dels trams ferroviaris alliberats pels nous traçats de l'alta velocitat per a constituir una xarxa de rodalies i/o tramvia al Camp de Tarragona.</p> <p><b>Es desenvoluparà una xarxa ferroviària al Camp de Tarragona, que donarà cobertura a les principals poblacions, i amb prioritat a les connexions entre Reus, Salou, Tarragona i Valls.</b></p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
<p>El Programa Agua del Ministeri de Medi Ambient preveu la construcció de dessalinitzadores a l'Arc Mediterrani, però al Camp de Tarragona no hi preveu cap actuació. L'ACA ha previst un fons 2'3M€ de subvencions per a petites actuacions de millora d'abastament d'aigua a les comarques del Camp de Tarragona.</p> <p><b>A mig termini, la solució definitiva al problema d'abastament d'aigua al Camp de Tarragona passarà per la construcció de plantes dessalinitzadores.</b></p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
<p>El govern de la Generalitat preveu el progressiu tancament de les centrals nuclears catalanes en els propers 15 anys. La instal·lació d'energies renovables, especialment d'energia eòlica, és causa de polèmiques amb grups ecologistes i plataformes lligades al territori per causa dels impactes visuals / ambientals que representa la seva instal·lació. Al camp de Tarragona es preveu a curt termini la construcció de 4 nous parcs eòlics, 2 al Baix Camp i 2 a la Conca de Barberà.</p> <p><b>A curt termini, es desenvoluparan tots els projectes de parcs eòlics del Camp de Tarragona.</b></p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
<p>La fibra òptica arriba al Camp de Tarragona a través de les autopistes Ap-2 i Ap-7 (fins a Salou).</p> <p><b>Els principals polígons industrials i àrees d'activitat econòmica, així com el centres docents, estaran connectats amb fibra òptica a curt termini, i les PIMES seran capaces de millorar la seva competitivitat fent ús de serveis de TIC.</b></p>			
<p>Localred impulsa una xarxa de repetidors per fer arribar la banda ampla d'internet a tots els municipis amb més de 100hab, amb tecnologia inalàmbrica WiMax. Aquesta tecnologia té limitacions respecte l'internet amb fibra òptica. La Conca de Barberà és la comarca amb menys cobertura de banda ampla de Catalunya.</p> <p><b>A curt termini, la banda ampla arribarà arreu dels municipis del Camp de Tarragona.</b></p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	

Qüestió	És probable?	És convenient?	Observacions:
L'estat central i el govern de la Generalitat adoptaran mètodes d'anàlisi i prioritització d'inversions en infraestructures d'acord amb criteris transparents i rigorosos de rendibilitat social i econòmica, superant els actuals debats conjunturals.	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
ALTRES OBSERVACIONS I ESTUDIS I INFORMES DE REFERÈNCIA...			