

FRANCESC GONZÁLEZ  
JOSEP OLIVERAS  
Geògrafs  
Universitat Rovira i Virgili

Papers, Regió Metropolitana de Barcelona  
núm, 39, maig 2003, pàgs. 75-99

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

**1 Introducció a l'àmbit territorial****2 Cinc punts clau en el desenvolupament territorial del Camp de Tarragona**

## 2.1 Competitivitat

## 2.1.1 Les zones industrials

## 2.1.2 El comerç

## 2.1.3 Port i aeroport

## 2.1.4 Port Aventura i el turisme

## 2.1.5 La Universitat Rovira i Virgili

## 2.2 La sostenibilitat ambiental

## 2.2.1 El creixement urbà

## 2.2.2 Els conflictes pels usos del sòl

## 2.2.3 El metabolisme urbà i els fluxos d'energia, aigua i residus

## 2.3 L'accessibilitat exterior

## 2.4 La vertebració interior

## 2.5 L'equitat social

## 2.5.1 L'habitatge

## 2.5.2 Els serveis educatius

## 2.5.3 Els serveis sanitaris

## 2.5.4 Serveis i equipaments culturals

## 2.6 La governació del territori

**3 Una proposta d'accions****Bibliografia**

## Abstract

El Camp de Tarragona mostra una estructura social i econòmica consolidada i força diversificada, producte del procés de desenvolupament experimentat durant les dècades precedents. En l'actualitat, els objectius se centren en mitigar els efectes perniciosos provocats per aquell desenvolupament accelerat, tot reconduint-los a partir de criteris de sostenibilitat, al mateix temps que s'estenen els seus efectes positius a les àrees geogràfiques i els col·lectius socials que fins ara se n'han vist al marge.

El Camp de Tarragona muestra una estructura social y económica consolidada y muy diversificada, producto del proceso de desarrollo experimentado durante las décadas precedentes. En la actualidad, los objetivos se centran en mitigar los efectos perniciosos originados por aquel desarrollo acelerado y en reconducirlos a partir de criterios de sostenibilidad, al mismo tiempo que sus efectos positivos se extienden a las áreas geográficas y los colectivos sociales que hasta ahora se han visto al margen.

The Camp de Tarragona shows a social and economic structure consolidated and quite diversified, product of the development process showed during the former decades. Nowadays, the objectives focus on mitigating the pernicious effects caused by that accelerated development, reconducting them from sustainability criteria, at the same time that the positive effects are spread to those geographic areas and social groups that have been kept out so far.

Le Camp de Tarragona montre une structure sociale et économique consolidée et très diversifiée, produit du processus de développement expérimenté durant les dernières décennies. Actuellement, les objectifs se centrent à mitiger les effets perniciox provoqués par ce développement accéléré, en les reconduisant à travers des critères de sustentabilité à la fois que ses effets positifs s'étendent aux aires géographiques et aux collectifs sociaux qui, jusqu'à présent ont été laissés en marge.

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

### 1 Introducció a l'àmbit territorial

Des de l'Edat Mitjana el Camp de Tarragona ha estat la denominació que la gent del país ha posat a la plana litoral encerclada per diferents serres del Prelitoral i que té com a origen la jurisdicció municipal de la ciutat i capital romana de Tarraco. El Camp en sentit estricte comprèn les comarques de l'Alt Camp, el Baix Camp i el Tarragonès; en conjunt, uns 1.557,1 km<sup>2</sup> i el 4,9% de la superfície de Catalunya. A aquest Camp estricte (CTE), i a partir de l'aprovació del Pla Territorial General de Catalunya, s'hi van afegir a efectes de planificació territorial 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 (ATCT) sumen 2.997,7 km<sup>2</sup>, que suposa el 9,4% de la superfície de Catalunya, i tenen una població oficial de 453.289 habitants que l'any 2001 era el 7,1% de la població censada al país, mentre que la població del CTE era de 364.912 habitants, el 5,7% de la total. Aquestes dades ben simples ja mostren que el percentatge de població del CTE dins el conjunt de Catalunya és superior al de la superfície, mentre que en l'ATCT és més important el percentatge superficial.

El Camp de Tarragona (ATCT) comença a destacar els últims deu anys com a espai concentrador del creixement demogràfic català, esponjant el creixement de la regió metropolitana de Barcelona. Si entre l'any 1991 i el 2000, en xifres absolutes, Catalunya va augmentar la població en 297.593 habitants, el Camp ho va fer en 62.011 o sigui gairebé el 21% del total català. Les migracions al Camp de Tarragona tenen

a veure amb la industrialització petroquímica dels anys setanta del segle XX, seguida de la terciarització de la seva economia, molt lligada al comerç i els serveis i al desenvolupament del sector turístic. En el cas del Baix Penedès, la seva proximitat a la Regió Metropolitana de Barcelona contribueix també al seu creixement.

L'evolució demogràfica municipal del 1991 al 2000 mostra com la població ja no només es concentra al sistema urbà central (Tarragona-Reus), sinó que les poblacions de la costa guanyen habitants en termes absoluts (el Vendrell, Salou, Cambrils, Vila-seca, Calafell, Torredembarra i Cunit). Hi ha un eix de creixement i de concentració de població que segueix tot el litoral, especialment de Cambrils a Cunit, i es formen conurbacions amb nuclis veïns que fàcilment arriben o passen dels 20.000 habitants. L'any 1991 encara era majoritària la població dels municipis que no tenien límit amb el mar, deu anys més tard la situació ja havia canviat. El creixement de la població i la urbanització afecta també a un seguit de municipis de la segona línia des del litoral, farcits d'urbanitzacions que actuen com a complement d'alguns municipis marítims, com en el cas dels Pallaresos respecte a Tarragona o Albiniana respecte al Vendrell.

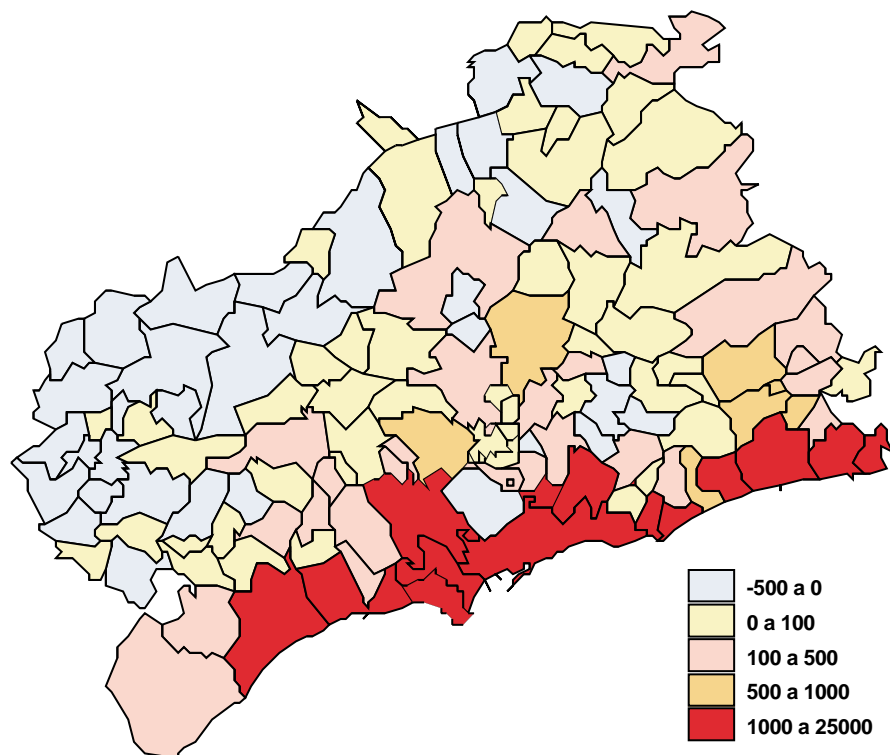
L'assentament de la població està estretament relacionat amb la topografia, les facilitats de comunicació i la implantació de l'activitat econòmica, cosa que explicaria el fort creixement del Baix Penedès (el 58,5% entre 1991 i 2001), el notable increment del Tarragonès i del Baix Camp (17,1% i 11,3%), el feble creixement de l'Alt Camp i la Conca de Barberà (5,1% i 4,3%) i la minva de població del Priorat (-2,7%), malgrat l'èxit dels seus vins.

Taula 1 Creixement de la població al Camp de Tarragona

Àmbit	Població 1991	Població 2000	Creixement real (CR)	Creixement natural (CN)	Saldo migratori (SM)	% SM/CR
Alt Camp	34.016	35.443	1.427	161	1.266	88,7
Baix Camp	131.599	143.512	11.913	5.988	5.925	49,7
Baix Penedès	38.080	56.843	18.763	4.346	14.417	76,8
Conca de Barberà	18.001	18.541	540	- 686	1.226	100,0
Priorat	9.475	9.121	346	- 502	156	0,0
Tarragonès	155.881	178.831	22.950	13.785	9.165	39,9
ATCT	387.052	442.299	55.247	23.092	32.155	58,2

Font: Diputació de Tarragona, 2000. Elaboració pròpia.

Mapa 1 Evolució de la població del Camp de Tarragona, 1991-2001



Font: Elaboració pròpia a partir dels censos i padrons de població.

Per desentrellar el paper que tenen les localitats en l'articulació del territori cal analitzar l'entramat de relacions existents entre elles, realitat a la qual hi acosta el coneixement de la mobilitat obligada per raons laborals, les àrees de transport públic i les de cohesió laboral. Si s'analitza la població ocupada resident dins l'àmbit (POR) i els llocs de treball localitzats (LTL) es comprova que hi ha un alt grau d'autocontenció i autoocupació, per sobre del 90%, però amb tendència a una disminució progressiva si es comparen les darreres dades. Les àrees bàsiques de cohesió laboral que apareixen per la interrelació de fluxos laborals entre uns i altres municipis de la comarca són les de Reus, Tarragona, Valls, el Vendrell, Montblanc i Santa Coloma de Queralt, i en un determinat nivell d'anàlisi apareix també alguna àrea secundària relacionada amb alguna localització industrial, com en el cas de Vandellòs-l'Hospitalet de l'Infant, a causa de les nuclears. La comarca del Priorat queda pràcticament englobada dins l'àrea de cohesió de Reus. I, si es té en compte la pro-

porció de població ocupada resident de cada comarca que es desplaça a treballar fora del seu municipi i comarca de residència, aleshores es comprova que la proporció d'obertura no és molt alta, fora del cas del Priorat i el del Baix Penedès, on comença a notar-se la influència de la regió metropolitana.

L'anàlisi de les àrees de transport públic no fa més que corroborar el paper de Tarragona en la centralització de fluxos de viatgers, seguit de Reus, mentre que Valls i el Vendrell actuen de centres d'una petita àrea comarcal. En realitat, per tot l'àmbit territorial hi ha una multiplicitat de línies de transport que en determinats horaris proporcionen una fàcil connectivitat als habitants dels nuclis costaners i de les zones més planeres del CTE. Les àrees de cohesió per motius laborals es complementen amb les de transport públic de viatgers, amb la de la intensitat del tràfic per les carreteres de l'àmbit, amb la urbanització i amb la població assentada a cada localitat.

L'àmbit territorial (ATCT) queda estructurat a partir d'uns eixos de comunicació bàsics que són en primer lloc la Nacional 340, que gairebé segueix el litoral, i l'autopista paral·lela (A-7). En segon lloc, tangents a aquestes vies i amb confluència a Tarragona, hi ha la Nacional 240, en direcció a Valls, Montblanc i Lleida, i la Nacional 420, que per Reus i Falset es dirigeix cap a terres aragoneses. L'autopista A-2, que discorre per les comarques del Baix Penedès, l'Alt Camp i la Conca de Barberà, té poca influència en les relacions internes de l'àmbit territorial, a diferència de les altres vies i de les seves múltiples interconnexions, que s'intensifiquen en el triangle Cambrils-Valls-Torredembarra. Dins aquesta àrea cal assenyalar els eixos secundaris d'Alcover-la Selva del Camp; el del Catllar-la Secuita-els Pallaresos, que connecta la vall del Gaià amb la del Francolí; i el de Vilafranca del Camp, el Morell i la Pobla de Mafumet.

Les poblacions i la urbanització es densifiquen al llarg de les vies esmentades amb un màxim al cor o centre de l'àmbit, seguint l'eix del litoral i els eixos Tarragona-Reus i Tarragona-Valls. Uns eixos urbans secundaris que tenen també un cert paper estructurador dins el territori (ATCT) són l'eix Vimbodí-l'Espluga de Francolí-Montblanc, i especialment la BV-2113, que deixa la N-340 al Vendrell per seguir el litoral cap a Vilanova i la Geltrú i que accedeix a localitats turístiques i urbanitzacions de segones residències (Calafell, Cunit).

## 2 Cinc punts clau en el desenvolupament territorial del Camp de Tarragona

### 2.1 Competitivitat

La urbanització i la distribució de la població sobre el territori guarda una estreta relació amb l'estructura econòmica existent al sistema urbà. Aquesta activitat es reparteix a l'interior de les ciutats, però també requereix espais i localitzacions específiques que poden ser externes als nuclis urbanitzats (polígons industrials, sòl agrícola, espais de lleure o comercials al costat de les infraestructures de comunicació). En el cas del Camp de Tarragona existeixen diferents centres contenedors d'activitat que no només diversifiquen l'economia, sinó que, a causa de la seva importància, estructuren el sistema urbà i són puntes de llança per a la competitivitat territorial amb d'altres àmbits. Pols contenedors d'activitat són els polígons industrials i comercials, el port de Tarragona, Universal-Port Aventura, la Universitat Rovira i Virgili i els equipaments sanitaris.

### 2.1.1 Les zones industrials

Els polígons industrials establerts al Camp responen a models diferents de producció, implantació i estratègia competitiva. Els petroquímics són sens dubte els més importants, per la seva implantació continuada en el temps (a partir dels anys seixanta) i el seu volum de producció. Entre el polígon Sud (Tarragona, Vila-seca i Reus) i el Nord (la Pobla de Mafumet, el Morell, Constantí i Perafort), les refineries d'asfalts i petroli i les plantes petroquímiques ocupen 1.400 ha; produeixen més de 18 milions de tones l'any, generen ocupació de manera directa a uns 5.600 treballadors, a 3.000 de forma indirecta, i a uns 21.000 de manera induïda sobre empreses dels serveis. Es tracta d'un model d'implantació industrial intensiu en capital, amb unes fortes inversions anuals. Les empreses que s'hi ubiquen són multinacionals o grans empreses nacionals que destinen bona part de la producció a l'exportació i que, pel tipus de productes obtinguts, satisfan la major part de la demanda catalana i espanyola. El principal problema d'aquest model d'implantació industrial és la proximitat als barris perifèrics de les ciutats que els envolten, fet que obliga a prendre mesures de prevenció i actuació en relació amb el risc com és la confecció del Plaseqta (Pla de Seguretat de la Química de Tarragona), juntament amb una certa competència pels usos del sòl (però no per la coexistència d'usos) amb el sector turístic.

El segon model industrial el configuren els petits i mitjans polígons industrials molt més dispersos territorialment. En general són espais de promoció industrial endògena, amb una ubicació ben connectada als principals eixos de comunicació, de poques hectàrees d'extensió, amb un grau d'ocupació mitjà o baix (sobretot en el cas de nous polígons), amb predomini d'empreses de caràcter local o regional, amb un nivell d'urbanització i dotació de serveis desigual, i que aprofiten les dinàmiques de desconcentració industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona i fins i tot de la mateixa àrea industrial de Tarragona-Reus aprofitant la seva òptima accessibilitat als mercats, la disponibilitat de sòl barat (factor clau), o la possibilitat de reclutar mà d'obra industrial amb un cert valor afegit.

Territorialment es distingeixen tres àmbits industrials amb diferents opcions de competitivitat i pes productiu. En primer lloc el centre del Camp, amb els polígons petroquímics de les multinacionals i de les grans inversions cícliques, al costat del port de Tarra-

gona i les línies de ferrocarril. És la zona industrial més dinàmica de totes, amb promocions de sòl industrial a càrrec d'empreses privades, organismes públics o mixtos, i amb els preus del sòl més elevats.

El segon àmbit és un espai industrial perifèric i dispers per les comarques del Baix Camp, l'Alt Camp, la Conca de Barberà i el Baix Penedès. Els valors de captació d'inversió i d'ocupació són secundaris respecte a l'àmbit anterior, però tenen una gran importància per a les poblacions on s'hi localitzen els polígons industrials, els quals solen ser d'iniciativa privada o pública, fins i tot municipal, com en el cas de la Selva del Camp. Les indústries que s'hi implanten no solen formar un complex industrial i la decisió de localització es pren més per l'oferta de sòl que no pas pel teixit urbà existent.

El tercer àmbit és encara més perifèric i dispers, amb poca implantació industrial i molt poca aportació al PIB comarcal. La comarca del Priorat és un exemple d'aquesta situació, així com diferents àrees interiors de les comarques abans esmentades.

Des del punt de vista industrial, el Camp de Tarragona enfoca les seves opcions de competitivitat des de la perspectiva de la seva posició i situació geogràfica en l'enllaç del corredor mediterrani amb el corredor de l'Ebre. En aquest sentit el seu potencial de creixement és superior al d'altres àmbits territorials erosionats a causa de la seva major densitat demogràfica i industrial, que els hi pot produir determinats conflictes.

### 2.1.2 El comerç

El sector comercial té molta més importància que la consideració estricta del seu pes econòmic. Els establiments comercials són un element de cohesió territorial en generar mobilitat per raons laborals i de consum, produeixen activitat econòmica cap a d'altres sectors com són els serveis, fan una funció de suport al turisme, i realitzen un transcendent paper social en funció de la continuïtat dels negocis familiars i de l'abundosa mà d'obra jove que ocupen. En general, la superfície comercial ha crescut a totes les comarques i poblacions importants, encara que l'Alt Camp havia experimentat una lleugera pèrdua del nombre d'establiments entre 1995 i 1998. L'impost d'activitat econòmica comercial (IAEC) representava el 52,4% de tot l'IAE l'any 1996 i el 51,2% al cap de tres anys, pèrdua gairebé insignificant. Paral·lelament, la quota de mercat de les principals ciutats i capitals de comarca del

Camp s'ha mantingut o ha disminuït molt lleugerament entre 1996 i 2001, a excepció del Vendrell, que experimenta un avanç de 5 punts; però sobre el conjunt de Catalunya ha tingut un lleuger augment. No obstant això, la capacitat de consum del Camp de Tarragona (ATCT) és alta, com ho posa de manifest que la quota de mercat queda per sobre de la quota de població, cosa que voldria dir que la capacitat d'adquisició de béns i serveis queda per sobre de la que li correspondria en relació amb els seus habitants.

El pes comercial de l'àmbit territorial es concentra als municipis de Tarragona i Reus, els establiments dels quals contribuïen amb el 52,5% i el 55% dels IAE comercials de les respectives comarques i posseïen conjuntament més del 79% de la quota de mercat de tot l'ATCT. Els efectes de la concentració comercial augmentaria encara més si s'hi sumessin els valors dels municipis veïns costaners, amb una presència important del comerç turístic (Cambrils, Salou, Torredembarra). L'àrea d'influència comercial de les dues ciutats abasta pràcticament tota la província, i més directament tot l'ATCT i les comarques de la Terra Alta i la Ribera d'Ebre.

A banda dels components estructurals i les característiques de negoci del sector comercial de l'ATCT, allò que reflecteix millor les possibilitats de competitivitat territorial és la configuració de diferents nous models comercials, en contrast amb els tradicionals, que obeeixen no només a canvis de comportament dels consumidors, sinó també a fenòmens com les polítiques de planejament i usos del sòl, l'exacerbació de la mobilitat quotidiana i el procés d'urbanització en marxa. D'una banda, hi ha hagut diferents intents força reeixits de potenciació del comerç als centres històrics, realitzats en combinació amb la rehabilitació del barri antic i la creació de zones per a vianants, i d'una altra, l'aparició de centres comercials multispecialitzats de nova construcció integrats al centre urbà (Parc Central de Tarragona), o polígons comercials separats dels nuclis urbans i vinculats a una gran superfície comercial (Caprabo del Vendrell) o bé a una multiplicitat d'elles com és el cas del polígon de les Gavarres entre Tarragona i Reus. Els equipaments comercials integrats a l'àrea urbana poden tenir efectes activadors sobre la vida urbana, mentre que els polígons perifèrics plantejaven diferents problemes, sent el primer d'ells la pròpia concepció urbanística, totalment mancada d'elements d'agrupació i de gaudi per als visitants fora dels elements que ofereixen els propis establiments.

### 2.1.3 Port i aeroport

Un altre espai contenidor estratègic del Camp de Tarragona és el port, que té una múltiple dimensió. D'una banda actua com un barri urbà, o ciutat dins la ciutat, amb una marcada especialització econòmica, però també amb una vida social, de lleure i cultural, diürna i nocturna. Per ell mateix, el port aportava el 0,28% de la riquesa total de Catalunya i es configura com una autèntica ciutat autònoma. D'altra banda, té una dimensió regional en diversos sentits: econòmicament com a espai que contribueix notòriament al dinamisme econòmic regional i estatal, logísticament com a punt de distribució de productes en relació amb el seu *hinterland* o per la seva col·laboració amb el port de Barcelona, i territorialment en la mesura que necessita articular-se correctament amb el seu entorn a través d'una política d'infraestructures i la planificació del seu creixement que afecta a més d'un terme municipal i especialment al CTE. La inversió anual del port és de l'ordre dels 53,11 milions d'euros, una inversió important relacionada amb la reformulació estratègica de l'expansió futura que comprèn la previsió de grans infraestructures de transport i la realització d'una ZAL (Zona d'Activitat Logística) amb la finalitat que el port capti nous tràfics marítims i actuï de plataforma d'entrada de productes de la UE.

L'aeroport de Reus és el segon node estratègic de transport del Camp de Tarragona, amb una notable repercussió sobre l'activitat econòmica de l'àmbit, especialment per a la zona turística. El volum de passatgers està a l'entorn dels 700.000 anuals, mentre que les operacions de mercaderies són marginals. En el nou Pla Director aprovat per l'AENA l'any 2001 es preveuen unes inversions de l'ordre dels 79,9 milions d'euros destinades a fer de l'aeroport un node especialitzat i complementari en el marc de l'espai aeroportuari català. El futur de l'aeroport passaria per tenir més vols regulars, mantenir l'especialització turística, incrementar la funció d'aeroport de càrrega i actuar de complementari del de Barcelona.

### 2.1.4 Port Aventura i el turisme

Un altre element activador del Camp de Tarragona és Port Aventura, que utilitza la denominació comercial d'Universal Mediterrània. Aquest parc recreatiu temàtic ha suposat una important inversió de capital (50.000 milions de pessetes només en la primera fase del projecte, que era la de posada en funcionament), però

també ha comportat importants canvis en les infraestructures de comunicació i els equipaments hotelers. El parc rep més de tres milions de visitants per temporada, i el fet que estigui obert gairebé uns nou mesos de l'any ha contribuït a allargar la temporada turística de Salou i Vila-seca amb repercussions en altres municipis veïns. El parc s'ha convertit en un focus d'atracció de tota la zona turística litoral i en un fort reclam turístic cap a altres regions del país i de l'estranger. Actualment, a l'àmbit s'hi localitza el 34,2% de l'oferta de places hoteleres de Catalunya i el 22,3% de les de camping, i la major part d'aquesta oferta –més del 90%– es concentra als municipis litorals. No tota l'oferta turística té les mateixes característiques, ja que hi ha municipis molt especialitzats en hostaleria, com Salou, Vila-seca, Cambrils, mentre que altres ho són en segones residències (el Vendrell, Calafell, Cunit); Tarragona rep també turisme cultural; i cap a l'interior es desenvolupa el turisme rural, especialment a les serres de Prades i del Montsant.

### 2.1.5 La Universitat Rovira i Virgili

Un equipament clau per mantenir avantatges competitives per tot l'àmbit és la Universitat Rovira i Virgili (URV), una base fonamental per a la integració del Camp de Tarragona en la societat del coneixement. En el curs 2001-2002 la URV ofería 43 titulacions i diferents programes de doctorat que cursaven 12.749 alumnes. La seva plantilla de personal docent i investigador era de 1.008 persones i hi havia 365 persones dedicades a l'administració i els serveis. El pressupost de l'any 2002 ascendia a 59,2 milions d'euros i s'ha calculat que els darrers deu anys l'efecte de la universitat sobre el PIB territorial ha estat de l'ordre del 4%, amb un valor total acumulat d'uns 750 milions d'euros. A través de la Fundació URV es realitza una important activitat de transferència mitjançant contractes amb empreses i institucions que en el curs 2001-2002 sumava un valor de 5,14 milions d'euros. La URV ha contribuït també a elevar el nivell educatiu superior de la província i ha esdevingut un element essencial de cara a la formació de recursos humans per a les empreses de l'àmbit. Igualment, la inversió a càrrec dels pressupostos ha generat un important efecte indirecte per al conjunt de l'economia local, amb especial incidència sobre els sectors de la construcció, el material elèctric, els productes metàl·lics i la maquinària, independentment de l'efecte de reconfiguració urbana a les poblacions que acullen els seus campus, fonamentalment Tarragona i Reus.

## 2.2 La sostenibilitat ambiental

### 2.2.1 El creixement urbà

En la diagnosi de la situació mediambiental de l'ATCT s'han considerat dos punts essencials: primer, el metabolisme del sistema urbà de l'àmbit (fluxos d'aigua, energia, residus), i segon, el model territorial sobre el qual s'assenta, en relació amb el grau d'eficiència que se suposa en l'aprofitament dels recursos.

Aquí cal considerar el nivell d'urbanització, on prop del 80% de la població vivia en municipis de més de 5.000 habitants i més del 70% en municipis de més de 10.000 habitants i, tot i representar el 9,4% de la superfície del país, contenia l'11,4% del sòl urbà total i el 10,1% del sòl urbanitzable. Els últims anys la urbanització ha avançat a passos accelerats. Entre 1988 i 2001 s'han convertit en urbanes 1.497 ha, o el que és el mateix, s'han urbanitzat 3,3 ha per cada 1.000 habitants.

El creixement urbà està molt relacionat amb els eixos de comunicacions, mentre que els nuclis tradicionals d'interior, ubicats també majoritàriament sobre la plana del Camp, responen a un poblament rural dispers en origen que ha teixit una xarxa de comunicacions secundària. La urbanització es manifesta amb molta força a la plana litoral per sota de la corba de nivell dels 100 metres d'altitud, i secundàriament entre els 100 i 200 metres. El conjunt de la costa, entre Cunit i l'Hospitalet de l'Infant, és gairebé un eix d'urbanització continua resseguit per unes comunicacions lineals que en constitueixen l'esquelet, en una franja ambientalment molt fràgil i que suporta la màxima ocupació urbana i la màxima densitat de població estacional. Dins aquesta franja es poden distingir tres zones:

- L'eix litoral Nord (d'Altafulla a Cunit), estructurat per la línia del ferrocarril Barcelona-València i per la Nacional-340, alterna morfològicament nuclis urbans i segones residències, i a partir del Vendrell està funcionalment força orientat cap a la regió metropolitana de Barcelona.
- L'eix costaner Vila-seca-Salou-Cambrils, caracteritzat també per la continuïtat de l'espai urbà en forma de xalets, apartaments turístics, centres de lleure (entre els quals destaca Port Aventura com afaïonador de bona part de l'espai d'aquesta àrea) i indústria petroquímica. Aquesta zona està connectada funcionalment amb les ciutats de Tarragona i Reus mitjançant vies de primer ordre, i també està dotada de connexions internes al voltant de la xarxa secundària de carreteres.
- El tram litoral entre Mont-roig del Camp i l'Ametlla de Mar, on la consolidació urbana interna no és tan gran com a les altres dues zones i se cenyeix bàsicament al recorregut de la N-340.

L'espai central del CTE, format per la conurbació Tarragona-Reus ha tingut també molta importància en la urbanització d'aquest territori. S'han format barris perifèrics al llarg de la N-340 a Tarragona i concèntrics al voltant de Reus i de les seves sortides principals. És, a més, un espai on se situen els polígons de la gran indústria, l'aeroport, el polígon comercial de les Gavarres i una xarxa de vies secundàries interurbanes. L'autovia de Tarragona a Reus es va omplint a banda i banda, des de la primera ciutat, d'habitatges de preus més assequibles que els dels centres històrics i els del litoral. Un segon eix, de menor entitat, ressegueix la carretera C-240 entre Reus i Salou, amb una mescla heterogènia d'usos i domini encara del sòl no urbanitzat. Barris formats per blocs d'habitatges segueixen també la sortida de Tarragona per la N-240 o carrete-

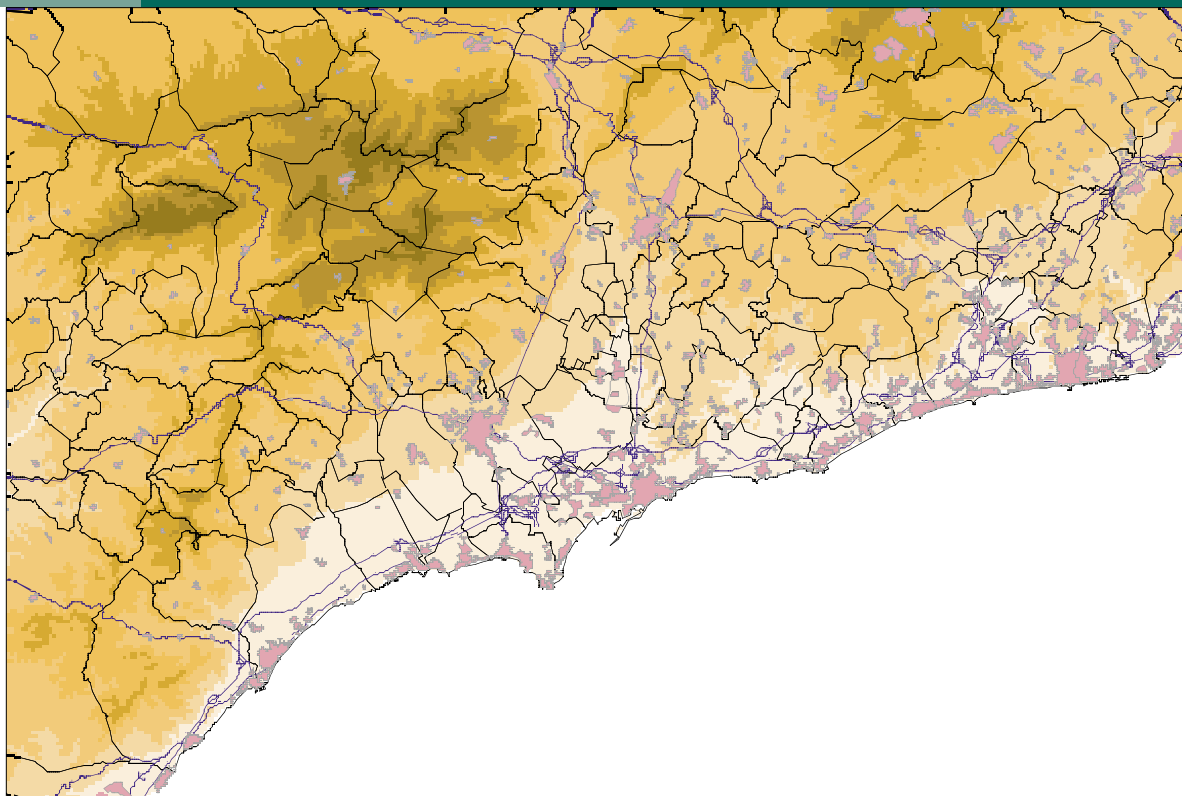
**Taula 2** Classificació del sòl del Camp de Tarragona. 1998-2001 (en ha)

Àmbit	Superfície	Sòl urbà	Sòl urbanitzable	Sòl no urbanitzable
ATCT 1988	299.772	10.920,38	13.888,96	276.970,41
ATCT 2001	299.792	12.417,00	5.552,00	281.803,00
Diferència 2001-1988	-----	1.496,62	-8.336,96	4.832,59
Catalunya	3.189.430	100.403,00	54.838,00	3.026.031,00
% ATCT/Catalunya 2001	9,4%	11,4%	10,1%	9,3%

Font: Direcció General d'Urbanisme. Generalitat de Catalunya. Elaboració pròpia.



## Mapa 2 Sòl urbanitzat i xarxa principal de carreteres al Camp de Tarragona



Font: MIRAMÓN, G.C., Departament de Medi Ambient i elaboració pròpia.

ra de Valls i per la Comarcal TP-2031 o carretera de Santes Creus; es constitueix, a més, entre el Francolí i el Gaià i en una segona línia de municipis respecte a la costa, un tacat d'urbanitzacions en segones residències tipus xalet i cases aparellades (els Pallaresos) que es van transformant en primera residència i que formen un espai de difícil cohesió i organització.

El sector nord-oriental del Camp, sector que correspon bàsicament a la comarca del Baix Penedès i part de l'Alt Camp, es pot considerar un altre àmbit d'urbanitzacions i també de suburbanització en relació amb la Regió Metropolitana de Barcelona, especialment als encontorns del Vendrell. La dispersió urbana que té origen en aquest fenomen s'estén resseguint algunes de les carreteres que articulen l'interior del Camp, com és el cas de la C-246 o carretera del Vendrell a Valls.

Finalment, i en contrast amb els eixos anteriors, apareix el sector d'interior per damunt dels 200 metres

d'altitud i escassament connectat a les vies de comunicació principals. Tot i així pot fer-se una distinció entre els cada cop menys nombrosos àmbits rurals, que mantenen gairebé intacta l'estructura d'assentaments tradicional (llocs, agregats, etc.), amb un comportament relativament estàtic davant el procés d'urbanització; i d'altres espais rurals on s'hi ha afegit peces urbanes (polígons industrials o urbanitzacions de segona residència) vinculades als nuclis històrics o alienes a elles.

La dispersió urbana que despunta en algunes parts de l'ATCT predisposa el territori a l'aparició i la consolidació d'una sèrie d'impactes:

- a) La dificultat tècnica de relligar urbanísticament les superfícies afectades per l'escampament i la reducció del control públic en les transformacions territorials que sovint es manifesten segons criteris d'"espontaneïtat" del mercat.

- b) L'elevat consum de sòl que tendeix a enrarir els espais col·lectius i les estructures comunitàries.
- c) La propensió a separar i segmentar els usos sobre el territori fa augmentar les distàncies dels desplaçaments i perpetua la predominança del sistema de mobilitat basat en el vehicle privat, de la qual cosa se'n deriva un elevat consum energètic i una fragmentació del territori en general i dels espais naturals en particular a causa de la proliferació d'infraestructures de transport.
- d) L'organització de l'espai segons el model de dispersió es tradueix en un elevat cost públic, tal com és palès a molts espais amb un ús predominant de segones residències i de baixa densitat urbana. L'oferta de serveis públics i d'infraestructures només és possible a un cost inferior si es propugna la concentració en l'espai de les zones residencials.
- e) Les modalitats de creixement en aquesta configuració espacial acostumen a generar processos d'identificació territorials dèbils.

### 2.2.2 Els conflictes pels usos del sòl

S'ha remarcat ja la important concentració d'infraestructures, població i activitats que es dona al sector central de l'àmbit, a l'aglomeració de Tarragona-Reus i al llarg de l'eix del litoral. Sobre aquest entramat apareixen alguns conflictes d'usos ja sigui per proximitat d'activitats que competeixen per trobar lloc sobre una superfície migrada, ja sigui per la transformació d'usos tradicionals per altres de més lucratius o bé per la presència de línies de fixació i per l'excessiva antropització en determinats espais. Els conflictes més importants són els següents:

- *Sòl industrial/residencial*. Als barris de ponent de Tarragona (Camp Clar, Torreforta, Bonavista), la Canonja i un sector de Vila-seca coexisteixen a escassa distància usos residencials i de gran indústria petroquímica. La pol·lució de l'aire és més forta que a la riba esquerra del Francolí, algun accident ocorregut (per fortuna sense masses conseqüències) i la por al fet que es pogués donar alguna catàstrofe com les ocorregudes en altres ciutats (Tolosa de Llenguadoc, per exemple) fa necessari tenir ben informada la població dels riscos possibles i tenir actualitzats constantment els plans d'emergència. La zona industrial limita l'expansió d'aquests barris i
- imposa restriccions a l'establiment de nous equipaments i a l'augment de la població residencial.
- *Sòl industrial/equipaments turístics*. A la Pineda de Vilaseca i a Port Aventura la indústria química és el teló de fons de l'activitat turística i genera competències pels usos del sòl, independentment que el sector turístic estima com a molt negatius els impactes que les torxes de foc i fum produeixen a l'atmosfera. El port i l'aeroport també produeixen determinats impactes negatius sobre el sector turístic, el primer a causa dels abocaments d'olis al mar i la consegüent aparició de taques de quitrà a les platges; l'impacte del segon és menor i afecta en el soroll dels vols els residents de les zones més properes.
- *Sòl agrícola i natural/residencial*. El desenvolupament de l'eix costaner, la manca de planificació o la tolerància en la gestió urbanística i les fortes plusvàlues obtingudes en la transformació de sòl rústec en urbà han promogut la ràpida transformació de sòl agrícola en urbà i l'expansió de les urbanitzacions de baixa densitat. Aquesta colonització de totxanes s'ha fet a costa d'espais d'alt valor agrícola o d'espais de gran valor natural (aiguamolls, pinedes litorals, dunes, roquers, etc.) que a causa de la seva fragilitat és impossible que puguin refer-se de forma fraccionada i aïllada.
- *Les infraestructures de comunicació com a elements desvertebradors*. El traçat paral·lel de grans vies de comunicació (carreteres, ferrocarril, autopista) i tota la xarxa secundària generen un fort impacte territorial en forma de consum de sòl, sorolls, i, sobretot, exerceixen un efecte barrera que impedeix o dificulta la relació entre diferents parts del territori, fins i tot entre parts d'un mateix nucli urbà. Les carreteres, justament per la seva accessibilitat, han servit de pivot per a l'expansió de zones residencials i industrials, però creant en determinats llocs colls d'ampolla en el trànsit de vehicles.
- *Degradació de les zones d'interès natural i absència d'espais lliures de gran qualitat*. La pressió humana sobre el litoral ha condicionat l'estructura i aspecte de diversos espais naturals valuosos fins al punt de fer-los desaparèixer o transformar-los radicalment: el cap de Salou, els aiguamolls de la costa, els sistemes dunars, els boscos i pinedes de platja, la degradació i contaminació dels turons litorals o de la xarxa hídrica, la regeneració de les platges, en són els

exemples més clars. La desestructuració del sistema d'espais naturals al Camp prové sobretot de la substitució dels espais lliures i de valor natural per altres usos. La mateixa construcció de passeigs marítims a la zona de contacte entre el sistema terrestre i el marítim indica la poca estima que es té a la preservació dels espais naturals.

La situació descrita afecta especialment la zona litoral i central de l'ATCT, mentre que al Priorat o la Conca de Barberà l'espai urbanitzat era encara inferior al 5% de la superfície total (any 1992), ben al contrari del Tarragonès, que depassava el 20%, i el Baix Penedès, amb el 12%. Aquestes són dues comarques en què la superfície urbanitzada era superior a la forestal i que és un exponent de la diferència entre les comarques del litoral i les de l'interior que tenen més coixí territorial de sòls no urbanitzats.

Els espais protegits pel PEIN (Pla d'Espais d'Interès Natural) de l'àmbit territorial del Camp cobreixen el 14% del territori, 6 punts per sota del global de Catalunya. A Catalunya hi ha de mitjana 102,96 ha de sol protegit mitjançant PEIN per cada 1.000 habitants, mentre que al Camp la xifra baixa fins a 95,04 ha i, a causa de la urbanització, la superfície PEIN en relació amb el sòl urbà existent és la meitat que a Catalunya (6,42 ha PEIN a Catalunya per cada ha de sòl urbà i 3,46 ha a l'ATCT). Espais com les serres de Prades i el Montsant (ambdós parcs naturals) o les serres de Llaeria, Querol i el Montmell, a banda del seu valor específic i intrínsec dels seus components biològics, contribueixen a fixar uns límits en unes àrees urbanitzades que tendeixen a dispersar-se. La xarxa d'espais naturals que hauria de quedar connectada per corredors biològics compensa la pressió de la urbanització sobre el conjunt del sistema i afavoreix el manteniment de la biodiversitat i dels usos, recursos i paisatges no urbans. Els espais protegits haurien de ser més intensos al litoral, on es manifesten en l'actualitat les dinàmiques d'ocupació del sòl més voraces vinculades a l'activitat immobiliària. En l'ordenació del territori litoral, els sistemes naturals haurien de ser contemplats com a instruments per a la limitació del creixement en aquells espais més vulnerables i esdevenir recursos que poden revaloritzar una franja territorial abocada a mantenir la vocació turística.

L'ordenació del territori haurà de tenir en compte afavorir un planejament restrictiu en els àmbits més vulnerables i reparar o recompondre el territori d'acord

amb les característiques d'un país mediterrani on ciutats, pobles, viles i masos han mantingut una peculiar harmonia amb el seu entorn.

### *2.2.3 El metabolisme urbà i els fluxos d'energia, aigua i residus*

Els problemes de sostenibilitat urbana no tenen només a veure amb la qualitat ambiental i socioeconòmica a l'interior de les ciutats, sinó que han d'incorporar el conjunt dels ecosistemes urbans, els quals inclouen també els ambients subministradors de materials i energia que entren a les ciutats, així com els espais receptors dels fluxos de sortida de residus. Les ciutats, d'altra banda i en la major part, tenen un metabolisme de tipus lineal que comporta introduir els recursos des de l'exterior, i un cop usats, els seus residus són transportats a altres àmbits que reben uns elements incompatibles amb el sistema natural receptor. Aquest fet implica que per millorar la sostenibilitat és fonamental garantir una diferent gestió dels cicles energètics i passar d'un metabolisme lineal a un de cíclic.

Pel que fa a l'aigua, la posada en marxa del minitransvasament de l'Ebre ha significat el final del dèficit d'aigua al Camp a costa d'incrementar la seva petjada ecològica cap a la conca d'aquest riu. Malgrat que durant els gairebé 13 anys de funcionament, els aqüífers locals s'han regenerat, no hi ha hagut polítiques locals d'aprofitament dels recursos propis. Ben al contrari, el consum d'aigua continua partint del principi fictici que és un recurs que no s'esgota.

Els municipis agrupats en el Consorci d'Aigües de Tarragona han passat a ser de 21 als 44 actuals, mentre que les indústries consorciades han passat de 18 a 31, i la xarxa de recorregut de l'abastament ha incrementat en 141,6 km la seva longitud (de 176,8 km a 318,4 km). Significativament, el consum d'aigua ha augmentat, amb alts i baixos, des de 1990 fins al 2001 tant pel que fa a les indústries com, sobretot, als ajuntaments. Aquest augment es reparteix al llarg de l'any, però és especialment sensible durant els mesos d'estiu, quan s'assoleixen els pics de demanda, tant pels municipis com per les indústries.

Pel que fa a les aigües residuals, la proliferació de plantes depuradores (unes 30) ha significat la possibilitat de reutilitzar les aigües per regar parcs, jardins i camps de golf o per a ús agrícola, amb un preu força competitiu respecte l'aigua de primera mà.

**Taula 3 Consum d'aigua segons diferents tipologies**

	hm <sup>2</sup> /persona/dia
Ciutat de Tarragona (ús domèstic)	177
Ciutat de Tarragona (ús domèstic, industrial i públic)	234
Població turística	300
Habitatge unifamiliar aïllat amb jardí	600
Càmping	120
Apartament turístic	150
Hotel	240

Font: Consorci d'Aigües de Tarragona. Elaboració pròpia sobre els anys 1989-2001.

Al Camp de Tarragona, la gestió energètica planteja problemes de sostenibilitat en el sentit que, fins i tot en el cas de l'energia elèctrica d'origen nuclear, presenta un balanç producció-consum clarament deficitari. L'any 1999 l'empresa Fecsa-Enher declarava que el consum del Camp era de l'ordre dels 4.100 Mwh i que la demanda de potència contractada era d'uns 2.500 Mwh; és a dir, la potència de dues nuclears i mitja. El consum energètic se soluciona, per tant, predominantment mitjançant la importació de recursos. A més, la major part dels fluxos energètics procedeix d'energies derivades de combustibles fòssils i nuclears, mentre que les fonts d'energia renovable locals són escassament utilitzades. En el cas de l'energia eòlica, cal solucionar prèviament determinats problemes relacionats amb l'impacte territorial que els aerogeneradors poden causar al paisatge.

El consum energètic s'ha incrementat considerablement, amb un creixement del 6% anual, xifra que indica una duplicació del consum cada 10-15 anys. La demanda deriva especialment del sector industrial, però no es pot oblidar el consumidor turístic i vacacional, ja que el consum més alt es dona el mes d'agost.

Pel que fa al consum de gas, el creixement dels darrers anys ha estat encara més espectacular que el de l'energia elèctrica. De 1984 a 1998 el consum de gas es va multiplicar per 16 i fonamentalment es destina al consum industrial, cosa que ha afavorit recentment la introducció del gas natural en diferents poblacions del CTE.

El transport horitzontal origina també un important consum d'energia, independentment del consum de

sòl que les vies de trànsit comporten. La circulació de vehicles, associada a la mobilitat com a element compostiu de l'organització dels sistemes urbans actuals, ha estat comparada metafòricament al comportament dels gasos. El trànsit es comporta com un gas, i a mesura que augmenta el seu volum va ocupant completament els conductes pels quals circula. La mobilitat a l'ATCT s'ha incrementat notablement entre 1991 i 1996 tot recorrent en total gairebé el 48% més de quilòmetres. Aquesta distància recorreguda total s'ha materialitzat gràcies al transport privat, sobre el qual ha recaigut el 81,8% dels nous desplaçaments, mentre que el transport públic només ha estat responsable del 18,2% que resta de l'increment.

L'augment de la mobilitat general al Camp de Tarragona presenta unes característiques poc sostenibles. De 1991 al 1996 els increments van ser deguts gairebé sense excepció a l'augment del transport privat. L'excepció és el Baix Penedès per l'augment del transport públic per ferrocarril a causa de l'augment dels serveis de rodalies entre Sant Vicenç de Calders i Barcelona.

El nivell de motorització lligat a l'ús del transport privat s'ha disparat i el parc total s'ha incrementat en un 20% de 1995 a 1999, equivalent a 61.663 unitats; igualment ha augmentat la matriculació de vehicles nous i el nombre d'accidents de circulació, cosa que realment ha de fer pensar en trobar alternatives a aquest model basat gairebé exclusivament en l'ús del vehicle privat.

El model lineal del metabolisme urbà acaba el seu curs amb l'expulsió de l'energia captada un cop transformada en residus o altres productes. La recollida selectiva és fonamental per reciclar els productes, activitat que genera valor afegit en convertir el residu en recurs i en no haver-lo d'eliminar. La producció de residus a l'ATCT augmenta els darrers anys, la qual cosa vol dir que no s'acompleixen les directrius de la UE de reduir la producció i de gestionar els residus. Les infraestructures de tractament han experimentat un augment considerable tot i que hi ha comarques com la Conca de Barberà o el Baix Penedès on encara en són deficitàries, mentre que algunes plantes de tractament estan saturades i altres subutilitzades. La recollida de residus encara és poc significativa a la majoria de municipis i les empreses gestores han crescut considerablement (més de 50), amb la qual cosa comencen a consolidar-se com a subsector econòmic.

### 2.3 L'accessibilitat exterior

Com ja s'ha exposat abans, el Camp de Tarragona, especialment l'espai central, és un indret privilegiat des del punt de vista de les vies que el travessen. Les diferents vies principals permeten una connexió relativament ràpida amb l'exterior, tant amb l'arc mediterrani com amb el corredor de l'Ebre. L'accessibilitat mitjana des del centre del Camp fins a les principals ciutats espanyoles de l'eix de l'Ebre i Madrid no supera en cap cas les 5,5 hores, cosa que permet donar una especial flexibilitat al transport per carretera de mercaderies.

La intensitat mitjana de tràfec diària (IMD) a les carreteres de l'interior del polígon Cambrils-Tarragona-el Vendrell-Valls-Reus oscil·la entre 10.000 i 35.000 vehicles/dia, tot i que durant l'estiu el trànsit de vehicles augmenta considerablement.

La congestió del traçat viari principal, per alguns trams i moments de l'any, és un dels principals problemes de la xarxa. D'una banda es produeix per la dualitat funcional que es dona en l'ús d'aquesta xarxa, ja que el tipus de trànsit de llarga distància, interregional i internacional, per a la qual estava pensada originàriament, s'hi uneix un trànsit local no gens negligible que no pot fer un ús adequat de la xarxa secundària. Això és degut en part a la insuficient connexió de part de la xarxa secundària, pensada en termes radioconcèntrics i jerarquitzada al voltant dels assentaments principals, però també per l'aïllament en què es troben determinats àmbits residencials que van ser dissenyats sense planificar vies d'enllaç amb d'altres teixits urbans i que obliguen a usar carreteres de jerarquia superior per a desplaçaments locals.

Respecte a la xarxa ferroviària, ha estat la propera entrada en funcionament de la línia d'alta velocitat entre Madrid i Barcelona, juntament amb la millora de la línia de Barcelona a València, que ha fet replantejar els traçats, les connexions i la ubicació de les estacions. En primer lloc es va aconseguir que la connexió entre la línia de Barcelona a Madrid i la del litoral es fes al Camp de Tarragona. La realització dels prop de 60 quilòmetres de l'enllaç entre les dues línies ferroviàries suposarà la construcció d'una estació de la línia d'alta velocitat a la Secuita-Perafort i una altra al sud de l'aeroport de Reus. Paral·lelament es construirà una estació de canvi d'amplada de via i una altra a Salou-Universal Mediterrània, a les quals cal afegir les reformes de les estacions existents de Vila-seca i de Reus, la de Tarragona i

la terminal de mercaderies. Deixant de banda els interessos legítims de cada consistori d'acostar al màxim els seus residents a les estacions centrals i de buscar una connexió directa (dins del terme) amb les línies ferroviàries, des del punt de vista territorial, en aquest plantejament, s'aprecia un cert desgavell derivat de:

- a) L'elevat nombre d'estacions, que no hauria de conduir en cap cas al fet que el Camp de Tarragona (CTE) es convertís en un coll d'ampolla del trànsit ferroviari.
- b) La multiplicitat d'infraestructures ramificades que requereixen vies d'enllaç a les principals, amb la consegüent ocupació de sòl d'alt valor estratègic i la dificultat afegida que genera el seu traçat per un espai àmpliament urbanitzat i densament poblat.
- c) La generació d'estacions de diferents jerarquies, la difícil funcionalitat del baixador de Perafort (que només es pot suplir amb serveis llançadora entre l'estació i els municipis més importants), o el cul-de-sac en què queden les estacions de Tarragona i de Salou-Universal Mediterrània quant a la línia d'AVE.

El futur aspecte de la xarxa ferroviària del Camp representa una oportunitat per al conjunt del territori, però des del moment en què es tradueix en una localització territorial concreta, implica que hi haurà espais i poblacions que sortiran més beneficiades que d'altres, la qual cosa fa encara més necessària una ordenació del territori que a més dels enllaços externs tingui molt en compte la vertebració interna. Les línies de reflexió territorial sobre aquesta qüestió passarien entre altres mesures per:

- Establir un pla de mobilitat interna del Camp de Tarragona que permeti enllaçar entre elles les principals ciutats de l'àmbit, tot adaptant el sistema de transport públic a l'estructura del poblament, reduir la dependència respecte al vehicle privat i establir eixos de connexió amb les àrees més deconnectades de l'ATCT.
- Acostar els equipaments als nodes de comunicació per tal de reforçar la seva centralitat i contribuir a la formació d'economies de localització.
- Afavorir la intermodalitat entre diferents sistemes de transport i tipus de línies ferroviàries en el major nombre de nodes possible.
- Aprofitar els trajectes regionals de prestacions elevades per reforçar la xarxa de ciutats de Catalunya.

- Reforçar el paper de l'eix mediterrani ubicant més al sud l'intercanviador de l'ample ibèric a l'internacional.
- Aprofitar el pas dels traçats ferroviaris per reformar o regenerar sectors urbans, millorar la connectivitat interna (tramvia intermunicipal costaner) i crear centralitats urbanes al voltant de les estacions.
- Evitar o minimitzar alguns dels impactes territorials que planteja la renovació del traçat ferroviari.

En definitiva, l'arribada de l'alta velocitat suposa crear unes expectatives estratègiques, especialment al CTE, que justifiquen el seu alt cost. Els efectes directes passen per l'augment general de l'accessibilitat, la generació d'economies de localització generades per l'enllaç del corredor del mediterrani amb el de la línia de València, l'accés dels productes del port i de la gran indústria a Europa, la connexió directa amb ciutats de jerarquia superior, l'ampliació de l'àmbit d'influència del port, etc. El territori és rendibilitza, però també queda traumatitzat amb noves infraestructures, que només uns adequats projectes i realitzacions i la cerca d'una bona rendibilitat social pot anivellar.

L'accessibilitat exterior també vindrà condicionada per les millores que s'efectuïn a l'aeroport de Reus i al port de Tarragona. El primer ha de buscar més trànsit regular i no dependre tant dels vols charter i buscar la complementarietat amb l'aeroport de Barcelona, ciutat amb la qual quedarà molt ben comunicat gràcies als trens d'alta velocitat i als trens ràpids regionals. El segon té previst ampliar el volum de mercaderies transportades i haurà de superar la pèrdua de pes específic que els últims anys ha tingut en relació amb alguns dels seus competidors.

**Taula 4** Moviment de passatgers i aeronaus a l'aeroport de Reus

Anys	Passatgers	Aeronaus
1994	319.147	1.920
1995	473.847	4.067
1996	433.896	3.894
1997	516.379	4.118
1998	481.980	3.700
1999	630.263	11.482
2000	728.221	13.196

Font: AENA.

## 2.4 La vertebració interior

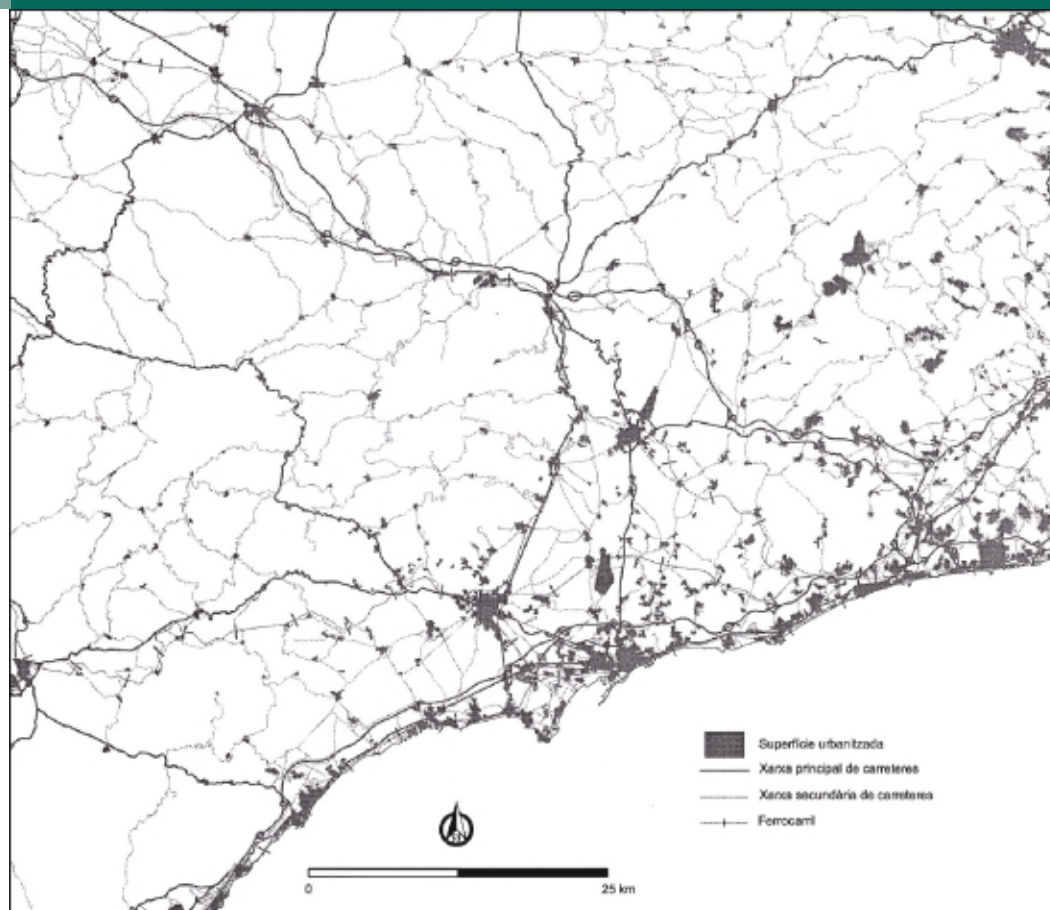
La xarxa de carreteres secundària és essencial per al manteniment de les relacions quotidianes que garanteixen el normal funcionament de la vida col·lectiva. La dispersió de les diferents parts habitades del territori (zones industrials, zones residencials, pobles, viles, ciutats, urbanitzacions, etc.) i els estils de vida que se'n deriven determinen un espai de mobilitat molt més ampli, amb més punts de destinació i origen i més multidireccional, on cada cop és menys dominant la mobilitat obligada per raons de treball i més la mobilitat quotidiana per motius de compra, de lleure, d'activitats escolars, etc., que remetent a un espai de vida molt més extens que el del lloc on es dorm. D'aquí la importància de la xarxa secundària de carreteres per tal de relligar el territori i donar a tots els seus habitants la possibilitat d'accedir fàcilment als centres d'interès.

La situació al Camp de Tarragona (ATCT) és ben il·lustrativa del model de mobilitat anterior. Els 330 quilòmetres de carreteres secundàries i els centenars de quilòmetres de camins del Camp gestionats per la Diputació de Tarragona tenen un ús molt més intens respecte al trànsit que es pensava que haurien de suportar en el moment en què foren construïts, i presenten unes quantes limitacions funcionals que tenen a veure amb quatre aspectes:

a) Malgrat que la situació òptima és que una carretera secundària tingui una amplada no inferior a sis metres, encara existeixen al voltant del 30% de vies que tenen una amplada de plataforma de cinc metres o inferior. La zona compresa entre l'eix costaner i les ciutats de Reus i Tarragona té, en canvi, les millors amplades de plataforma, amb més de set metres de mitjana, i a més solen ser les més ben asfaltades.

b) Existeix també una dualitat en l'ús de la xarxa. Les carreteres de la part interior de Camp tenen un trànsit de vehicles baix, amb una IMD inferior als 1.000 vehicles. En canvi, les carreteres litorals i les de l'entorn de Tarragona i de Reus tenen un nivell de trànsit important, en molts casos al voltant dels 5.000 vehicles diaris, i superen fàcilment els 10.000. A la costa, especialment als sectors on predomina la dispersió urbana, les carreteres tradicionals es converteixen en metropolitanes a mesura que s'intensifica el seu trànsit, i poden degenerar en situacions de





Font: MIRAMÓN, G.C., Departament de Medi Ambient i elaboració pròpia.

sobreús o de congestió en determinats moments de l'any.

- c) Existeix una escassa dedicació pressupostària a la conservació de carreteres secundàries (1.202 euros/km en el cas de la Diputació), cosa que fa que sigui impossible mantenir els paviments en bon estat, i més si es tenen en compte els danys ocasionats per les pluges torrencials i altres accidents meteorològics, o la pressió de proves automobilístiques de competició.

- d) Existeixen alguns casos d'escanyament de carreteres, que no enllacen amb la resta ni amb la xarxa principal, o bé que només serveixen per localitzar noves urbanitzacions residencials, la presència

de les quals requereix una reorganització de la xarxa.

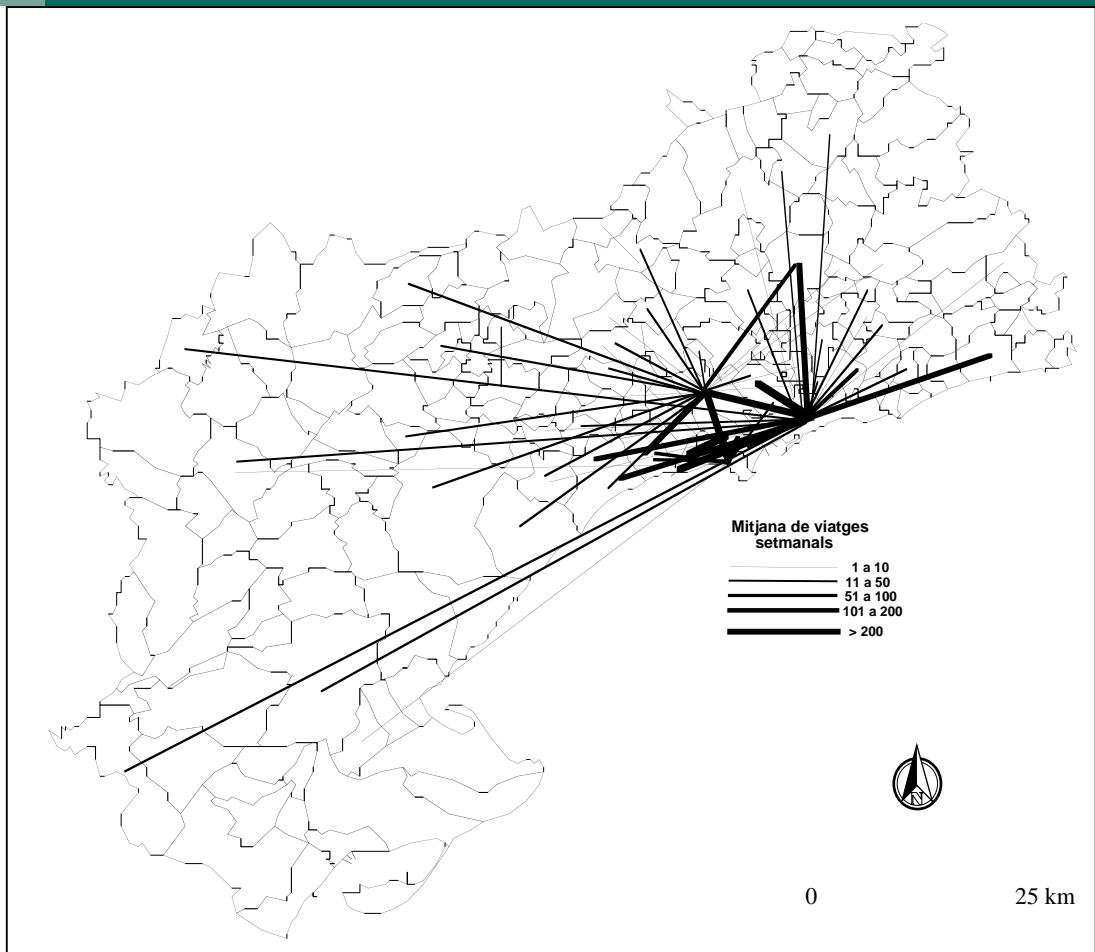
En relació amb el ferrocarril, una de les paradoxes que presenta l'arribada de l'alta velocitat quant a la millora de la mobilitat és que la connexió entre els espais centrals més allunyats arribarà a ser més ràpida que la de dos espais perifèrics connectats per línies convencionals. Anar de Tarragona a Barcelona o a Madrid podria ser més ràpid que fer el trajecte Flix-Tarragona o bé Flix-Barcelona. Per l'interior de l'ATCT només el tram de Tarragona a Sant Vicenç de Calders té una bona freqüència per ser utilitzat com a transport local habitual, mentre que connectar Cambrils amb Falset, Montblanc i Tarragona, aquesta última ciutat amb Salou, etc., suposa una espera considerable que la fa poc apta per a

desplaçaments habituals, i l'estació de Valls queda fora dels circuits locals. Colin Ward i Michael Bonavia han subratllat que la importància d'una xarxa de ferrocarril és precisament que es tracta d'una xarxa, un sistema de connexions múltiples, cosa que passa en altres llocs d'Europa, però no al Camp de Tarragona.

L'anàlisi del transport públic de viatgers dona també constància de la dualitat del sistema urbà del Camp. Les àrees de transport que s'hi perfilen es caracteritzen per una generosa xarxa de localitats interconnectades, un abast molt important que arriba a tota la província i fins i tot més enllà. Aquesta imatge de conca d'abast regional ve donada per la suma de l'extensió de l'àrea de Tarragona, la qual ocupa la superfície més gran,

juntament amb la de Reus; aquesta darrera disposa d'una superfície lleugerament menor, però també de caire regional. La cartografia expressa també una màxima complexitat de fluxos al sector central d'aquest àmbit, entre els tres pols de Tarragona, Reus i Valls i els seus entorns territorials més propers. Finalment, apareixen dos focus més, força integrats en el conjunt, els de Valls i el Vendrell. Aquests mantenen unes àrees de transport pròpies, però que no depassen l'àmbit comarcal i de proximitat. A més, estan connectats directament amb els pols principals del subsistema, dels quals funcionen, en certa mesura, com a punts de suport, és a dir, com a escales provisionals de trajectes cap als centres principals, cosa que reforça encara més el paper central de Tarragona.

Mapa 4 Fluxos de transport al Camp de Tarragona, 1995



Font: Elaboració pròpia a partir de la Guia del Transport Públic de Catalunya, 1995.



En contrast amb el sector central apareixen uns espais buits sense connexió a la xarxa de transport públic en tota la franja septentrional i nord-oriental de la demarcació i en alguns municipis aïllats. La inexistència d'accés a la xarxa de transport públic, i per tant l'absència d'àrees de transport, s'explicaria per la difícil rendibilitat del negoci que suposa la combinació de pocs habitants amb les dificultats de comunicació i d'accessibilitat a causa de les deficientes infraestructures viàries i dels obstacles topogràfics.

Més enllà de remarcar la centralitat i l'àmbit perifèric del sistema urbà, queda demostrat que el creixement del servei de transport públic ha de tenir continuïtat, per sobre dels dèficits que algunes línies puguin ocasionar. La seva importància radica en ser una alternativa a la proliferació del trànsit de vehicles privats, la qual cosa contribueix a mitigar la congestió del trànsit per les carreteres i també a ser un element d'equiparació social en aportar possibilitats de mobilitat als segments de població sense automòbil.

## 2.5 L'equitat social

L'homogeneïtzació de la renda familiar a l'àmbit comarcal o regional pot amagar acusades diferències a escala local o de barri. Similarment, malgrat l'acostament genèric de les rendes, no es pot dir que la tendència a l'augment de la diferència entre els ingressos més alts i els més baixos actuï a favor d'una millor redistribució social de la riquesa. Hi ha encara considerables desigualtats socials en funció del gènere, l'edat, el lloc de residència, etc. L'habitatge és una de les fonts principals de desigualtats, ja que la seva adquisició o lloguer, sobretot per part de la gent jove, és gairebé indispensable per a l'emancipació i la formació de llars, i per tant, indirectament és un element que ha intervingut decididament en la caiguda de la natalitat.

### 2.5.1 L'habitatge

Al Camp de Tarragona, la compra de l'habitatge, un bé de primera necessitat, requereix fortes inversions familiars, que només poden realitzar-se a base d'hipoteques a llarg termini i a interessos baixos. A Valls, l'esforç d'adquisició d'un habitatge nou de 90 m<sup>2</sup> era de 6,5 vegades la renda familiar anual; a Reus, de 7,5, i a Tarragona, de 9,5. A més, el cost econòmic de l'entrada de l'habitatge (estimada en un 20%) i per una unitat familiar era del 131% respecte a la renda anual,

a Reus del 153% i a Tarragona del 190%. Les xifres del cost econòmic de l'accés a l'habitatge de segona mà rondarien la meitat de les exposades. Queda clar que l'habitatge, a més de ser un dels factors principals de la fixació de domicili, suposa també un filtre als desplaçaments en el sentit que la capacitat de tria residencial està relacionada directament amb el nivell de renda.

Al Camp de Tarragona, el sector de la construcció aportava de l'ordre del 22,5% del PIB l'any 1995, xifra realment important i que no tenia en compte els serveis i altres activitats complementàries d'aquesta activitat. Des de l'any 1987 fins l'any 2000, al Camp de Tarragona s'ha acabat un total de 82.532 habitatges, aproximadament el 16% del total de Catalunya. El volum de construcció obtingut representa afegir el 30,4% més d'habitatges al parc total del Camp existent l'any 1991. Si es baixa al detall comarcal, els habitatges acabats entre l'any 1988 i el 2000 representen més d'una quarta part del parc total de l'any 1991 (33% al Baix Penedès, 31% al Tarragonès i 26% al Baix Camp); a la Conca de Barberà, el pes era del 17%, el 16% a l'Alt Camp i només del 5% al Priorat. Les comarques que més han participat en el creixement del parc d'habitatges han estat el Tarragonès (43,4% del total), el Baix Camp i el Baix Penedès (26,2 i 24,3%), mentre que la participació de les altres tres comarques ha estat marginal. Si l'anàlisi es fa a escala municipal, les localitats del litoral són les que més habitatges han posat al mercat (més de 10.000 a Tarragona, 9.240 a Cambrils, etc.). Aquest increment d'habitatges ha estat molt per sobre del creixement de la població; això vol dir l'existència de molts habitatges destinats només a segona residència o comprats per invertir diners i que es poden trobar desocupats.

En l'anàlisi de la construcció d'habitatges els últims anys s'aprecia una diferència entre el grup de comarques amb més dinàmica immobiliària (el Tarragonès i el Baix Penedès) i la resta. El primer grup de comarques tenia els percentatges de construcció d'habitatges plurifamiliars més alts, així com les superfícies mitjanes construïdes menors, mentre que el segon grup tenia uns percentatges de construcció unifamiliars lleugerament majors i unes superfícies construïdes més grans. A la majoria de municipis aquest fet s'explica sobretot per l'especificitat del mercat immobiliari costaner, on la pressió sobre la disponibilitat de sòl per urbanitzar és menor i l'edificació en altura és

preferida a la de xalets o adossats. De la mateixa manera, en ser més alt el preu del metre quadrat de sòl, el nombre d'habitatges amb molta superfície redueix considerablement els segments de demanda als quals va adreçat.

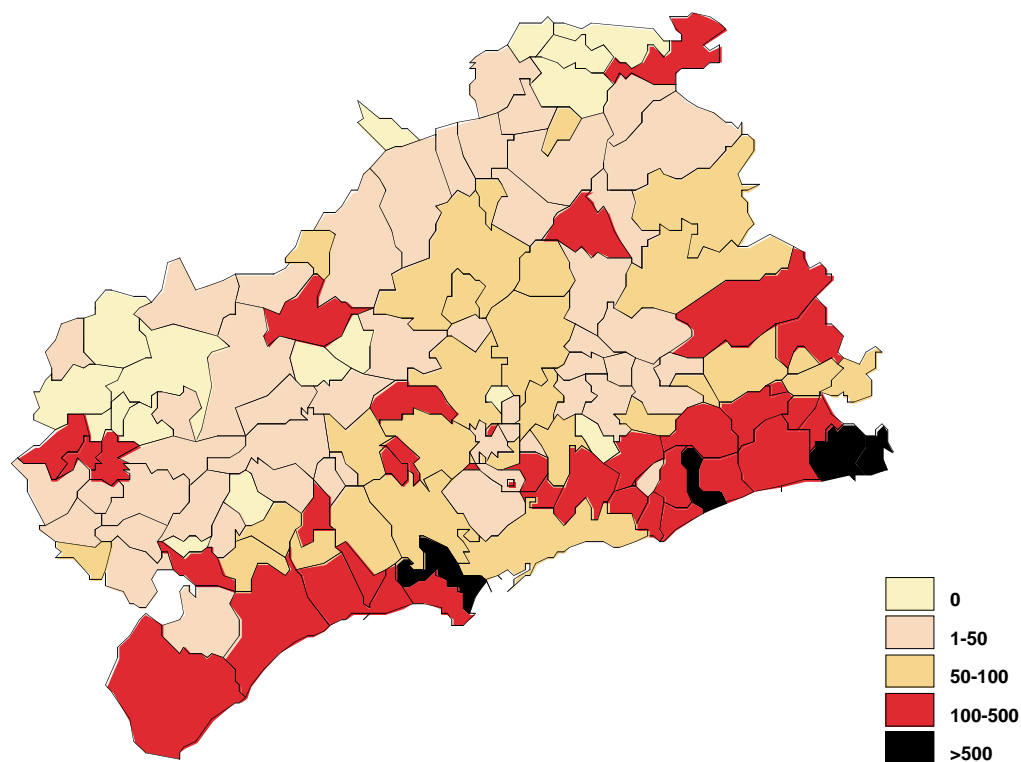
Contràriament a les comarques d'interior (exclòs el Baix Camp), el preu del sòl és menor i la superfície urbanitzada no està tan consolidada com al litoral, amb la qual cosa és més factible l'aparició de cases unifamiliars i es pot pagar un preu de venda semblant als

**Taula 5 Relació entre el creixement demogràfic i el parc d'habitatges (1991-2000)**

Comarques	A/Habitatges	B/Habitants	A/B	C/Llars	Excedent teòric A-C
Alt Camp	2.295	1.427	1,6	571	1.724
Baix Camp	14.030	11.863	1,2	4.745	9.285
Baix Penedès	11.825	18.763	0,6	7.505	4.320
Conca de Barberà	1.622	540	3,0	216	1.406
Priorat	284	-346	-0,8	-138	422
Tarragonès	23.140	22.950	1,0	9.180	13.960
ATCT	53.196	55.197	1,0	22.079	31.117

Font: Censos de població i habitatges. Elaboració pròpia. El nombre teòric de llars s'ha obtingut dividint la xifra de nous habitants per 2,5, suposant que de mitjana cada nou habitatge seria ocupat per 2,5 persones.

**Mapa 5 Habitatges acabats al Camp de Tarragona per 1000 habitants, 1987-2000**



Font: GC, Direcció General d'Urbanisme i elaboració pròpia.

de la costa, però a canvi d'un habitatge de major superfície. Similarment succeeix amb la construcció d'habitatge protegit, ja que en aquells indrets on la dinàmica immobiliària és forta, la competència privada suposa un major esforç per a l'adquisició de sòl i la construcció d'edificis per part de l'administració o per empreses que es dediquen a la promoció privada d'habitatges de protecció especial. Per al període 1994-2000, els valors més baixos en la participació de l'habitatge protegit en el total d'habitatges acabats corresponen a les comarques del Tarragonès (10,46%) i el Baix Penedès (13,3%), mentre que a la resta augmenta la participació per sobre del 18%.

La rehabilitació d'habitatges és encara una assignatura pendent al Camp de Tarragona, especialment a les ciutats amb barris vells grans i, novament, a les comarques de major dinamisme immobiliari. Malgrat el creixent nombre d'habitatges rehabilitats (455 l'any 1996 i 1.041 l'any 2000), el percentatge de rehabilitació respecte al total de Catalunya ha disminuït passant del 5% al 2,7%. L'anàlisi comarcal demostra de nou que són els àmbits rural i d'interior els que demostren un major interès per la rehabilitació d'edificis, explicat parcialment per la conversió de part del patrimoni d'immoble rural en segona residència estival i per un cert neoruralisme, mentre que el litoral s'interessa més per la construcció d'obra nova, la qual permet obtenir plusvàlues més grans. No deixa de ser un element per a la reflexió que alguns pobles del Camp estiguin en perill de despoblament, almenys fora de l'època de vacances; que altres hagin desaparegut irremediablement (Selma, Marmellar, la Mussara, Fatxes, Castelló, etc.) i que existeixin sectors de barris antics en procés de degradació (Valls, part del Vendrell i Reus). Aquestes situacions podrien revertir-se amb la substitució de només l'1% o el 2% de l'obra nova al litoral per la rehabilitació de cases en alguns d'aquests espais.

En realitat es podrien establir a l'àmbit del Camp de Tarragona (ATCT) dos grans grups de municipis en relació amb el tema de l'habitatge. Un d'ells estaria format per municipis rurals i de l'interior, amb escàs volum de construcció (malgrat que pugui ser significativa a petita escala), uns preus barats, amb major presència de la tipologia de casa gran unifamiliar (en relació amb el litoral) i major interès per la rehabilitació d'habitatges. Un segon grup estaria format per les ciutats, l'eix costaner i part dels municipis de la segona línia de la costa, on el desenvolupament immobiliari és

constant perquè té una demanda força estable i es veu fomentat per l'activitat turística. En aquest grup la pressió de la demanda fa que l'impacte sobre la puja dels preus de l'habitatge sigui forta.

### 2.5.2 Els serveis educatius

El nivell d'equipaments educatius al Camp de Tarragona sembla força correcte. A les poblacions amb major nombre d'habitants es concentra també la majoria de centres i de professorat; així, entre Tarragona i Reus sumen 84 centres (33% del total) i existeixen 99 municipis (75,5% del total i 98,7% de la població de l'ATCT) amb almenys un centre escolar. La diferenciació per tipus de centres segons el municipi també és força correcte. Amb l'excepció de Vilaplana (546 habitants), no hi ha cap nucli de més de 500 habitants que no disposi d'un centre escolar d'infants o de primària. Els 32 municipis que no tenen cap centre d'aquests tipus sumen una població total de 5.410 persones amb molt pocs efectius escolars. Tanmateix en la majoria de casos hi ha nens en edat escolar que necessiten desplaçar-se per tal d'assistir a les classes. Lògicament, en contrast amb els nuclis rurals, a les ciutats grans, al litoral i en algunes poblacions capitals de comarca o centres de mercat (Valls, Montblanc, l'Espluga de Francolí, el Vendrell) es concentra el major nombre de centres escolars i els de major jerarquia. Per la seva banda, els municipis de segona línia es caracteritzen per tenir bona cobertura de centres de primària i existir algunes poblacions que, sense ser capital comarcal, disposen també de centres de secundària, els quals es troben força repartits pel territori, eviten la seva concentració a les ciutats grans i afavoreixen una bona cobertura escolar sense necessitat d'haver de recórrer llargues distàncies (35-40 km).

Les actuacions en equipaments educatius marquen l'existència de tres àmbits diferenciats al Camp de Tarragona pel que fa a les necessitats d'aquests tipus: els espais rurals i de muntanya sense equipaments que, en alguns moments, poden arribar a plantejar la necessitat de mancomunar-se per obtenir i compartir el servei; l'entorn rural i els municipis de l'interior on no es requereixen noves actuacions atès l'estancament demogràfic, però que pel nombre d'escolars encara necessiten i poden suportar un centre escolar; i el litoral i les ciutats grans on es concentra la població, les migracions familiars i residencials i l'activitat econòmica i, per tant, es generen demandes creixents de tot tipus de serveis.

### 2.5.3 Els serveis sanitaris

La confecció del mapa sanitari de Catalunya ha permès acostar els serveis bàsics de sanitat a la població, amb la qual cosa ha millorat el reequilibri territorial pel que fa a la sanitat bàsica i ha permès guanys en la qualitat de vida en els espais que no disposaven o tenien lluny aquests tipus de servei. Al Camp de Tarragona, totes les comarques disposen com a mínim de consultoris de medicina general o pediatria i clíniques dentals, però només al Tarragonès i al Baix Camp trobem almenys algun centre extrahospitalari per a cada tipus d'assistència: consultes especialitzades, diagnòsi o tractament, rehabilitació, planificació familiar, diàlisi, salut mental, revisions mèdiques a conductors i altres. En el pol oposat, a les comarques del Priorat i de la Conca de Barberà tenen els centres més bàsics (consultoris de medicina general, clínica dental i diagnòsi a la Conca i només els dos primers tipus al Priorat). Malgrat això, els centres existents a les comarques petites tenen una proporció més favorable d'usuaris per centre (347 habitants per centre al Priorat), enfront de les comarques més poblades (1.454 al Tarragonès), relació que encara és més alta en el cas dels serveis més especialitzats (220.000 usuaris per centre de diàlisi). En relació amb el conjunt de Catalunya, les xifres de l'equipament sanitari al Camp de Tarragona són satisfactòries per a la majoria de casos ja que, a excepció dels centres de rehabilitació i clíniques dentals, el nombre d'usuaris per centre és menor. Per comarques, no obstant això, hi ha diferències: el Tarragonès i el Baix Camp tenen un nombre d'usuaris per centre superior a la mitjana catalana, però la comarca que queda en una situació de més inferioritat és el Baix Penedès, a causa del seu fort augment de la població.

Pel que fa a l'equipament hospitalari, la situació de partida és bona ja que se supera la mitjana catalana de llits per cada 1.000 habitants (5,86), amb un valor de 6,3 llits cada 1.000 habitants l'any 2000. El desglossament territorial torna a mostrar situacions similars a la dels centres extrahospitalaris. La Conca i el Priorat no disposen d'hospital, mentre que l'oferta del Baix Penedès és del tot insuficient (en aquests moments hi ha prevista la construcció d'un hospital comarcal) i la del Tarragonès té una relació de llits hospitalaris per sota de la mitjana catalana i de la de l'ATCT. L'absència de centres hospitalaris a la Conca i el Priorat és justificable pel nombre reduït d'habitants d'aquestes comarques i per la coordinació existent entre les àrees bàsiques i els hos-

pitals de Valls (cas de la Conca) i Móra d'Ebre i Reus pel que fa al Priorat.

Per l'evolució de la demografia i el pes de les noves migracions és més que segur que no es podrà rebaixar el nombre de places hospitalàries, ans al contrari, ja que un increment de la qualitat de vida i del benestar va acompanyat d'uns bons indicadors de serveis sanitaris.

### 2.5.4 Serveis i equipaments culturals

La disposició de l'oferta cultural al Camp de Tarragona no difereix massa de la tendència general catalana. Es presenten uns valors en alça en la cultura audiovisual, reforçada per l'increment d'emissores de ràdio de FM i de televisió locals, així com per l'augment del nombre d'espectadors de cinema i la consegüent recaptació. En canvi, les llibreries, manifestació de les formes tradicionals de consum cultural, mantenen unes relacions botiga/usuaris més elevades del que seria desitjable (25.000 habitants per llibreria), i els punts de venda de revistes i diaris –què ara també venen alguns llibres– estan força més propers a la mitjana general (970 habitants per punt de venda a l'ATCT). També s'aprecia una vitalitat destacada en determinats elements i organismes culturals que, tot i no participar precisament del consum de masses (instituts i centres d'estudis, grups de teatre, colles castelleres, etc.) tenen molta importància per la identificació territorial i la cohesió col·lectiva que generen, i pel bon nivell d'associacionisme i voluntarisme que els dona suport.

Pel que fa als equipaments culturals de base (teatres, museus, biblioteques, arxius, cinemes), la situació es pot considerar acceptable, encara que hi ha diferències notables entre comarques, i una cosa és l'existència d'un equipament i l'altre són les condicions en què es troba i l'ús que se'n fa. Si ens aproximem a la capacitat cultural a partir de l'establiment d'un rang cultural pel nombre d'equipaments existents i el comparem amb el rang demogràfic de cada comarca, ens trobem amb quatre possibles tipologies: 1) Comarques amb insuficient dotació i rang poblacional elevat. 2) Bona dotació en equipaments culturals i rang poblacional elevat. 3) Insuficient dotació en equipaments culturals i dèbil rang poblacional. 4) Bona dotació en equipaments culturals i dèbil rang poblacional.

Al Camp hi ha dues comarques del segon tipus (el Tarragonès i el Baix Camp) i quatre més del tercer (l'Alt Camp, el Priorat, la Conca de Barberà i el Baix

Penedès). Les comarques amb bona dotació en equipaments corresponen a les que tenen les ciutats més poblades, cosa que vol dir que per a determinades activitats tenen un mercat més ampli que les altres i que a les ciutats és on es concentra la major part dels serveis i equipaments. Dins el darrer grup de comarques les diferències són significatives; així, el Priorat té dèficit per la inexistència d'alguns equipaments i serveis culturals, i poca presència i abast en la majoria de la resta; la Conca de Barberà i l'Alt Camp tenen en canvi pràcticament tots els serveis i equipaments, però no tenen la capacitat de produir una oferta com les comarques de Tarragona i Reus; finalment, el Baix Penedès és un cas a part, ja que se situa exactament sobre la mitjana, el Vendrell té uns bons equipaments culturals, però el creixement en habitatges i la població flotant que suporta el situarien en una posició una mica feble.

L'autèntica idea de reequilibri territorial no té tant a veure amb la proliferació d'infraestructures i equipaments sobre el territori com amb el fet que no hi hagi discriminació dels ciutadans i ciutadanes per raó del seu lloc de residència. En el context actual les necessitats bàsiques de la població estan ben cobertes i la disponibilitat d'articles de consum elemental també, per la qual cosa els indicadors clàssics de nivell de vida perden sentit a l'hora de fer distincions territorials. A l'absència d'una ruptura clara quant a renda i el nivell de vida s'hi afegeix la impossibilitat de marcar àrees precises de pobresa i de riquesa. Les desigualtats socials poden ser més importants a les zones urbanes que a les rurals i els equipaments poden ser insuficients quan la població experimenta notables increments (cas del Baix Penedès). D'entrada és important que tothom tingui la possibilitat d'accedir als serveis i els equipaments bàsics sense haver de recórrer llargues distàncies, cosa que encara no està totalment resolta per algunes poblacions dels municipis més perifèrics, rurals i de muntanya (comarques de l'Alt Camp, i especialment de la Conca de Barberà i el Priorat).

## 2.6 La governació del territori

Analitzades les diferents escales administratives del Camp de Tarragona, s'entén que l'eficàcia en la gestió pública i en el govern haurà de fer front a dos aspectes crucials: Primerament, a la solució d'alguns problemes inherents a la forma i el contingut de les divisions

administratives actuals, i secundàriament, a la flexibilització i adaptació de les divisions administratives tradicionals per tal de fer front als canvis estructurals socioeconòmics recents i a la fragmentació i el desequilibri del mapa municipal actual.

Pel que fa a l'escala municipal cal resoldre les disfuncionalitats territorials produïdes pel creixement urbà desordenat que provoca que urbanitzacions d'un municipi quedin desvinculades del seu nucli principal i hagin de rebre serveis d'un nucli d'un altre municipi, amb la consegüent complicació de la gestió. Igualment, cal afavorir la fusió o mancomunitat voluntària de serveis dels municipis petits que disposen de molts pocs medis per fer front als serveis que han de donar. Actualment, una cinquantena de municipis de l'ATCT participen d'alguna mancomunitat que té a veure amb la gestió de serveis o equipaments concrets, com escorxadors, abocadors, gestió de residus, desenvolupament rural, planificació i ordenació del territori, etc. Una altra forma d'agrupació per resoldre determinats problemes ha estat la del consorci, que normalment agrupa a més municipis que les mancomunitats i alguns d'ells tenen una veritable importància estratègica regional, com el Consorci d'Aigües de Tarragona, el Consorci per a la Recollida de Residus (RSU) de l'Alt Camp, el Consorci per a l'Abastament d'Aigua de la Conca de Barberà, etc.

Pel que fa a l'administració comarcal, i deixant de banda la qüestió de la seva delimitació, es caracteritza per una feblesa derivada de la poca capacitat de finançament i escassa presència en l'estructura pressupostària de l'administració pública, que els dona poca capacitat de resposta davant de les necessitats del món local i, fins a cert punt, no permet convertir-los en veritables instruments de representació dels interessos locals. A aquests problemes se'ls uneix una manca de competències pròpies i un sistema d'elecció indirecta dels càrrecs que dificulta la situació d'aquests ens.

A l'escala provincial cal referir-se breument al paper de la Diputació de Tarragona, amb uns pressupostos per al 2001 de 91,13 milions d'euros, que té com a un dels seus objectius el de posar a l'abast dels ens locals tots els mitjans administratius i tècnics necessaris per incrementar l'eficàcia en la gestió i la capacitat de resposta davant les demandes dels seus habitants. La seva tasca de suplència per resoldre els problemes dels municipis petits es considera imprescindible, i un hipotètic intent de substitució hauria d'assegurar que

l'ens implantador mantingués un nivell similar o superior de prestacions.

La conversió de les Terres de l'Ebre en un àmbit de serveis descentralitzats i delegats de l'administració de la Generalitat, fa preveure que en algun moment l'actual província de Tarragona es pugui dividir a efectes de l'administració autonòmica i de planificació territorial en dues regions o vegueries, l'esmentada abans i la del Camp de Tarragona. En aquest cas, la nova organització hauria de complir molt fidelment amb el principi de subsidiarietat per no duplicar esforços i serveis amb altres nivells administratius. En principi, l'administració regional hauria de tenir cura dels grans equipaments i els serveis més costosos per atendre un llinar més alt de població (hospitals, grans infraestructures, subministrament d'aigua, etc.), amb la qual cosa es podrien descongestionar els nivells inferiors d'aquestes tasques i permetre a municipis i consells comarcals prestar els serveis més propers al ciutadà.

La novetat més important dels últims temps sobre la necessitat d'agrupar esforços i de vèncer la problemàtica de la fragmentació administrativa ha estat la creació del Consorci del Camp de Tarragona i de la seva Àrea d'Influència el maig del 2001. En els seus inicis, la necessitat que diferents municipis, i especialment els de Reus, Tarragona, Valls i Vila-seca, fessin plantejaments comuns va néixer dels problemes que sorgien per part dels habitants i els agents socials i econòmics de l'aglomeració central del Camp de Tarragona (CTE), que alguns han vist com una incipient àrea metropolitana, malgrat que encara es troba lluny dels principals indicadors que configuren una àrea d'aquest tipus, fora dels representats per la mobilitat entre uns i altres municipis. El consorci està format per la pròpia Diputació Provincial, els consells comarcals de tot l'ATCT, els ajuntaments més importants de l'àrea central del Camp de Tarragona estricta (CTE) i altres institucions i organitzacions.

El consorci es planteja unir totes les parts signants amb la finalitat de superar possibles localismes que impedeixen l'assoliment dels objectius, la qual cosa permetrà aconseguir la resolució dels problemes d'infraestructures i serveis existents. Els objectius es basen en la coordinació de diferents actuacions en matèria d'infraestructures, planejament territorial, gestió de la mobilitat i dels serveis mediambientals, coordinació de les polítiques de seguretat pública, etc. De moment, el consorci ha tingut un paper important en la resolució

del traçat ferroviari pel Camp de Tarragona i es busca constituir una autoritat que gestioni el transport públic de l'àmbit central d'aquest territori. Malgrat que la composició del consorci presenti algunes disfuncions i que caldrà veure com es va desenvolupant la seva actuació, en principi no deixa de ser un reconeixement de que l'actual organització administrativa ha de ser pregonament reformada i que cal trobar solucions a les problemàtiques comuns de les aglomeracions urbanes i litorals.

### 3 Una proposta d'accions

Al llarg de les pàgines anteriors s'ha efectuat un resum d'una diagnosi molt més àmplia que mostra les potencialitats però també els perills que té l'àmbit territorial del Camp de Tarragona, a causa del creixement demogràfic i econòmic d'unes àrees, especialment les del litoral i de l'aglomeració Tarragona-Reus, l'estancament d'unes altres, una certa desorganització territorial, i la manca de planejament gestionat des del propi àmbit. De la diagnosi en van sorgir tota una sèrie d'accions, unes més generals i altres més específiques, part de les quals es traspassen també en aquest paper a mode de conclusions:

1. Desenvolupar el Pla Territorial Parcial del Camp de Tarragona com a eina per al guiatge de l'ordenació del territori en aquest àmbit. El Pla Territorial Parcial hauria de complementar-se amb els altres plans territorials parcials i especialment amb el de la regió de Barcelona, desfer desigualtats espacials i impulsar estratègies de planificació intermunicipal. Igualment hauria de servir per vertebrar algunes peces del sistema urbà del camp que es troben marginades i mal comunicades amb el sistema urbà central.
2. Establir un pla director de la costa i un pla director per resoldre el conflicte d'usos entre la zona turística i la de gran indústria de la zona central del Camp de Tarragona (CTE).
3. Reduir la petjada ecològica produïda al sistema urbà del Camp mitjançant l'aplicació de principis de sostenibilitat als processos de producció, distribució i consum vigents.
4. Ponderar les noves qualificacions de sòl destinat a usos urbans, industrials i infraestructures donada la forta ocupació generada els darrers anys en espais costa-



ners i en l'aglomeració urbana del camp. En aquest sentit s'hauria d'evitar la creació de zones residencials de baixa densitat, ja que determinen increments importants del consum de sòl, ocupació d'espais lliures, augment del consum energètic i dependència envers els mitjans de locomoció privats.

5. Potenciar el model mediterrani de ciutat compacta en oposició al de ciutat difusa i intentar minimitzar les distàncies que han de recórrer els habitants de l'àmbit (ATCT). Els nuclis històrics s'haurien de revitalitzar, els indrets on predomina la dispersió urbana s'haurien de dotar d'elements tensionadors, evitar la industrialització difusa, etc.

6. Evitar la degradació del mosaic territorial, sobretot tenint en compte que al Camp de Tarragona encara és relativament vigorós i que disposa d'ecosistemes variats i complexos (zones agrícoles, boscos de muntanya, rius i rieres, aiguamolls i sistemes dunars, etc.). Igualment és important preservar la connexió entre els diferents components del mosaic a partir de la protecció dels corredors biològics.

7. Protegir el patrimoni rural i paisatgístic d'indrets amb activitat agrícola, turística o amb paisatge atractiu que requereixen el manteniment d'una bona vertebració territorial (especialment al Priorat, Baix Camp, Alt Camp i Conca de Barberà).

8. Establir una gestió integrada de l'aigua considerant els ecosistemes fluvials en el seu conjunt. Reduir la necessitat d'aportació de cabals d'altres conques millorant l'eficiència en l'ús del recurs i aprofitar els recursos locals existents.

9. Perseguir una gestió sostenible dels residus a base de la seva reducció i una adequada política de reutilització i minimització de deixalles irrecuperables i perilloses. Dedicar esforços a l'ampliació de la recollida selectiva i el reciclatge i construir plantes de tractament menys agressives que les incineradores.

10. Refer una xarxa de transport ferroviari per al Camp de Tarragona que alimenti el model polinuclear de ciutats i evitar que les carreteres continuïn alimentant el procés de dispersió urbana. En aquest sentit s'hauria d'augmentar la freqüència de trens entre les capitals de comarca i els nuclis de més de 3.000 habitants, especialment a l'època estival.

11. Executar els projectes de millora de la xarxa viària que encara estan per resoldre, especialment l'eix de la N-340 de Tarragona a Valls i millorar i completar tota la xarxa secundària.

12. Respecte al servei de transport públic amb autobús, caldria establir serveis d'alta freqüència en hores punta entre els centres urbans principals, reforçar les línies rurals i de muntanya o crear serveis "a la carta" i de minibusos o de taxis compartits.

13. L'accés a l'habitatge constitueix un dels principals problemes de les famílies treballadores i dels joves del Camp de Tarragona. Per resoldre el problema de la manca d'habitatges a preus assequibles caldria incrementar la construcció d'habitatge públic per frenar l'ascens dels seus preus, convertir part dels apartaments de lloguer en habitatges d'ús habitual, potenciar la rehabilitació de cases i habitatges.

14. Considerar la Universitat com una institució estratègica per al desenvolupament de l'ATCT, consolidar i ampliar l'oferta universitària en formació permanent i especialitzada (tercers cicles, màsters i postgraus) sobre coneixements relacionats amb els sectors econòmics clau de l'àmbit territorial. Establir contractes de col·laboració entre les institucions, les empreses i la Universitat per reforçar el paper de la recerca aplicada i contribuir al progrés material i cultural de la població.

15. Els serveis sanitaris haurien de mantenir i incrementar determinades prestacions, per exemple en hospitals de dia, i parlar l'atenció sobre determinats segments d'usuaris específics que augmentaran en nombre, especialment els ancians.

16. Es recomana incrementar les partides públiques destinades a equipaments i activitats culturals, perquè independentment dels efectes intangibles, els serveis i empreses culturals ocupen cada cop a més persones. El foment de la interculturalitat ha de ser tingut en compte també dins de les polítiques que cal fer a escala comarcal i municipal per acollir els immigrants procedents d'ultramar.

17. Potenciar el funcionament i l'activitat del Consorci del Camp de Tarragona i la seva àrea d'influència i molt especialment les actuacions relacionades amb els problemes de la conurbació central del Camp de Tarragona.

18. Fomentar tots els mecanismes possibles de cooperació intermunicipal per millorar la prestació de serveis i resoldre disfuncionalitats urbanes.

19. Adoptar una administració del territori que sigui flexible i compleixi amb el principi de subsidiarietat per tal d'evitar coincidències de funcions i ineficiències.

20. Establir la regió com a administració superior de

l'àmbit del Camp de Tarragona. La regió seria l'ens descentralitzador de la Generalitat de Catalunya i realitzaria funcions que en part du a terme la Diputació, sota la direcció política dels representants de l'àmbit territorial. En el cas de l'actual província de Tarragona, mentre no hi hagi una nova divisió administrativa de l'Estat, la Diputació de Tarragona hauria de repartir els seus pressupostos en dues regions: la de les Terres de l'Ebre i la del Camp de Tarragona.



## Bibliografia

- AAVV (1999): *Catalunya segle XXI. La democràcia dels ciutadans*. Barcelona: Edicions 62.
- Anton, S. (1997): *Diferenciació i reestructuració de l'espai turístic. Processos i tendències al litoral de Tarragona*. Tarragona: El Mèdol.
- Arauzo Carod, J.M. (1999): *Ocupació en el sector cultural a les comarques de Tarragona*. Tarragona: Diputació de Tarragona.
- Bettini, V. (1998): *Elementos de ecología urbana*. Madrid: Trotta.
- Girardet, H. (2001): *Creando ciudades sostenibles*. València: Ediciones Tilde.
- González Reverté, F. (2002): "Estrategias de sostenibilidad para espacios suburbanos en Cataluña. El caso del Baix Penedès". *Geocrítica: Scripta Nova. Revista de geografía y ciencias sociales* 6 (122).
- Indovina, F. (1998): "Algunes consideracions sobre la 'ciutat difusa'". *Documents d'Anàlisi Geogràfica* 33: 21-32.
- Llop Tous, J. (2002): *La industrialització de Tarragona (1957-1971) i les seves circumstàncies*. Tarragona: Arola Editors.
- Nel·lo, O. (2001): *Ciutat de ciutats*. Barcelona: Editorial Empúries.
- Oliveras, J., i S. Roquer (1990): "Le litoral méridional de la Catalogne. Agriculture, tourisme, industrie: un partage difficile de l'espace". *Géographie d'une Espagne en mutation*. Fourneau, F., Humbert i M. Valenzuela (eds.), 53-72. Madrid: Casa de Velázquez.
- Roquer Soler, S., ed. (1999): *Diagnosi socioeconòmica. Estratègies de desenvolupament a la província de Tarragona*. Tarragona: URV.
- Rueda, S., A. Sanz, F. Magrinyà et al. (1999): *La ciutat sostenible: un procés de transformació*. Girona: Servei de Publicacions de la Universitat de Girona.
- Segarra Blasco, A., ed. (1999): *Creixement econòmic i organització industrial a l'arc de la Mediterrània i al corredor de l'Ebre*. Tarragona: URV i Autoritat Portuària de Tarragona.
- Segarra Blasco, A., ed. (2002): *L'Impacte de la Universitat Rovira i Virgili sobre el territori*. Valls: Cossetània.
- Terradas, J. (2001): *Ecologia urbana*. Barcelona: Generalitat de Catalunya, Departament de Medi Ambient.
- Ward, C., A. García Calvo i A. Estevan (1996): *Contra el automòvil. Sobre la llibertat de circular*. Barcelona: Virus editorial.