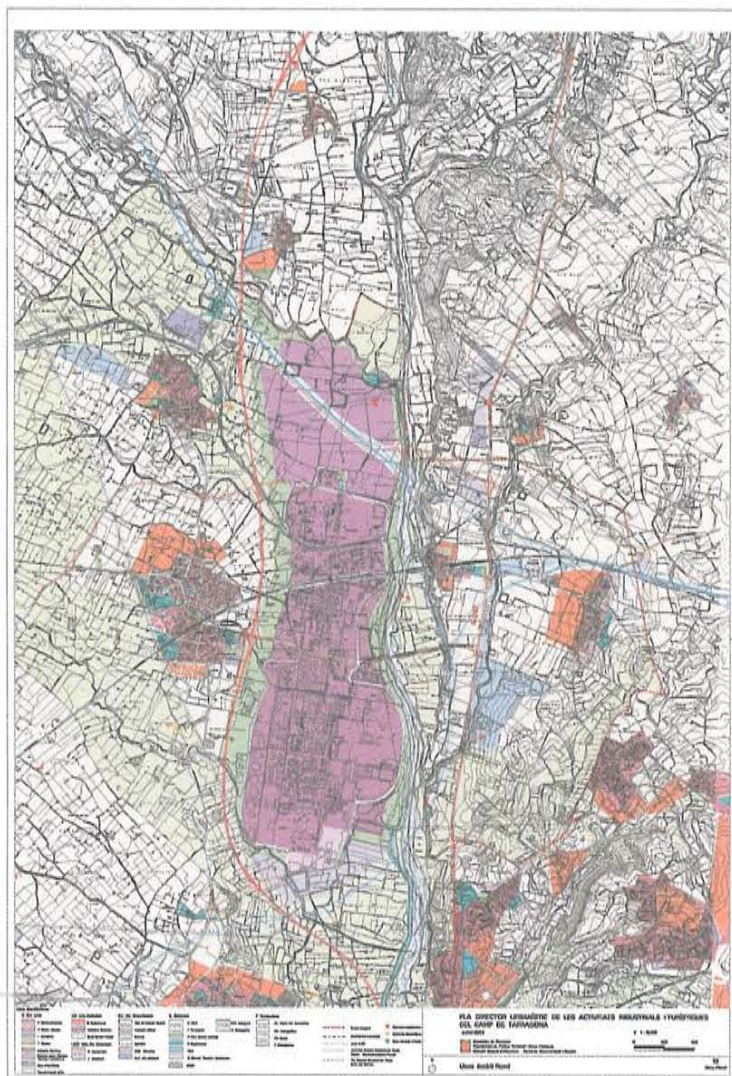


# El Pla director urbanístic de les activitats industrials i turístiques del Camp de Tarragona



L'àmbit d'aquest Pla director urbanístic comprèn una superfície de 109,77 km<sup>2</sup>, amb els assentaments sud i nord de la indústria química situats a la dreta del Francolí, el centre recreatiu i turístic de Port Aventura i el Port de Tarragona, a més de totes les àrees complementàries i de transició entre els assentaments esmentats.

Les dues indústries, la química i la de lleure, són, sens dubte, el motor de creixement econòmic i social de la zona, ultrapassant els límits d'influència més propers i convertint el territori esmentat en el més dinàmic de Catalunya, després de l'àrea metropolitana de Barcelona. És per aquest motiu, i per les repercussions que el seu desenvolupament pot tenir en el futur, que cal buscar la manera de conjugar les diferents activitats que s'hi desenvolupen.

El territori que sustenta totes aquestes activitats ha estat objecte de pressions mediambientals que cal redefinir des d'una nova òptica, amb el model de creixement sostenible com a objectiu.

A través d'aquest document del PDU, que recull els criteris dels diferents estudis previs i plans sectorials desenvolupats fins ara, es vol donar forma a un seguit de mesures que permetin harmonitzar les diferents activitats econòmiques que conviuen en l'àmbit central del Camp de Tarragona i que en possibiliten el creixement econòmic. Alhora, cal mantenir la qualitat i la coherència territorial, i impedir que el sòl, aquest element indispensable per desenvolupar-hi les activitats, es trobi sotmès a una degradació superior a la que pot suportar.

## El Pla territorial del Camp Una proposta per a les infraestructures ferroviàries

Originàriament les comarques es basaven en àrees de mercat i comprenien aquelles zones d'influència d'un determinat centre d'activitat que permetien anar i tornar en un mateix dia. Aquesta definició territorial es basava en la mobilitat d'aïllores fonamentada en les cavalleries. Els nous sistemes de transport, principalment el terrestre mitjançant vehicles de motor, combinat amb els sistemes viaris d'alta velocitat i capacitat, canvien totalment aquest concepte inicial. Actualment queda reduït a la determinació d'un territori, més o menys històric, amb un comú denominador d'objectius i problemàtiques per resoldre, quasi sempre d'infraestructures i equipaments.

Si bé originàriament i històricament el Camp estava constituït per les comarques del Tarragonès, el Baix Camp i l'Alt Camp, el Pla territorial del Camp de Tarragona, actualment en estudi, incorpora artificialment el Baix Penedès, el Priorat i la Conca de Barberà. De fet, és una incorporació més aviat operativa que no pas d'interrelacions reals. Aquest escrit pretén centrar-se únicament en l'anàlisi de la zona central del Camp, que és on es desenvolupa la major part de l'activitat i la que pateix un major grau de desequilibri. Estaríem parlant de l'àmbit aproximat d'aquell Pla dels 21 municipis que mai no va veure la llum per raons poc explicades.

En el cas del Camp de Tarragona, ens trobem davant la problemàtica d'una àrea metropolitana incipient, encara no estructurada, amb un conjunt de ciutats de diferents mides i necessitats, i amb un seguit d'infraestructures abundants, però poc adients des del punt de vista del Camp. Per si encara no estigués el territori prou trinxat, som davant d'una allau de noves infraestructures, afortunadament encara no del tot definides. La nostra és una realitat bàsicament urbana, la ciutat de ciutats, la ciutat polinuclear, un model cada cop més freqüent a Europa i a tot el món.

L'àmbit del Pla director abasta totalment o parcialment els termes municipals de Constantí, els Garidells, el Morell, els Pallaresos, Perafort, la Poble de Mafumet, Reus, Salou, Tarragona, Vilallonga del Camp i Vila-seca.

### Objectius i criteris d'intervenció

La morfologia del sistema central del Camp de Tarragona, densament urbanitzat i on convergeixen en un espai relativament reduït una aglomeració d'activitat humana i econòmica molt important, requereix criteris d'intervenció i la definició d'estratègies i actuacions plurimunicipals en el marc d'un Pla director.

La centralitat de la ciutat de Tarragona es fonamenta en la mescla d'usos i d'activitats, especialment turístiques i industrials, on les infraestructures de comunicació de llarg recorregut, juntament amb la disposició dels espais lliures, poden tenir un paper fonamental. L'entrada en funcionament de l'estació del tren d'alta velocitat a Perafort pot alterar la configuració actual, però de ben segur reforçarà el paper metropolità de Tarragona. Calia, doncs, pensar la manera com actuar perquè el que ja està consolidat es mantingui i es transformi amb garanties de futur per a la preservació del medi i l'entorn natural, i maximitzar les mesures de seguretat i de control sobre totes les activitats que es desenvolupen en aquest territori, especialment les que puguin comportar riscos sobre els ciutadans.

La motivació bàsica i l'objectiu fonamental d'aquest PDU responen doncs al repte de coordinar l'ocupació territorial de les activitats química, turística i de lleure i, a la vegada, establir criteris de creixement compatibles amb el desenvolupament sostenible del Camp.

A la zona costanera, la intervenció del Pla director es concreta especialment en els espais perimetrals del polígon sud de la indústria química i del centre recreatiu i turístic d'Universal Studios Port Aventura i en els espais de contacte amb les activitats residencials i industrials situades al llarg de la carretera N-340 i el front portuari entre Vila-seca i el riu Francolí. A la zona nord, la limitació de l'àmbit se centra en l'actual polígon nord, la seva expansió, els accessos i les respectives zones de protecció i confluència amb els diferents nuclis poblats existents.

La desagregació per àmbits dels diferents objectius es concreta en els punts següents:

#### De caràcter general

- Establir les directrius per conjugar les necessitats de creixement de les activitats química i turística i preservar els valors paisatgístics i culturals de l'àmbit.
- Establir un model d'ocupació del sòl que afavoreixi la renovació dels sòls urbans i garantir el desenvolupament urbanístic sostenible, d'acord amb els articles 3 i 9 de la Llei d'urbanisme de Catalunya.
- Concreció de les infraestructures de comunicacions d'abast territorial.
- Establir determinacions normatives del Pla director que vinculin les administracions i els particulars.

#### Accessibilitat a la indústria química i a les activitats turístiques

- Racionalitzar i millorar la trama viària i ferroviària i crear un ampli corredor de serveis de dimensió adequada entre polígons, paral·lel a l'espai fluvial del Francolí.
- Completar la xarxa bàsica de comunicacions per afavorir l'accés a les vies de llarg recorregut des dels polígons d'indústria química, en condicions òptimes de seguretat.
- Establir la xarxa de comunicacions per afavorir l'intercanvi modal de mercaderies en condicions adequades de funcionalitat, seguretat i comoditat compatibles amb les consideracions econòmiques i ambientals.
- Potenciar l'accés ferroviari a les zones turístiques de la costa, al CTR i al port sense interferir en el trànsit.

La dualitat Tarragona-Reus, tot i ser la realitat urbana més important, té un important contrapès, sobretot en època estival, a les poblacions de Vila-seca, Salou i Cambrils. També és important l'efecte de les poblacions i les urbanitzacions de la corona nord-est de Tarragona. I no podem oblidar la puixança industrial de Valls i les poblacions veïnes. Tot això configura un marc complex, la fàcil relació del qual respecte de l'exterior fa d'aquesta àrea una de les de major desenvolupament de Catalunya. Per contra, la deficient mobilitat interna per culpa d'unes infraestructures que no resolten l'interrelació dels diferents nuclis o centres d'activitat del Camp pot arribar a ofegar aquest creixement.

L'abast d'aquest article volgutament es concreta en dues propostes que finalment es fonen en una de sola, amb la intenció que serveixin de detonant per obrir un imprescindible debat més general. Ambdues fan referència a la xarxa ferroviària.

De l'AVE no en podem dir res, llevat de la manca visible de previsió d'accessos a la suposada estació central del Camp de Tarragona situada a la Secuita-Perafort. És una infraestructura d'àmbit nacional i tot es decideix fora de les nostres contrades. La nostra capacitat d'intervenció en aquest tema és pràcticament nul·la.

Un tema que incideix directament en la ciutat de Tarragona però, com veurem, d'una importància estratègica a nivell del Camp, és la situació de l'estació de ferrocarril de Tarragona. El projecte de la Façana marítima de Bofill preveu el soterrament de la línia actual amb importants problemes logístics als dos extrems del soterrament (Pont d'Armes i Francolí). Respecte de l'estació, la situa a pocs metres del seu emplaçament actual, per tant l'accessibilitat no varia substancialment. La proposta que aquí es planteja preveu el desviament de tota la línia per un traçat similar al de l'autopista amb els túnels corresponents, fins a ubicar la nova estació

#### Infraestructures de caràcter territorial

- Establir criteris per a la reserva d'espais per a serveis tècnics no previstos pel planejament urbanístic vigent i delimitar les condicions d'implantació.
- Protegir i potenciar els actuals racks per minimitzar l'impacte i el cost del transport de matèries primeres en condicions òptimes de seguretat.

#### Proteccions i espais lliures

- Recollir en el planejament general dels municipis les directives sectorials que fixen franges de seguretat entre els assentaments residencials/turístics i els àmbits químics.
- Identificar els espais de valor cultural, arqueològic o paisatgístic situats dins i fora dels àmbits d'indústria química per tal d'instrumentar mesures de protecció.

#### Usos predominants

- Definir els usos predominants i recomanats dels sòls en l'entorn immediat de la indústria química.
- Fomentar la transformació d'ús de les àrees industrials més properes als nuclis urbans de Tarragona.
- Evitar les activitats d'indústria química fora dels àmbits químics delimitats pel Pla director, fomentar el trasllat de les activitats existents disperses en els municipis, dins els àmbits nord i sud.

#### Concreció de les directrius

El PDU, a més de fixar uns objectius, definir-ne l'abast territorial i establir el termini d'un any per adequar els respectius planejaments generals dels municipis, preveu un termini per portar-ne a terme la revisió i els criteris de seguiment.

El PDU estableix un seguit de determinacions de caràcter territorial i concreta les infraestructures de comunicacions d'abast territorial, els perímetres màxims d'indústria química, la xarxa bàsica d'espais lliures de protecció i seguretat, així com les determinacions específiques per a cada classe de sòl.

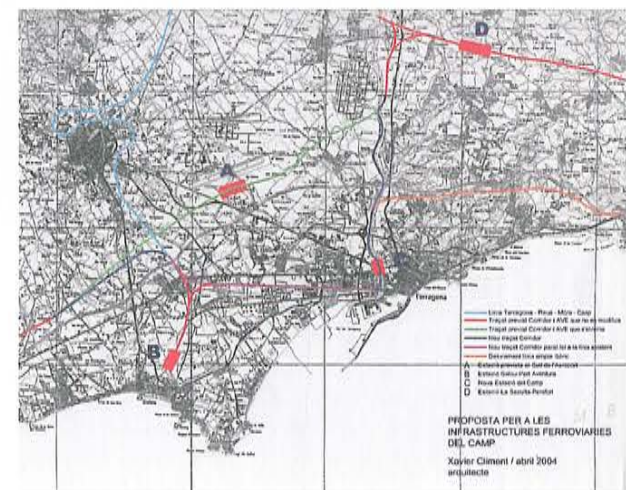
Un cop establerts els usos predominants del PDU, a l'àmbit sud es concreten diferents àmbits per a usos complementaris a les activitats predominants i que requeriran, a més a més, un tractament específic de les infraestructures, la transformació de l'ús industrial i la creació d'un parc d'activitats i de serveis tecnicoambientals i de seguretat.

Estableix els criteris de compatibilitat d'usos, defineix que no és permès d'implantar noves activitats d'indústria química fora dels àmbits expressament delimitats com a recintes químics nord i sud, i que s'ha de fomentar el trasllat de les indústries químiques existents als àmbits esmentats o bé a d'altres igualment adequats. Els sòls previstos pel planejament per a activitats industrials delimitades als plànols urbans no consolidats i urbanitzables queden limitats a tipus d'indústria compatible amb la indústria química i per emplaçar els espais lliures d'edificació, si és possible, sobre els terrenys més propers als àmbits d'indústria química. Preveu que les activitats residencials i turístiques no han de provocar interaccions negatives amb la indústria química. També preveu que cal incrementar les reserves de sòl destinades a serveis tècnics, ambientals i/o dotacions per satisfer les necessitats que genera la fluctuació estacional de població, i també que els sòls urbanitzables residencials de l'àmbit del CRT que actualment afecten l'espai del PEIN de la Sèquia major, al terme municipal de Vila-seca, s'hauran de reubicar de manera que es preservi tot aquest espai i resti com a sòl no urbanitzable.

El PDU determina sòls no urbanitzables de protecció especial entre els perímetres màxims d'indústria química i els sòls urbans i urbanitzables, per raó del seu paper estructurador del territori, pel valor agrícola i per l'ambiental, que romandran preservats del procés urbà i quedaran classificats com a sòls no urbanitzables de protecció especial, i no poden ser objecte de cap modificació puntual dels Plans d'ordenació urbanística

a l'Horta Gran, a l'altre costat del Francolí, davant el Parc Central. Aquest plantejament topava amb les instal·lacions de CLH (Campsa), que dificultaven la sortida del traçat, però avui sembla que la utopia del trasllat de les seves instal·lacions comença a materialitzar-se.

D'altra banda, el nou Corredor del Mediterrani pretén lligar l'actual línia de València amb el traçat de l'AVE a la zona de Puigdelí. Això obliga a instal·lar uns intercanviadors d'amplada per adaptar l'ample ibèric de la línia de València amb la resta de traçat d'amplada internacional. La segona estació central del Camp (ja teníem la de l'AVE) pretén situar-se, segons el consens polític adoptat, a mig camí entre Reus i Tarragona, al sud de



municipals, plans generals o normes subsidiàries vigents que comporti canvis en el règim de classificació dels sòls actual. Aquests sòls protegits han de ser conservats adequadament per garantir-ne el caràcter agrícola i forestal i la millor seguretat de la seva riquesa natural i ambiental enfront d'altres activitats que desvirtuin la naturalesa i la unitat del paisatge que es protegeix.

Un dels aspectes principals que té en compte el PDU és l'accessibilitat i la regulació del trànsit produït pels polígons nord i sud, que s'haurà d'adequar per tal d'evitar la circulació de vehicles industrials que transportin matèries classificades per les vies de caràcter local o per les que esdevenen receptors de trànsit interurbà.

Així, es preveu deixar lliure d'aquest tipus de vehicles l'actual N-340a, l'avinguda de la Pineda i l'actual i nova N-240, entre d'altres.

Al polígon sud es preveu:

a) Rotonda de Bellisens, per ubicar a la cruïlla entre l'autovia del mateix nom i l'N-340a, que permet l'accés a les empreses situades al nord del ferrocarril de València.

b) Rotonda existent, ubicada a la cruïlla entre l'N-340 i la carretera de la Pineda, que resol l'accés de les empreses ubicades al nord-oest del polígon sud.

c) Autovia de Salou, en sentit llevant, per ser utilitzada per les empreses situades al sud del ferrocarril de València i sud de la mateixa autovia.

Amb aquesta finalitat es redactarà un Pla especial d'infraestructures viàries que resolgui la mobilitat del polígon a partir de les hipòtesis anteriors.

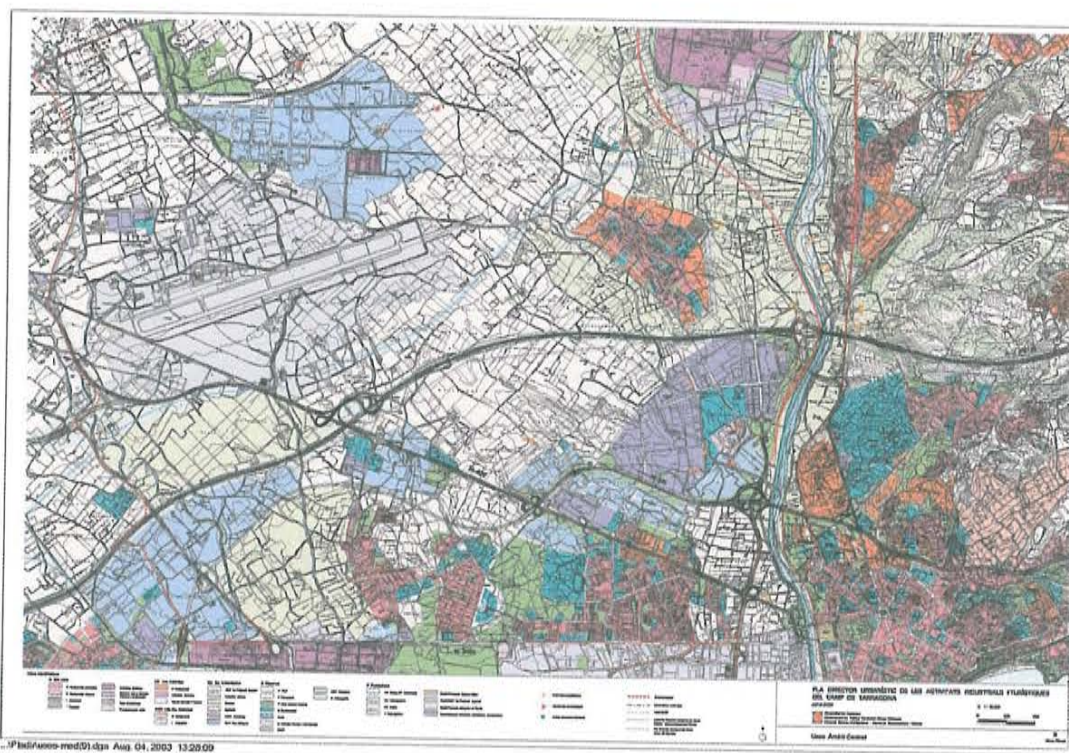
Les mesures d'accessibilitat viària tenen el suport d'actuacions ferroviàries com el nou accés ferroviari al Centre recreatiu i turístic de Port Aventura i el destí exclusiu de la xarxa ferroviària sud al servei directe del recinte industrial.

La potenciació del sistema de transport de productes a doll mitjançant canonades (*rack*), que avui enllaça directament el port de Tarragona amb els sectors industrials, permetrà alliberar de trànsit pesant i de matèries perilloses les principals vies de comunicació terrestre del port i els diferents sectors industrials. Aquest sistema que presenta nombrosos avantatges entre els quals destaquen: més seguretat en la manipulació i el transport dels productes químics, rendiments elevats, automatisme adaptable a qualsevol traçat o distància, independència de les variacions climàtiques, manteniment senzill... el situa en una posició òptima per facilitar el transport continu a un cost inferior respecte del trànsit per carretera.

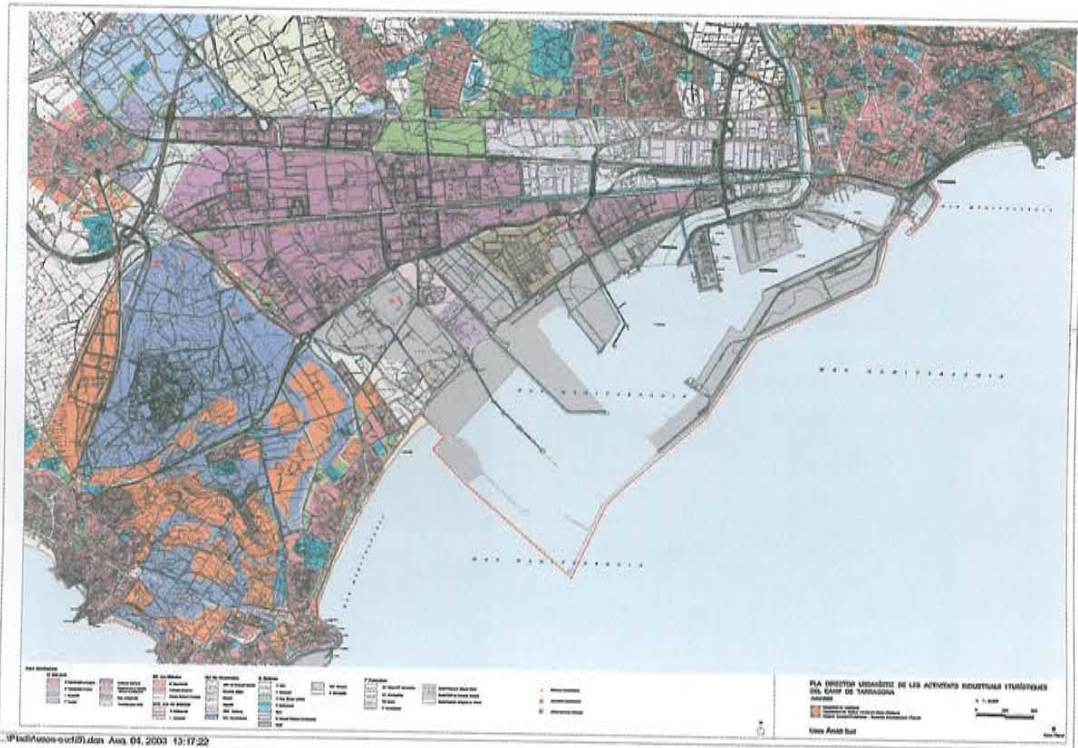
Així, es qualifiquen de sistema general d'equipaments de serveis tècnics i de transport de configuració lineal la totalitat dels sòls destinats al pas de feixos de canonades d'interconnexió de serveis entre els àmbits químics nord i sud, anomenats *racks*.

El PDU preveu que les característiques de les infraestructures de caràcter territorial es tinguin en compte en els plans d'ordenació urbanística municipal, amb reserves per a espais destinats al tractament i el reciclatge de residus, que les noves esteses de xarxes de serveis siguin soterrades llevat d'aquelles que per raó de seguretat de les persones i dels béns no ho han de ser. A més a més, incorpora com a directrius del PDU els projectes i els compromisos que, de manera concertada, l'Agència Catalana de l'Aigua, la indústria química i el port de Tarragona estan duent a terme, entre d'altres a les rieres de la Boella i la Baorada, per tal d'executar les obres oportunes que permetin renovar el sistema d'abocaments d'aigües residuals al mar, i substituir-lo per d'altres amb punts d'abocament.

Pel que fa a la protecció del patrimoni, el PDU identifica els espais protegits més rellevants per raó de llurs valors culturals, arquitectònics, arqueològics o paisatgístics. La directriu al planejament urbanístic es concreta en la necessitat d'instrumentar les mesures, en cada cas adients, per impedir l'afectació negativa envers el patrimoni per causa de la contaminació atmosfèrica, de les aigües del subsòl, de perturbacions per



Pla d'ordenació urbanística municipal de Tarragona. Aug. 04. 2003 13:20:09



Pla d'ordenació urbanística municipal de Tarragona. Aug. 04. 2003 13:17:22

sonolls i vibracions, risc d'explosions, incendis, riscos mecànics o similars, o qualsevol altra contingència. La concreció dels valors del territori, a més d'afavorir-ne l'ús racional, ha de possibilitar la protecció i la millora del paisatge, les visuals, l'*skyline* i l'harmonia cromàtica amb l'entorn. A l'àmbit sud s'estableixen un seguit de disposicions específiques, com són definir l'àmbit màxim d'indústria química o definir uns àmbits on s'ha de facilitar la transformació de l'ús industrial cap a activitats d'indústria-aparador, seus d'empreses, logística i les complementàries a l'activitat industrial.

Aquest desenvolupament es produirà esglaonadament en el temps, per fases, i es donarà prioritat a l'àrea que limita amb el riu Francolí.

En els sòls que limiten amb el riu Francolí, entre la carretera N-340 i el port, es preveu la transformació de l'ús industrial cap a activitats de centre de negocis, oficines, i les residencials complementàries a l'activitat industrial, que hauran de conformar un parc lineal al llarg del riu.

Els sòls, avui ocupats en part per la Universitat Laboral i en part pel sistema general portuari, es destinaran a parc d'activitats, on a més de les aules, els laboratoris pesants i els tallers docents i d'investigació, es podran implantar centres de transferència tecnològica i recerca de les indústries químiques, energètiques, mediambientals i de les ciències del mar.

El Pla especial que concretarà la distribució d'usos, garantirà la preservació del patrimoni arquitectònic i de les pinedes existents i donarà continuïtat a la xarxa d'espais lliures de l'àrea de transformació d'ús i al "mur verd" del recinte químic.

*Joan Llorc i Corbella, arquitecte*  
Director General d'Urbanisme

l'aeroport. La raó és estrictament políticosalomònica, ja que ningú no es creu això de la intermodalitat entre els sistemes ferroviari i aeri. Entre altres raons, perquè en aquests moments ja s'està construint l'aeroport de Castelló, i s'estan cercant terrenys per al de Lleida. Però hi ha altres alternatives potser no prou analitzades.

A partir de la nova estació proposada a la ciutat de Tarragona, aprofitant gran part de les vies existents de la línia de València, i fent un nou ramal a la vora del Francolí, trobem la nova estació de Tarragona proposada a l'Horta Gran, la que podria convertir-se en la definitiva Estació Central del Camp, amb una accessibilitat absoluta i amb molt bona intermodalitat ferrocarril-autobús a partir d'una nova estació d'autobusos a escala comarcal, situada al costat de l'estació del tren.

Amb aquesta proposta combinada aconseguiríem: 1) alliberar la costa del tren, cosa que milloraria l'accés a les platges, se simplificarien els treballs de la façana marítima, i barrriades senceres com l'Arrebassada o Cala Romana veurien el mar; 2) situar l'estació en un lloc completament accessible des de tot el Camp, a partir de les actuals infraestructures viàries amb petites intervencions de lligam i remat; 3) no sobrecarregar el territori amb noves barreres, ja que els trams nous de via discorrerien paral·lels al riu i al *rack* de canonades de la petroquímica; 4) per als ciutadans d'altres poblacions com Reus o Vila-Seca, el canvi de situació de l'estació només suposaria uns quants minuts més de desplaçament; 5) disminució de costos en concentrar en una sola nova estació les dues actualment previstes i l'intercanviador; 6) possibilitat d'interconnectar la línia Tarragona-Reus-Mora-Casp amb totes les altres.

L'actual estació de Tarragona és la tercera de Catalunya en nombre de viatgers. Segons dades publicades al Diari de Tarragona, dels 7.153 usuaris al dia, 1.156 passatgers prenen un tren tipus Talgo, Euromed

o Arco, del total de 16 en cada sentit que cada dia s'aturen al nostre territori. Si no hi posem remei, deixaran de passar per la ciutat de Tarragona. La proposta en estudi del TramCamp, tot i el poc brillant inici del TramBaix, pot ser la solució d'aquest territori per establir una subxarxa que connecti les principals poblacions i els centres d'activitat entre ells i amb els centres de transport. Però sempre haurà de ser a partir de l'aprofitament de les infraestructures o els traçats actuals, sense introduir noves barreres al territori.

Una xarxa ferroviària no la variarem en menys de 50 anys, per això és fonamental una anàlisi profunda i exhaustiva de les diferents possibilitats i alternatives. Aquesta proposta pretén encetar l'imprescindible debat que ha de conduir a una proposta definitiva i consensuada a partir de criteris racionals i no merament polítics. Si el progrés del Camp ha de cercar equilibris entre poblacions com Tarragona i Reus, trobem-los. Però equilibri no significa posar una estació al mig del no-res compromentent el creixement de l'aeroport i trinxant novament el territori per no haver cercat unes compensacions assenyades.

No es pretén trencar cap consens polític sinó suggerir-ne un de nou més estructurat i global. La proposta no està feta des d'una visió centralista per part de Tarragona, però és cert que la ciutat en surt beneficiada. Com dèiem al començament, hem de pensar en el territori. Així, doncs, si el model correcte d'infraestructures ferroviàries determina finalment que la situació òptima de l'Estació Central del Camp és la proposada, caldrà cercar nous equilibris territorials en altres àmbits. Si el consens ha de ser posar-ho tot al mig perquè ningú no s'ofengui, ja podem deixar-ho córrer.

L'eina indispensable és el Pla territorial del Camp de Tarragona i l'agent que ha de determinar i decidir aquestes qüestions és necessàriament el

Consorti del Camp. Però dues coses han de millorar: en primer lloc cal accelerar la redacció del PTCT perquè l'horitzó promès del 2005 sigui en el primer trimestre i no en el darrer. Mentre no es redacti aquest instrument urbanístic, caldria establir una moratòria suficient tant de planejament com, sobretot, de projectes d'infraestructures, perquè sigui aquest document territorial, i no un altre, el que determini les solucions òptimes. D'altra banda, com ja reclamen alguns dels agents del mateix Consorci, aquest s'hauria de tecnificar en les propostes, i deixar la política únicament per l'hora de triar l'alternativa més vàlida d'entre les que es presentin.

No podem perdre el tren, però tampoc no podem oblidar altres temes com el desviament de la CN-340 al seu pas per Tarragona i la nova autovia Tarragona-Valls-Montblanc-Tàrraga i la seva continuació fins al Cantàbric. Així com la 340 és una qüestió que només cal que maduri, l'eix Cantàbric-Mediterrani és fonamental per mantenir la competitivitat del Camp. Si fins ara la Costa Daurada i el Port de Tarragona eren la platja i la sortida natural de l'Aragó al mar, cal tenir present que ja s'està executant l'autovia Saragossa-Terol-Sagunt amb tot el canvi d'accessibilitat i de destinacions que això suposarà.

Els equilibris territorials són fonamentals, tant els interns com els externs. És per això que la planificació global és imprescindible i per tant hem d'impulsar la redacció del Pla parcial territorial del Camp com a eina imprescindible per al nostre territori.

*Xavier Climent Sánchez, arquitecte*