



**Generalitat
de Catalunya**

Procés participatiu “El futur del Camp”

**Directrius de planejament
urbanístic de l'àmbit metropolità
del Camp de Tarragona**

Informe de resultats de la sessió

Taula 1 - mobilitat, metabolisme i àmbit territorial

Reus, 4 d'octubre de 2021

participa.gencat.cat

Unitat impulsora del procés participatiu

Direcció General d'Ordenació del Territori i Urbanisme del Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori

Unitat que acompanya

Direcció General de Participació Ciutadana i Processos Electorals

Empresa dinamitzadora i que redacta l'informe

Gabinet Ceres

Contingut

1	Introducció.....	4
1.1	Antecedents i context	4
1.2	Objectius del procés participatiu.....	4
1.3	Eixos del procés participatiu	4
1.4	Fases del procés participatiu	5
1.5	Dinàmica de la sessió.....	6
2	Assistència i participació	7
2.1	Perfil de les persones participants.....	7
2.2	Llistat d'entitats participants	8
3	Recull d'aportacions	10
3.1	Eix de debat 1 - Mobilitat	10
3.1.1	Models desitjats i no desitjats	10
3.1.2	Problemes, dèficits i riscos	12
3.1.3	Mesures, millores i oportunitats	12
3.2	Eix de debat 2 - Metabolisme.....	15
3.2.1	Models desitjats i no desitjats	15
3.2.2	Problemes, dèficits i riscos	16
3.2.3	Mesures, millores i oportunitats	17
3.3	Àmbit territorial	20
4	Annex. Resultats de l'enquesta d'avaluació de les sessions	23
4.1	Perfil.....	23
4.2	Valoracions.....	25
4.3	Convocatòria	28

1 Introducció

La Secretaria de l'Agenda Urbana i Territori del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya ha iniciat un primer diagnòstic d'identificació dels elements conjunts i comuns dels diferents municipis del sistema urbà metropolità del Camp de Tarragona (AMCT). I amb la finalitat de definir les directrius i continguts que han de guiar l'elaboració d'un pla urbanístic de caràcter supramunicipal. Un pla vertebrador i complementari de la planificació urbanística vigent de cada municipi.

Per portar a terme aquest treball de diagnòstic previ, la Secretaria de l'Agenda Urbana i Territori ha volgut incorporar, des de la fase inicial, la visió, el posicionament, l'opinió i les aportacions de diferents agents socials implicats, tals com institucions locals, universitat, centres de recerca, teixit associatiu i ciutadania, mitjançant l'impuls d'aquest procés participatiu.

1.1 Antecedents i context

La motivació per impulsar aquest estudi i procés participatiu neix de la necessitat de treballar en un territori complex en el qual interactuen un conjunt de municipis i que ha experimentat importants transformacions en els últims anys, però que no compta amb un enfocament metropolità que plantegi i resolgui reptes i problemàtiques conjunts del territori.

1.2 Objectius del procés participatiu

Els objectius del procés participatiu són els següents:

- ➔ Contribuir a un millor coneixement de les dinàmiques territorials que operen al sistema urbà del Camp de Tarragona
- ➔ Elaborar des del territori un primer diagnòstic de la realitat metropolitana i les lògiques supramunicipals a través d'un debat obert amb les diferents disciplines professionals i els representants institucionals
- ➔ Fer extensiu a la ciutadania els reptes a resoldre i les oportunitats per assolir un territori més coherent i millor estructurat a escala supramunicipal
- ➔ Partint dels continguts extrets del diagnòstic participat, articular les directrius sobre les que caldrà versar l'elaboració d'un document de planificació urbanística estratègica adaptat a les especificitats del Camp de Tarragona

1.3 Eixos del procés participatiu

El procés participatiu planteja recollir propostes en relació als següents eixos de debat:

- Eix 1. Determinació de l'àmbit metropolità del Camp de Tarragona.
- Eix 2. Models de mobilitat i accessibilitat òptima en el Camp de Tarragona.

Eix 3. Protecció i valor de l'espai agrícola. Factors determinants de la qualitat mediambiental i paisatgística dels espais oberts. Compatibilitat d'usos en l'espai obert.

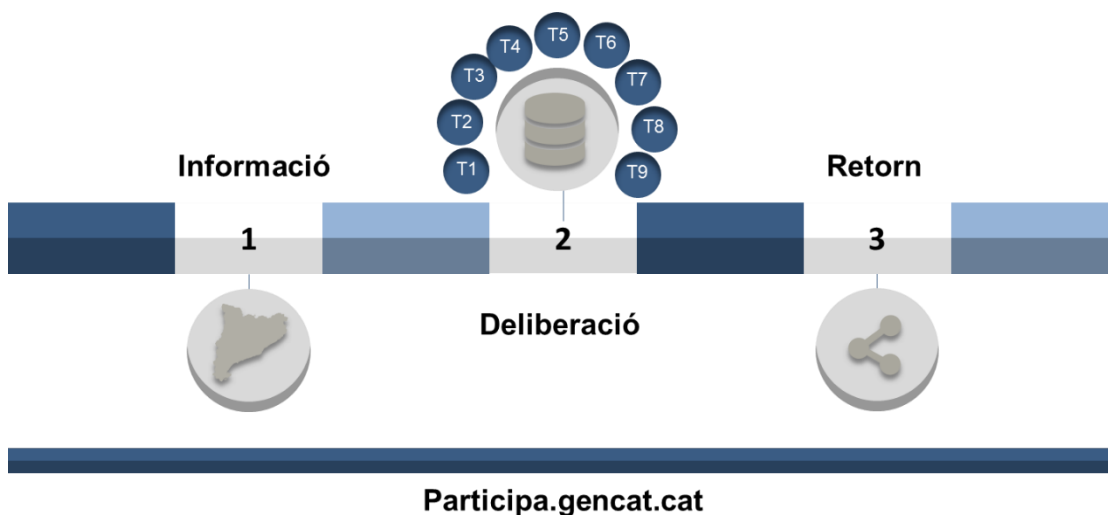
Eix 4. Modernització dels assentaments urbans, les polítiques de sòl i habitatge supramunicipals, les operacions de reciclatge urbà i equipaments d'abast territorial, els espais de reserva, la costa, les densitats urbanes i els teixits urbans mixtes.

Eix 5. Projecció del model econòmic del territori, dels polígons industrials i les grans infraestructures: port, aeroport i TGV.

Eix 6. Definició del models mancomunats energètics i metabòlics: xarxes de consum i residus, i ordenació de les seves infraestructures.

Eix 7. Governança.

1.4 Fases del procés participatiu



Les diferents fases en que s'ha organitzat el procés persegueixen els següents objectius específics:

1. **Fase d'informació.** Donar a conèixer el procés participatiu, es socialitza el projecte i s'informa sobre les possibilitats per participar, a més de convocar els diferents actors i ciutadania.
2. **Fase deliberativa.** Taules de debat temàtiques amb l'objectiu d'aprofundir en les diferents problemàtiques pròpies i compartides del territori, construir coneixement i, sobretot, identificar línies potencials i estratègiques de desenvolupament i recollir les aportacions d'institucions públiques i experts locals. S'hi afegeix un qüestionari en línia per recollir les opinions també de la ciutadania.
3. **Fase de retorn.** Difondre els resultats obtinguts del procés participatiu.

1.5 Dinàmica de la sessió

La dinàmica seguida durant les taules temàtiques han tingut la següent estructura:

1. Benvinguda i contextualització del procés
2. Debat entorn el primer eix de la taula mitjançant la tècnica visions de futur
3. Debat entorn el segon eix de la taula mitjançant la tècnica visions de futur
4. Determinació de l'àmbit territorial
5. Cloenda i avaluació

El debat entorn els eixos temàtics ha permès recollir aportacions relatives a diferents aspectes:

- Els models de futur desitjables i no desitjables per a cada eix
- Els problemes, dèficits o riscos que caldria resoldre per aconseguir el model desitjat i evitar el no desitjat
- Les mesures, millores i oportunitats associades al model desitjat

La determinació de l'àmbit territorial s'ha realitzat en base a un mapa on les persones participants han identificat els municipis que requereixen d'una visió conjunta i que poden definir un àmbit central sobre el que estructurar un planejament conjunt.

2 Assistència i participació

2.1 Perfil de les persones participants

A la sessió, han participat un total de 30 persones, que suposa el 100% del total de persones convocades.

Taula 1. **Gènere de les persones participants**

	Persones participants	%
Homes	22	73,3%
Dones	8	26,7%
Total	30	100%

2.2 Llistat d'entitats participants

A continuació es presenta el llistat d'entitats participants a la sessió i el nombre de persones participants en representació de cada entitat.

Taula 2. **Llistat d'entitats participants**

ENTITATS REPRESENTADES	Nombre participants (persones)
Agència Catalana de l'Aigua (ACA)	1
Ajuntament de Cambrils	1
Ajuntament de Constantí	1
Ajuntament de La Canonja	1
Ajuntament de La Secuita	1
Ajuntament de Reus	1
Ajuntament de Salou	1
Ajuntament de Tarragona	2
Ajuntament de Vila-Seca	1
ATM Camp de Tarragona	1
Centre de Recerca Urbana del Camp (CRUC URV)	1
Col·legi d'Enginyers Industrials (EIC)	1
Col·legi d'Arquitectes de Catalunya (COAC)	1
Col·legi de Geògrafs	1
Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de Catalunya (CECCP)	1
Consell Comarcal del Tarragonès	1
Diputació de Tarragona	1
Generalitat de Catalunya	1
Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA)	1
Port de Tarragona	1
SECOMSA	1

ENTITATS REPRESENTADES	Nombre participants (persones)
Servei Territorial d'Urbanisme de Tarragona (Generalitat de Catalunya)	2
Universitat Rovira i Virgili (URV)	6
Total	30

3 Recull d'aportacions

Les aportacions recollides a la present taula, s'estructuren en base a tres eixos concrets:

1. Mobilitat
2. Metabolisme
3. Àmbit territorial

3.1 Eix de debat 1 - Mobilitat

Per tal de poder reflexionar i debatre entorn l'eix de mobilitat, s'ha partit d'una sèrie de temes i preguntes que s'han traduït en aspectes clau que les persones participants han pogut tenir visibles durant el debat per tal de tenir-los en compte:

- Temes clau:
 - Plantejar models de mobilitat i accessibilitat òptima en el Camp de Tarragona.
 - Fomentar la mobilitat activa i optimitzar l'accessibilitat a través del transport públic al Camp de Tarragona
- Preguntes clau:
 - Quines creieu que són les principals mancances en els models de mobilitat actuals de l'AMCT?
 - Quins són els principals dèficits de la xarxa d'infraestructures i mobilitat de l'AMCT?
 - Com podria millorar la xarxa de transport públic de l'AMCT?
 - Quines mesures es podrien aplicar per fomentar l'ús de la mobilitat activa?
 - Com podríem potenciar la intermodalitat entre xarxes i serveis?
 - Quin paper juga la qualitat de l'espai públic o les estacions com a punts d'intercanviador?

3.1.1 Models desitjats i no desitjats

A continuació, es mostra el núvol de paraules elaborat entorn els aspectes que definirien el model de futur desitjat per a l'àmbit metropolità del Camp de Tarragona en relació a l'eix mobilitat.

Aquests núvols mostren els aspectes repetits amb diferents grandàries de fonts, sent les més grans les que identifiquen els que més s'han repetit. No obstant, cal fer-ne una lectura més a fons, doncs en molts casos els conceptes poden estar escrits de forma diferent però correspondre a una mateixa idea clau. Per aquest motiu, sota de cada núvol s'identifiquen els aspectes més coincidents.



Els principals aspectes, doncs, que definirien el model desitjable quant a mobilitat serien: sostenibilitat, intermodalitat , eficiència, equilibri territorial, transport públic i connectivitat.

Tot seguit, es mostra el núvol de paraules elaborat entorn els aspectes que definirien el model de futur no desitjat per a l'àmbit metropolità del Camp de Tarragona en relació a l'eix mobilitat:



Els principals aspectes, doncs, que definirien el model no desitjable quant a mobilitat serien: vehicle privat, no sostenible, lent, fragmentat i ineficient.

Aquestes visions de futur són les que han guiat la reflexió i debat posterior entorn als problemes, dèficits i riscos, i les mesures, millores i oportunitats.

3.1.2 Problemes, dèficits i riscos

- **Problemes i dèficits en el transport públic i ús excessiu del transport privat**

Insuficiència i inadequació del model de transport públic interurbà, destacant la poca freqüència de pas, la manca d'accessibilitat i la no capillaritat, entesa com la manca de connexió entre territoris i transports públics interurbans que es puguin combinar amb el transport privat.

També es detecta un excés de mobilitat privada per desplaçar-se al lloc de treball.

D'altra banda, s'esmenta que són tantes les facilitats i els avantatges per fer servir el cotxe privat (cost reduït de l'aparcament, disponibilitat d'infraestructures, estalvi de temps...), que es genera una desmotivació en la població per fer servir el transport públic, i no hi ha la necessitat de millorar-ho. A més, s'ajunta amb la manca de cultura del transport públic i el poc coneixement sobre la mobilitat sostenible "agafem el cotxe per tot".

- **Fragmentació del territori i dels nodes de comunicació**

Fragmentació del territori causada en major part per la dispersió i la poca comunicació de les infraestructures de mobilitat. També s'esmenta la presència d'infraestructures de pas que no són utilitzades per la gent del territori i que, per tant, fan més ineficient el model de mobilitat actual.

- **Manca d'infraestructures sostenibles**

Es detecta com un problema la manca d'infraestructures adequades i adaptades a nous transports privats més eficients i sostenibles, com ara punts de recàrrega elèctrica per a turismes i camions.

- **Desconnexió de l'AVE i l'aeroport**

La ubicació actual de l'AVE i de l'Aeroport de Reus és inadequada i crea una manca d'interconnexió i de connectivitat en quant a la mobilitat del Camp de Tarragona, sobretot entre municipis. Aquesta problemàtica s'identifica en molta més mesura en l'AVE que en l'aeroport.

- **Risc del transport de mercaderies perilloses**

Per últim, un dels riscos més esmentats ha estat el transport de mercaderies perilloses per vies molt concorregudes de l'interior urbà.

3.1.3 Mesures, millores i oportunitats

- **Potenciar, afavorir i fer eficient el transport públic**

S'haurien d'implantar millores en quant a l'adaptació de les freqüències de busos i trens i l'accessibilitat a les infraestructures pròpies del transport públic.

També s'esmenta la importància de compartir el coneixement i la cultura sostenible per motivar a la població sobre la necessitat d'utilitzar aquest tipus de transport i evitar l'ús de vehicle privat.

Tot plegat ajudaria a millorar la capillaritat i a potenciar la mobilitat interna pública de tot el territori.

- **Mancomunar infraestructures i potenciar la intermodalitat**

Compatibilitzar usos diferents d'infraestructures i reaprofitar vies en desús tant viàries com ferroviàries.

S'afegeix també la necessitat d'aprofitar les infraestructures ja existents per l'ús d'altres modalitats de transport com el patinet o la bicicleta,

- **Disposar d'un pla de mobilitat territorial**

Vist com una oportunitat per facilitar la implementació d'infraestructures per nous models de mobilitat.

- **Disposar del Tramvia**

S'afegeix com a nova proposta de transport per afavorir la interconnectivitat, tant urbana com interurbana, i potenciar la xarxa de comunicacions amb transport públic, assumint les pèrdues econòmiques que implica.

El seu cost i manteniment serien els factors que propiciarien que no existís una visió comuna sobre la idoneïtat de crear-lo.

- **Impulsar la mobilitat activa i sostenible**

Pacificar els espais públics amb l'ús de transports més eficients com la bicicleta, el patinet, o instal·lar punts de recàrrega per la utilització de vehicles elèctrics. Es proposa inclús fer proves pilot de mobilitat sostenible amb vehicles privats.

- **Cohesió política**

Es plasma la necessitat d'aconseguir una cohesió política en relació a actuacions que facilitin la intermobilitat i de tenir una visió global pel nou model de mobilitat.

- Articular el pas de **mercaderies ferroviàries** o recuperar els trams externs per on circulaven, a fi d'evitar riscos dins de l'àrea urbana.
- Aprofitament d'**ajudes** i fons europeus "Next Generation"

A continuació, es mostra una taula resum de les aportacions recollides.

Eix 1 – Mobilitat		
Línies de treball	Agrupació propostes	Aportacions
Problemes, dèficits i riscos	Problemes i dèficits en el transport públic i ús excessiu del transport privat	<ul style="list-style-type: none"> • Insuficiència i inadequació • Poca freqüència i accessibilitat • No capil·laritat • Facilitats pel vehicle privat
	Manca d'infraestructures sostenibles	<ul style="list-style-type: none"> • Punts de recàrrega elèctrica
	Fragmentació del territori i dels nodes de comunicació	<ul style="list-style-type: none"> • Dispersió i poca comunicació d'infraestructures • Infraestructures de pas

Eix 1 – Mobilitat		
	Desconnexió de l'AVE i de l'aeroport	<ul style="list-style-type: none"> • Ubicació inadequada de l'AVE • Manca de connexió de l'aeroport • Poca connectivitat de l'AVE
	Risc del transport de mercaderies perilloses	<ul style="list-style-type: none"> • Transports per vies urbanes
Mesures, millores i oportunitats	Potenciar, afavorir i fer eficient el transport públic	<ul style="list-style-type: none"> • Augment de freqüències • Facilitar accés • Coneixement i cultura sostenible
	Mancomunar	<ul style="list-style-type: none"> • Compatibilitzar usos diferents d'infraestructures • Reaprofitar vies en desús • Aprofitar les infraestructures ja existents
	Disposar del tramvia	<ul style="list-style-type: none"> • Afavorir la interconnectivitat • Potenciar la xarxa de comunicacions
	Impulsar la mobilitat activa i sostenible	<ul style="list-style-type: none"> • Pacificar espais públics • Ús de transports més eficients • Punts de recàrrega elèctrics
	Cohesió política	<ul style="list-style-type: none"> • Intermobilitat • Visió global
	Mercaderies ferroviàries	<ul style="list-style-type: none"> • Articular el pas de mercaderies ferroviàries per evitar riscos
	Ajudes i fons europeus	<ul style="list-style-type: none"> • Aprofitament d'ajudes i fons europeus "Next Generation"

3.2 Eix de debat 2 - Metabolisme

Per tal de poder reflexionar i debatre entorn l'eix de metabolisme, s'ha partit d'una sèrie de temes i preguntes que s'han traduït en aspectes clau que les persones participants han pogut tenir visibles durant el debat per tal de tenir-los en compte:

- Temes clau:
 - Definició del models mancomunats energètics i metabòlics: xarxes de consum i residus, i ordenació de les seves infraestructures.
- Preguntes clau:
 - Com creieu que hauria de ser la implantació de models d'energies renovables a l'AMCT?
 - Com es podrien optimitzar i racionalitzar les xarxes de serveis existents a l'AMCT?
 - Com podríem reduir el nivell de dependència energètica de l'AMCT?

3.2.1 Models desitjats i no desitjats

A continuació, es mostra el núvol de paraules elaborat entorn els aspectes que definirien el model de futur desitjat per a l'àmbit metropolità del Camp de Tarragona en relació a l'eix metabolisme:



Els principals aspectes, doncs, que definirien el model desitjable quant mobilitat al metabolisme serien: sostenibilitat, energies renovables, serveis mancomunats, xarxes de residus, autosuficiència i eficiència.

Tot seguit, es mostra el núvol de paraules elaborat entorn els aspectes que definirien el model de futur no desitjat per a l'àmbit metropolità del Camp de Tarragona en relació a l'eix metabolisme:



Els principals aspectes, doncs, que definirien el model no desitjable quant a metabolisme serien: combustibles fòssils, contaminant, no planificació territorial, dependent, consumista i centralitzat.

Aquestes visions de futur són les que han guiat la reflexió i debat posterior entorn als problemes, dèficits i riscos, i les mesures, millores i oportunitats.

3.2.2 Problemes, dèficits i riscos

- **No planificació d'energies renovables**

La no regulació, la no planificació i la manca de gestió dels serveis d'energies renovables genera especulació d'aquest tipus de béns. A més, hi ha un gran desaprofitament dels recursos disponibles al territori que, si es fessin servir, fomentarien un model de metabolisme més eficient.

- **Generació de residus**

La generació excessiva de residus i la descoordinació d'infraestructures per gestionar-los ens porta a un model de consum inadequat que ha de canviar. Per una banda, l'índex de separació i de reciclatge és baix i està desvinculat de la generació d'energia i, per altra banda, el cost de recollida d'escombraries és molt alt.

Fa falta un sistema que penalitzi a aquells col·lectius, tant consumidors com empreses, que incompleixen la recollida selectiva de residus.

- **Manca d'eficiència en el model energètic**

Disposem de molts polígons i instal·lacions que produeixen energia, però moltes vegades no hi ha un retorn eficient d'aquesta producció en el territori. Existeix un desequilibri entre consum-producció i una descompensació de les dependències energètiques; "som els únics que produïm més del que consumim".

Tanmateix, es detecta que els serveis energètics estan molt distanciats els uns dels altres i la gestió d'aquests és molt individualitzada. S'hauria de crear una xarxa de serveis més òptima i eficient.

- **Manca del recurs d'aigua**

S'esmenta diverses vegades la manca l'aigua i, en termes d'accés, la dependència energètica de polígons, rius i pantans que faciliten aquest recurs. S'ha de fer una transformació cap a un model energètic més sostenible tenint en compte que l'emergència climàtica va en augment i el subministrament d'aquest recurs és cada vegada més escàs.

- **Xarxes de consum elèctric**

Les xarxes i infraestructures elèctriques estan sobresaturades. Existeixen moltes línies d'evacuació elèctrica de pas que travessen el territori però que no proporcionen res a canvi.

També es fa esment del "consumidor electro-intensiu" fent referència a l'alt consum d'energia que tenen les indústries i que, tenint en compte que n'hi ha moltes al territori, suposa en elevat cost energètic.

- **Ús de sòl no urbanitzable**

Un dels dissensos en el debat fa referència a la espoliació del sòl no urbanitzable vers a la necessitat d'implementar sistemes passius de centre climàtic en aquest sòl, com són els parcs fotovoltaics i altres grans instal·lacions elèctriques.

- **Manca d'infraestructures de telecomunicacions**

Manca de connectivitat 5G al territori i dispersió de les xarxes de telecomunicacions existents.

- **Riscos industrials**

L'alt risc nuclear, les emissions petroquímiques, la proximitat de la població als polígons, i la contaminació principalment de l'aire i de l'abocament de l'aigua efluent de l'EDAR, són alguns dels riscos detectats.

- **Poca cohesió i cultura col·lectiva**

La individualització, la falta de mancomunitat de recursos i serveis, i la manca d'una estratègia conjunta entre municipis són alguns dels problemes principals del model actual.

3.2.3 Mesures, millores i oportunitats

- **Autosuficiència energètica**

Convertir els polígons en autosuficients, o crear comunitats energètiques i cooperatives de consum energètic, serien mesures que permetrien una major eficiència energètica. L'autosuficiència ha de ser tant individual (habitatges) com comunitària i industrial per tal de que cadascun d'aquests agents generi la seva pròpia energia. D'aquesta manera també es compensaria el desequilibri consum-producció existent al territori.

Per altra banda, estudiar l'aprofitament de les teulades dels habitatges per la instal·lació de plaques fotovoltaïques o utilitzar les ja existents, de manera que s'augmenti l'autoconsum i disminueixi el cost energètic.

- **Energies renovables**

Lligat al punt anterior, cal millorar l'aprofitament de les energies renovables ja sigui a través de l'autoconsum, l'aprofitament de del vent, de l'aigua i dels sòls industrials buits per implantar nous models de generació d'energia renovable, com ara plaques fotovoltaïques a les teulades. És indispensable que la producció d'aquesta energia sigui planificada i localitzada.

Tanmateix, una alternativa d'estalvi molt present és la producció d'hidrogen verd.

- **Consum eficient de l'aigua**

Es fa referència a l'aprofitament d'alternatives sostenibles com el cicle tancat hidrològic o la pluja dessalada, i es proposa que les empreses municipals facin una gestió pública de l'aigua.

- **Mancomunar serveis**

Per aconseguir un model de metabolisme eficient, s'han de mancomunar els serveis i les xarxes de distribució al màxim. Es poden elaborar estratègies específiques segons el servei o estratègies compartides per fer un territori més inclusiu.

- **Reciclatge i reutilització dels residus**

Ha d'augmentar el percentatge de reciclatge i reutilització. Com a mesures, s'ha de difondre la importància d'un model sostenible i penalitzar a aquells col·lectius que incompleixen la recollida selectiva de residus i altres mancances. Alguns grups proposen que la gestió de residus es faci des d'un únic operador com l'Agència de Residus de Catalunya (ARC).

D'altra banda, s'ha de treure profit de tots els tractaments residuals, com ara els abocaments d'aigua de l'EDAR o la calor excedent de les indústries. Aquest, no obstant, és un punt de dissens en els grups ja que aquest aprofitament moltes vegades genera contaminació.

- **Ajuts "Next Generation" vinculats a l'eix de sostenibilitat**

A continuació, es mostra una taula resum de les aportacions recollides.

Eix 2 – Metabolisme

Línies de treball	Agrupació propostes	Aportacions
Problemes, dèficits i riscos	No planificació d'energies renovables	<ul style="list-style-type: none"> • Genera especulació • Desaprofitament dels recursos disponibles
	Generació excessiva de residus	<ul style="list-style-type: none"> • Descoordinació en la gestió • Índex de separació i de reciclatge baix • Cost de recollida d'escombraries alt
	Manca eficiència en el model energètic	<ul style="list-style-type: none"> • Desequilibri consum-producció • Dependències energètiques • Manca xarxa de serveis òptima

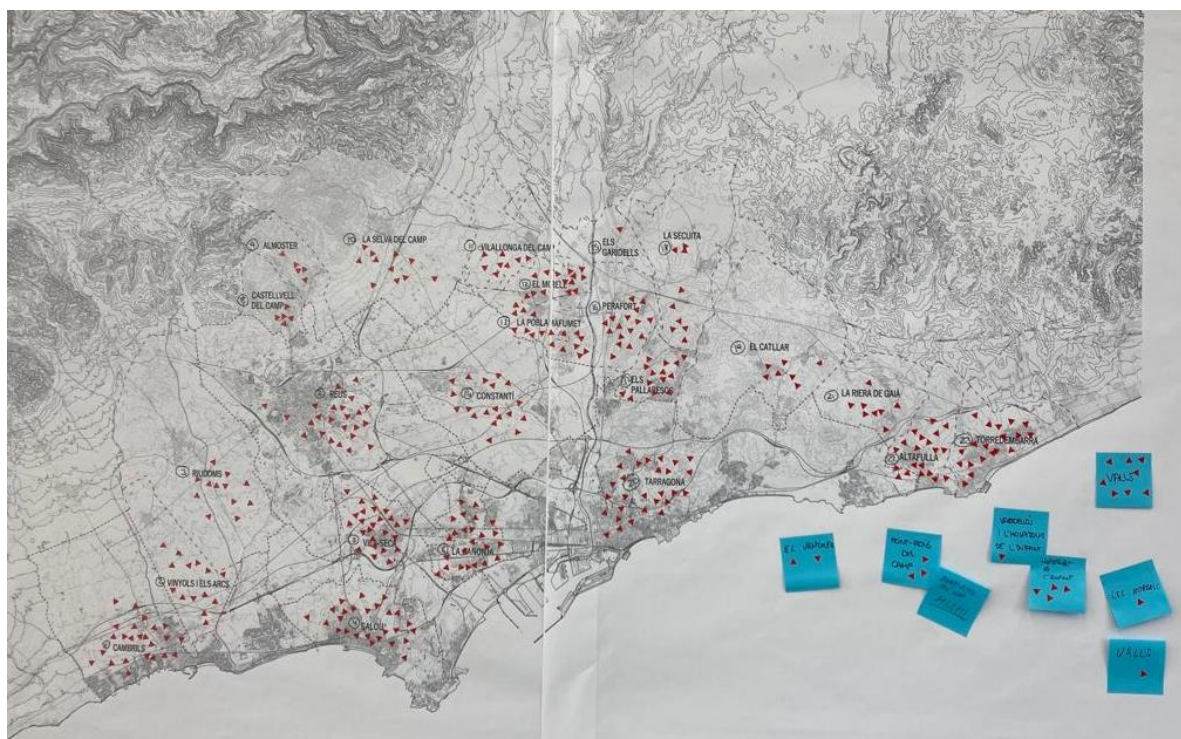
Eix 2 – Metabolisme

	Manca del recurs d'aigua	<ul style="list-style-type: none"> • Dependència de polígons, rius i pantans • Emergència climàtica en augment
	Xarxes de consum elèctric	<ul style="list-style-type: none"> • Sobresaturació • Línies d'evacuació de pas • Consumidor "electró-intensiu"
	Ús del sòl urbanitzable	<ul style="list-style-type: none"> • Espoliació vs. Necessitat d'implementar sistemes passius
	Manca d'infraestructures de telecomunicacions	<ul style="list-style-type: none"> • Manca connectivitat 5G • Dispersió de les xarxes de telecomunicacions
	Riscos industrials	<ul style="list-style-type: none"> • Risc nuclear • Emissions petroquímiques • Proximitat de la població als polígons • Contaminació
	Poca cohesió	<ul style="list-style-type: none"> • Individualització • Falta mancomunitat de recursos i serveis • Manca d'estratègia conjunta
Mesures, millores i oportunitats	Autosuficiència energètica	<ul style="list-style-type: none"> • Polígons autosuficients • Comunitats energètiques
	Energies renovables	<ul style="list-style-type: none"> • Aprofitament de sòl, aigua, vent i energies residuals • Hidrogen verd
	Consum eficient de l'aigua	<ul style="list-style-type: none"> • Cicle tancat hidrològic • Pluja dessalada • Gestió pública de l'aigua.
	Mancomunar serveis	<ul style="list-style-type: none"> • Mancomunitat de serveis i xarxes de distribució • Estratègies específiques o compartides
	Reciclatge i reutilització dels residus	<ul style="list-style-type: none"> • Augment del reciclatge i reutilització • Penalitzar col·lectius que incompleixin • Recollida selectiva • Aprofitar tractaments residuals
	Ajudes i fons europeus	<ul style="list-style-type: none"> • Aprofitament d'ajudes i fons europeus "Next Generation"

3.3 Àmbit territorial

La participació en aquest cas, s'ha centrat en la determinació de l'àmbit metropolità del Camp de Tarragona, a partir de la reflexió individual entorn els municipis de l'AMCT que requereixen una visió conjunta i els que defineixen un àmbit central sobre el que estructurar un planejament conjunt..

El següent mapa de dispersió, mostra els municipis que es considera que caldria tenir presents a l'hora de definir l'àmbit metropolità del Camp de Tarragona:



Taula 3. **Municipis seleccionats**

Municipis	Persones que els han seleccionat
Tarragona	28
Salou	26
Cambrils	25
Vila-seca	25
Canonja, La	24
Reus	24
Altafulla	20
Constantí	19

Municipis	Persones que els han seleccionat
Torredembarra	19
Pobla de Mafumet, La	17
Perafort	16
Morell, El	14
Pallaresos, Els	14
Vinyols i els Arcs	14
Riudoms	12
Selva del Camp, La	11
Secuita, La	9
Valls	9
Riera de Gaià, La	8
Vilallonga del Camp	8
Catllar, el	7
Almóster	5
Castellvell del Camp	5
Hospitalet de l'Infant, L'	5
Mont-roig del Camp	3
Vendrell, El	2
Borges del Camp, Les	1
Garidells, Els	1

Segons aquests resultats, i tenint en compte els municipis que han quedat en les 10 primeres posicions, les persones participants seleccionarien entre aquests top ten els 6 municipis de partida, i hi afegirien els de Cambrils, Altafulla, Torredembarra i La Pobla de Mafumet.

En relació a l'àmbit territorial, s'han recollit una sèrie de reflexions a tenir en compte:

- L'àmbit territorial és un àmbit variable.
- L'àmbit depèn de per a què i de qui reguli o gestioni el territori. Ha de ser flexible.
- S'haurien de tenir en consideració els municipis on hi hagi grans infraestructures, com ara l'estació de l'AVE.

- Valls ha de formar part del triangle del Camp per relligar molt millor grans infraestructures (AP-7, A-27, A-7, AP-2, AVE).
- Mont-roig i l'Hospitalet n'han de formar part doncs formen part del corredor del tren alliberat.
- El Vendrell té prou potencial econòmic perquè la seva "mirada" vagi encaminada cap al Camp de Tarragona i no cap a Barcelona.

4 Annex. Resultats de l'enquesta d'avaluació de les sessions

En aquest apartat s'inclouen els resultats de les enquestes d'avaluació de la Taula 1. Han respost **10 persones**, fet que representa el 31% de les persones assistents.

4.1 Perfil

A continuació, es mostra el perfil de les persones que han avaluat la sessió.

Taula 4. **Sexe**

Sexe	Persones participants	% participants
Home	8	80%
Dona	2	20%
Total	10	100%

Font: Enquesta d'avaluació del procés de participació del futur urbanístic del Camp de Tarragona (Taula 1)

L'edat mitjana de les persones que han avaluat la sessió és de 42 anys.

Taula 5. **Discapacitats reconegudes**

Discapacitat	Persones participants	%
Sí	0	0%
No	10	100%
Total	10	100%

Font: Enquesta d'avaluació del procés de participació del futur urbanístic del Camp de Tarragona (Taula 1)

Taula 6. **Municipi de residència**

Municipi	Persones participants	% participants
Barcelona	2	20%
La Pobla de Montornès	1	10%
Reus	1	10%
Salou	1	10%
Tarragona	5	50%
Total	10	100%

Font: Enquesta d'avaluació del procés de participació del futur urbanístic del Camp de Tarragona (Taula 1)

Taula 7. **Lloc de naixement**

Lloc naixement	Persones participants	% participants
Catalunya	9	90%
Estats Units d'Amèrica	1	10%
Total	10	100%

Font: Enquesta d'avaluació del procés de participació del futur urbanístic del Camp de Tarragona (Taula 1)

Taula 8. **Situació laboral**

Situació laboral	Persones participants	%
Estudiant	1	10%
Treballant	9	90%
Total	10	100%

Font: Enquesta d'avaluació del procés de participació del futur urbanístic del Camp de Tarragona (Taula 1)

De les persones que estan treballant, el 60% ho fan per compte d'altri i el 40% per compte propi i els sectors d'activitat en els que treballen principalment són:

- Administració pública (3)
- Activitats professionals, científiques i tècniques i administratives (2)
- Professor/a i investigador/a universitari/ària (1)

Taula 9. **Nivell formatiu**

Nivell formatiu	Persones participants	%
Grau universitari	1	10%
Màster, llicenciatura i doctorat	9	90%
Total	10	100%

Font: Enquesta d'avaluació del procés de participació del futur urbanístic del Camp de Tarragona (Taula 1)

Taula 10. **Formen part d'alguna entitat?**

Tipus d'entitat	Persones participants	%
Col·legi o associació professional	6	60%
Associació de famílies d'alumnes	2	20%
Club d'esports o d'activitats d'esbarjo a l'aire lliure	2	20%
Entitat veïnal	1	10%
Associació empresarial	1	10%
Entitat juvenil	1	10%
Entitat que promou el feminisme	1	10%
Associació cultural, de lleure o d'estudis històrics/socials	1	10%
Total	15	150%

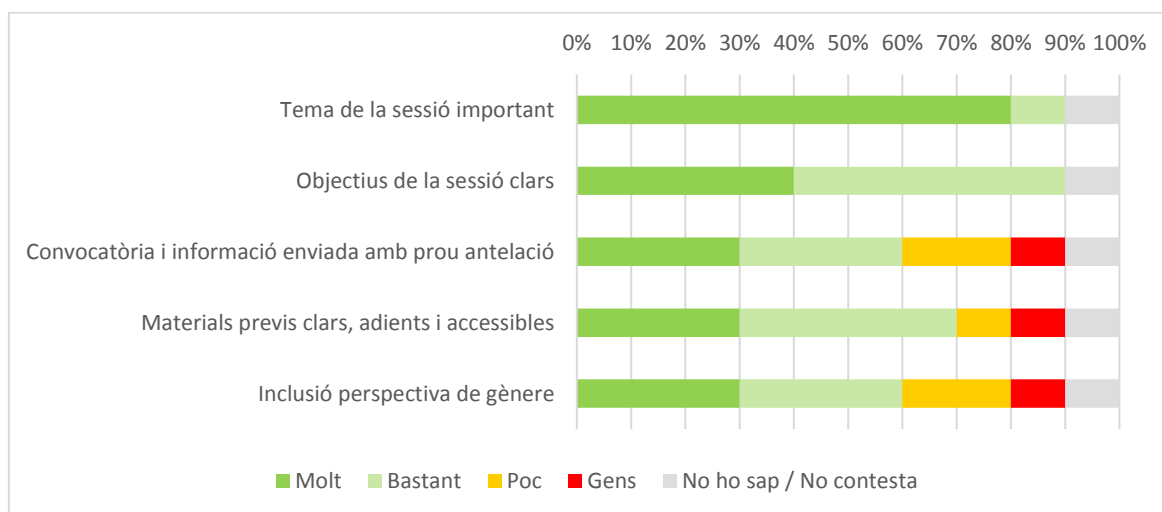
Nota: els % no sumen 100 ja que s'admetia resposta múltiple.

Font: Enquesta d'avaluació del procés de participació del futur urbanístic del Camp de Tarragona (Taula 1)

4.2 Valoracions

La preparació de les sessions es valora com a bona, ja que pràcticament totes les respostes han coincidit en valorar els diferents elements com a molt o bastant, sent l'aspecte millor valorat la importància del tema tractat. L'aspecte que acumula més insatisfacció (30% poc/gens) és la inclusió de la perspectiva de gènere.

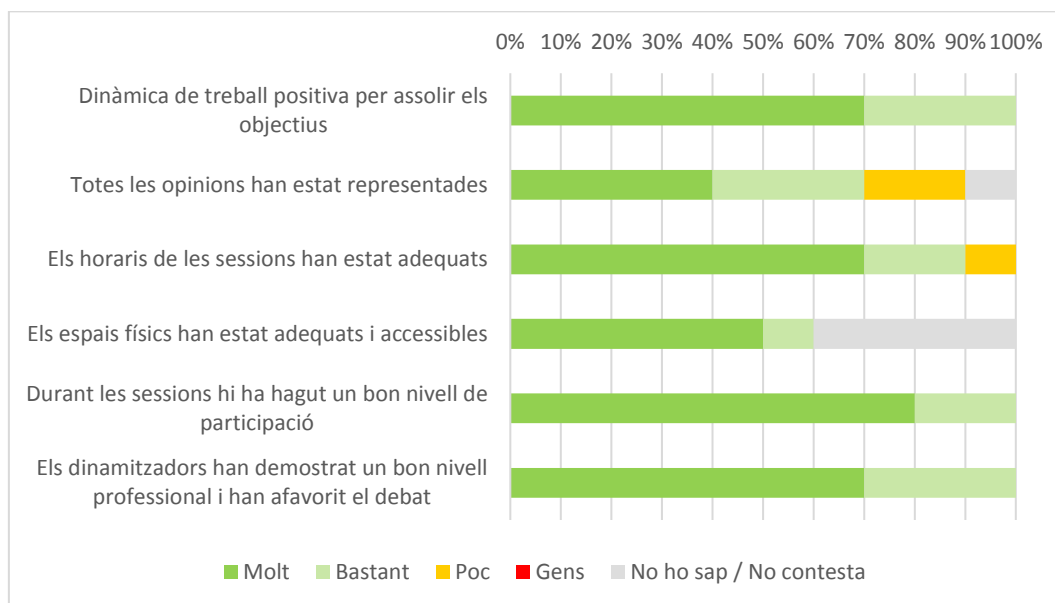
Figura 4.1 Valoració de la preparació de la sessió



Font: Enquesta d'avaluació del procés de participació del futur urbanístic del Camp de Tarragona (Taula 1)

L'execució de les sessions obté unes valoracions majoritàriament positives, sent l'aspecte millor valorat el nivell de participació hagut durant les sessions. Per contra, la suma de les opcions poc i gens no aconsegueix en cap cas superar el 20%, sent l'aspecte que obté aquest percentatge en l'opció "poc" el referent a la representació de totes les opinions.

Figura 4.2 Valoració sobre l'execució de les sessions informatives i els tallers participatius



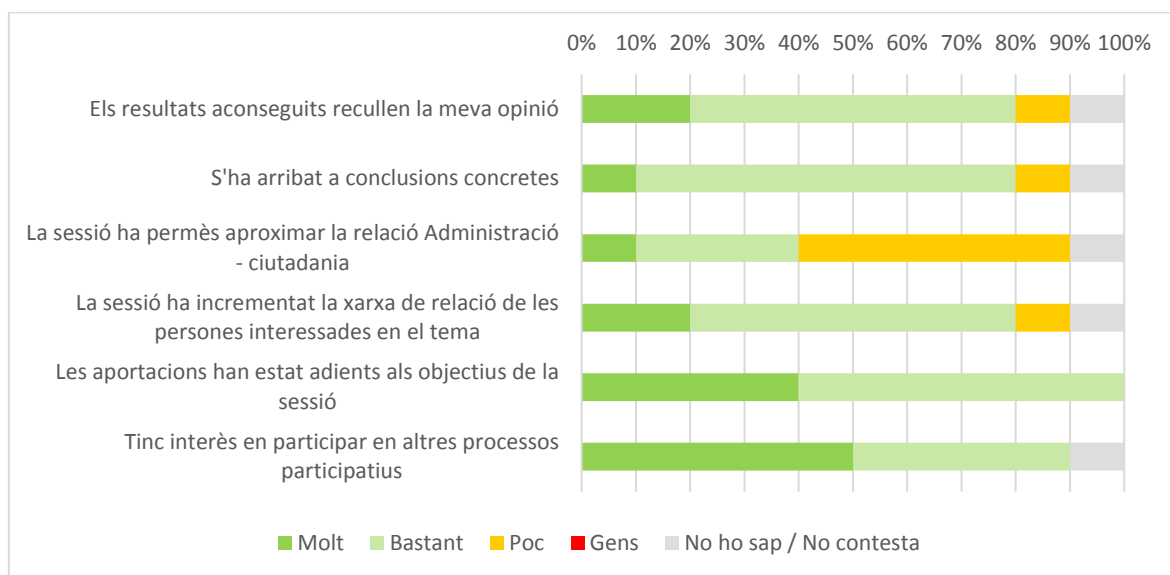
Font: Enquesta d'avaluació del procés de participació del futur urbanístic del Camp de Tarragona (Taula 1)

En relació a la preparació i execució de la sessió, s'han recollit les següents millores:

- *Disposar d un plànol imprès del territori*
- *Saber de antemano como estaba estructurada la sesión y haber analizado la documentación previamente*
- *Ha faltat alineació explícita amb objectiu de redacció del PDU. Explicar què és i què no és.*
- *Concretar més els aspectes prioritaris a tenir en compte*
- *Temps més pausat per al debat considerant la dimensió de les taules i la complexitat de les temàtiques.*
- *El temps per debatre es escàs. Potser 1h per tema.*
- *Més temps per cada eix*
- *Potser s'hauria de fer alguna activitat prèvia per poder facilitar la dinàmica de grup*

Les expectatives dels participants estaven en bastant acord amb els resultats aconseguits. Tots els aspectes analitzats obtenen una valoració majoritària de bastant. Cal destacar negativament la valoració feta de que la sessió facilités l'aproximació entre administració i ciutadania.

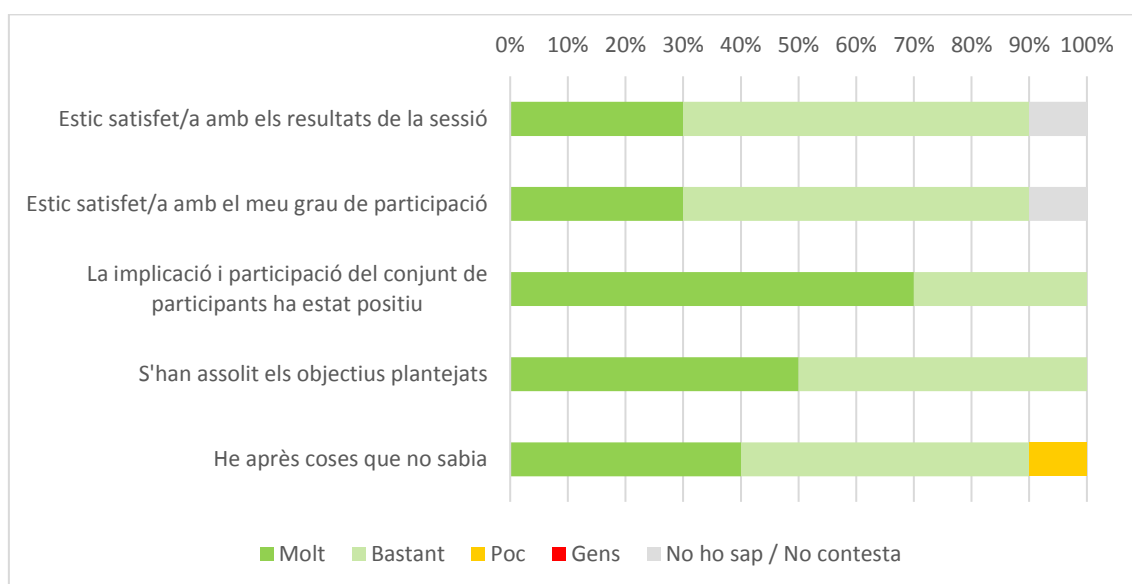
Figura 4.3 Valoració sobre les expectatives respecte dels resultats de la sessió



Font: Enquesta d'avaluació del procés de participació del futur urbanístic del Camp de Tarragona (Taula 1)

La valoració global feta pels assistents és bona en la seva majoria, ja que l'opció escollida està en molt o bastant acord de compliment, sent l'aspecte millor valorat la implicació i participació del conjunt de persones participants.

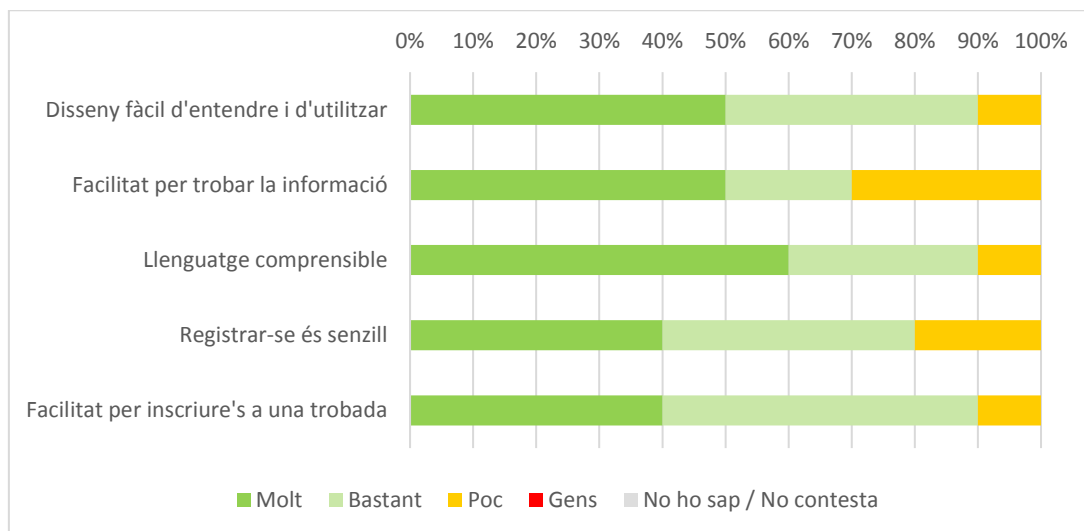
Figura 4.4 Valoració global



Font: Enquesta d'avaluació del procés de participació del futur urbanístic del Camp de Tarragona (Taula 1)

La valoració sobre el Portal Participa és molt bona en termes generals. La majoria de les respostes s'ubiquen a les opcions molt/bastant. No obstant, l'aspecte potser a millorar seria la facilitat per trobar-hi la informació, seguit del registre.

Figura 4.5 Valoració sobre el Portal Participa



Font: Enquesta d'avaluació del procés de participació del futur urbanístic del Camp de Tarragona (Taula 1)

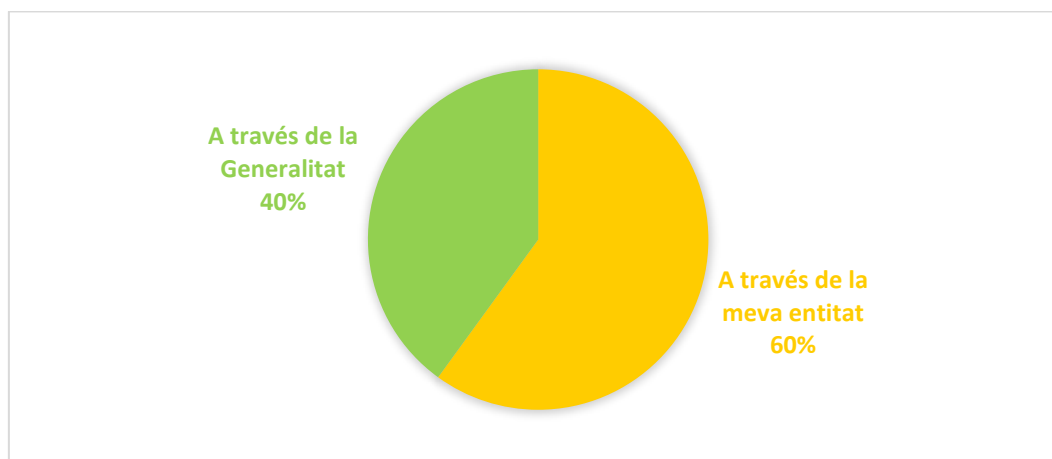
En relació al portal participa.gencat, s'ha recollit la següent millora:

- *Facilitar molt més la inscripció.*

4.3 Convocatòria

En relació a la convocatòria, el principal mitjà d'informació de la convocatòria ha estat a través de les pròpies entitats (60%), seguit de la Generalitat (40%).

Figura 4.6 Accés a la convocatòria



Font: Enquesta d'avaluació del procés de participació del futur urbanístic del Camp de Tarragona (Taula 1)

Per últim, les persones que han avaluat la sessió han afegit el següent comentari:

- *Crec que la sostenibilitat hauria d haver estat més present en els títol dels eixos*

participa.gencat.cat

