

PLAN DIRECTOR URBANÍSTICO DE ACTIVIDAD ECONÓMICA DE LA PLANA DE L'ALT CAMP

MARZO 2022



DOCUMENT DE AVANCE

1. DOCUMENTO DE OBJETIVOS Y PROPÓSITOS GENERALES

1.1. MEMORIA

1.2. PLANOS

2. DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO

3. DIAGNOSIS DE LA MOVILIDAD

4. DIAGNOSIS PREVIA DE IMPACTO E INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

5. ESTUDIO DE INUNDABILIDAD

6. ESTUDIO PARA LA IDENTIFICACIÓN DE RIESGOS GEOLÓGICOS

DOCUMENTO DE OBJETIVOS Y PROPÓSITOS GENERALES

Índice de contenidos

1	MEMORIA DE INFORMACIÓN	2
1.1	Presentación. Oportunidad e iniciativa del plan	2
1.1.1	Objeto del documento	2
1.1.2	Antecedentes, conveniencia y oportunidad	3
1.1.3	Marco legal y tramitación	10
1.1.4	Contenido	12
1.2	Ámbito del PDU	13
1.2.1	Encaje territorial	13
1.2.2	Infraestructuras	17
1.2.3	Suelos de actividad económica	22
1.2.4	Descripción del ámbito	27
1.2.5	Usos del suelo y preexistencias	29
1.3	Planes vigentes	31
1.3.1	Planeamiento territorial	31
1.3.2	Planeamiento urbanístico	36
1.3.3	Planificación sectorial	46
2	MEMORIA DE ORDENACIÓN	55
2.1	Objetivos y criterios del PDU	55
2.1.1	Objetivos generales del PDU	55
2.1.2	Criterios para el desarrollo del PDU	60
2.1.3	Ámbitos de estudio para la delimitación de nuevos sectores de actividad económica	61
2.2	Síntesis de alternativas consideradas	63
2.2.1	Alternativas ámbito Plataforma intermodal Valls-Est	63
2.2.2	Alternativas ámbito Planes del Guardiola	68
2.2.3	Alternativas ámbito Ampliación Pla de Santa Maria	72
2.2.4	Síntesis de alternativas	76
2.3	Descripción de la propuesta	78
2.3.1	Propuesta de ordenación	78
2.3.2	Ordenación ámbito Plataforma intermodal Valls-Est	79
2.3.3	Ordenación ámbito Planes del Guardiola	81
2.3.4	Ordenación ámbito Ampliación Pla de Santa Maria	82
3	CRÉDITOS	84

1 MEMORIA DE INFORMACIÓN

1.1 Presentación. Oportunidad e iniciativa del plan

1.1.1 Objeto del documento

La Comisión de Territorio de Cataluña, en sesión de 24/7/2020, acordó:

1. DEJAR SIN EFECTO el acuerdo del consejero de Territorio y Sostenibilidad de fecha 7 de febrero de 2019 donde acordó iniciar el procedimiento de formulación del Plan director urbanístico de la actividad económica Planes del Guardià, propuesto por la Comisión de Política Territorial y Urbanismo de Cataluña en la sesión del 20 de diciembre de 2018 y encargar la redacción del citado PDU a la Secretaría de Hábitat Urbano y Territorio –actualmente denominada secretaria de la Agenda Urbana y Territorio– con la colaboración del Instituto Catalán del Suelo y con la participación de los ayuntamientos afectados.

2. INICIAR el procedimiento de formulación del Plan Director Urbanístico de actividad económica de la Plana de l'Alt Camp que tendrá por objeto las finalidades que prevé el artículo 56 y 157bis del Texto refundido de la Ley de urbanismo, delimitar y ordenar un sector de interés supramunicipal para la ejecución directa de actuaciones de especial relevancia económica en los municipios de Valls, el Pla de Santa Maria, Vila-rodona y Alió, y declarar el interés territorial de esta actuación.

3. ENCARGAR la redacción del Plan Director Urbanístico de actividad económica de la Plana de l'Alt Camp a la Secretaría de la Agenda Urbana y Territorio con la colaboración del Instituto Catalán del Suelo y con la participación de los ayuntamientos afectados, en cumplimiento de los artículos 76.1 y 83.3 del Texto refundido de la Ley de urbanismo, aprobado por el Decreto legislativo 1/2010, de 3 de agosto, modificados por la Ley 5/2020, de 29 de abril, de medidas fiscales, financieras, administrativas y del sector público y de creación del impuesto sobre las instalaciones que inciden en el medio ambiente.

El PDU de actividad económica de la Plana de l'Alt Camp tiene por objeto establecer las condiciones urbanísticas para posibilitar el emplazamiento de una nueva área de actividad económica, que responda a las futuras demandas de suelo en este sentido, en torno a Valls, bien conectada a las infraestructuras viarias y ferroviarias, con un elevado interés territorial que sobrepasa las lógicas municipales y necesita de una lectura más amplia. En este sentido, el presente PDU se propone los siguientes objetivos:

- Delimitar y ordenar un área de desarrollo urbanístico estratégico de interés supramunicipal para actividad económica, que concentre, potencie y dinamice ámbitos de actividad económica y logística, estableciendo detalladamente los correspondientes parámetros de ordenación y gestión.
- Desarrollar las nuevas actividades de manera compatible con el establecimiento de determinaciones sobre un desarrollo urbanístico sostenible, minimizando el consumo de suelo y racionalizando el uso, favoreciendo la movilidad de personas y mercancías y el transporte público, y mediante la protección y gestión adecuada del medio ambiente y del patrimonio natural y cultural y del paisaje, con el fin de mantener los valores culturales, históricos e identitarios que distinguen a la comarca.

El artículo 83.1 del Texto refundido de la Ley de urbanismo (TRLU), aprobado por el Decreto legislativo 1/2010, de 3 de agosto, establece como requisito previo a la aprobación inicial de los planes directores urbanísticos, la consulta a los ayuntamientos afectados con respecto a los objetivos y propósitos generales de la iniciativa a fin de que formulen sugerencias que se puedan tener en cuenta en el momento de redactar el plan director urbanístico.

El objeto del presente documento es también exponer las diferentes alternativas consideradas y los criterios y objetivos que constituirán la base para formular, una vez consultados los ayuntamientos afectados, el PDU que tendrá por objeto crear el marco urbanístico adecuado para posibilitar la ordenación del ámbito, de acuerdo con su carácter estratégico en el fomento de la actividad económica, delimitando y ordenando uno o varios sectores. Asimismo, el documento de objetivos y propósitos generales tendrá el contenido exigido por el artículo 115.a) en relación con el artículo 106.2 del Reglamento de la Ley de urbanismo (RLU), aprobado por el Decreto 305/2006, de 18 de julio, con el fin de poder iniciar el trámite que determinará la necesidad de evaluación ambiental del PDU.

1.1.2 Antecedentes, conveniencia y oportunidad

PDU de actividad económica Planes del Guardiola

Con anterioridad al inicio del procedimiento de formulación del presente plan director, hace falta tener en cuenta como precedente el inicio del procedimiento de formulación del PDU de actividad económica Planes del Guardiola, de 7/2/2019, que afectaba a los municipios de Alió y Vila-rodona, y con relación al cual el acuerdo de la Comisión de Territorio de Cataluña de 24/7/2020 lo deja sin efecto, al resultar que su ámbito de actuación queda englobado en el ámbito más amplio del presente PDU, al añadirse los municipios de Valls y el Pla de Santa Maria.

El inicio del procedimiento de formulación del PDU Planes del Guardiola del año 2019 fue promovido por la Secretaría de Habitado Urbano y Territorio, a instancia de los ayuntamientos de Alió y Vila-rodona. Posteriormente, durante el año 2020, los ayuntamientos de Valls y el Pla de Santa Maria envían la petición a fin de que se amplíe el alcance del ámbito de actuación del plan director, añadiendo sus respectivos términos municipales.

En fechas 25/6/2020 y 10/7/2020, los ayuntamientos del Pla de Santa Maria y de Valls envían sendos escritos con el mismo contenido y firmados por los alcaldes respectivos, por los cuales se solicita al consejero de Territorio y Sostenibilidad la ampliación del PDU Planes del Guardiola o hacer uno de nuevo, en los términos de Alió y Vila-rodona, ampliando la posibilidad a los municipios de Valls y el Pla de Santa Maria, indicando en el escrito que la petición se hace de común acuerdo entre los cuatro municipios implicados, Valls, el Pla de Santa Maria, Alió y Vila-rodona.

A continuación se transcribe el contenido completo de los escritos enviados por los ayuntamientos de el Pla de Santa Maria y de Valls en fechas 25/6/2020 y 10/7/2020 respectivamente:

Petición para ampliar el plan director urbanístico de actividad económica de los Planes del Guardiola o hacer uno nuevo, en los términos de Vila-rodona y Alió, ampliando la posibilidad a los municipios de Valls y el Pla de Santa Maria

Por la presente, los municipios de Valls y el Pla de Santa Maria, en acuerdo con los de Vila-rodona y Alió, todos pertenecientes a la comarca del Alt Camp, en la veguería del Camp de Tarragona, formalizamos la petición en que solicitamos al Departamento de Territorio y Sostenibilidad la redacción de un nuevo planeamiento urbanístico que tenga en cuenta las siguientes consideraciones:

En fecha 20 de diciembre de 2018 la Comisión de Política Territorial y Urbanismo de Cataluña acordó proponer al consejero de Territorio y Sostenibilidad iniciar el procedimiento de formulación del Plan director urbanístico de actividad económica Planes del Guardiola con el objeto de delimitar y ordenar un sector de interés supramunicipal para la ejecución directa de actuaciones de especial relevancia económica en los municipios de Vila-rodona y Alió y declarar el interés territorial de esta actuación.

En fecha 7 de febrero de 2019, el consejero de Territorio y Sostenibilidad acordó iniciar el procedimiento de formulación del Plan director urbanístico (en adelante, PDU) propuesto por la Comisión de Política Territorial y de Urbanismo de Cataluña y encargar la redacción del citado PDU a la Secretaría de Hábitat Urbano y Territorio –actualmente denominada Secretaría de la Agenda Urbana y Territorio– con la colaboración del Instituto Catalán del Suelo y con la participación de los ayuntamientos afectados.

El objetivo general del PDU era posibilitar el emplazamiento de una nueva área de actividad económica de tipo eminentemente logístico, que diera respuesta a las futuras demandas de suelo logístico en el eje central del Camp de Tarragona, bien conectada a las infraestructuras viales y portuarias. Asimismo, este Plan director preveía incluir un ámbito mayor de suelo no urbanizable, con el objetivo de instaurar medidas de protección y los criterios para conseguir una buena estructura orgánica de este suelo.

El 5 de marzo de 2020 se celebró una reunión entre los alcaldes de los ayuntamientos de Alió, el Pla de Santa Maria, Valls y Vila-rodona para valorar la posibilidad de que el PDU ampliara su ámbito de actuación, de tal modo que se pudieran establecer sinergias globales para la potenciación de la actividad económica en el territorio y consecuentemente en el país.

Concretamente, se plantea que Valls incorpore al PDU un área de 350 ha aproximadamente, en el este de la actual zona industrial del municipio, a fin de que se establezcan las directrices sobre los futuros crecimientos que permitirán consolidar, ampliar y potenciar el clúster de actividad económica existente y al mismo tiempo fortalecer el polo económico a escala comarcal.

Por su parte, se plantea, en el Pla de Santa Maria, la incorporación al PDU de un área de 100 ha aproximadamente, completando la actual zona industrial del municipio por su extremo sudeste.

Con la incorporación del ámbito del Pla de Santa Maria y el de Valls, el nuevo desarrollo potenciará la concentración de esta actividad económica a lo largo del AP-2, eje central de infraestructura vial en el Camp de Tarragona, constituyendo una oportunidad para un potente nodo de actividad económica, logístico y energético de referencia para el país.

Conjuntamente con los ámbitos incorporados al PDU Planes del Guardià de los municipios de Alió y Vila-rodona, y con los nuevos ámbitos que se proponen, tanto el del Pla de Santa Maria como el del municipio de Valls, el nuevo desarrollo podría aprovechar las sinergias introducidas por la excelente accesibilidad de esta área, para la captación de las nuevas actividades ligadas a la logística y a la intermodalidad del transporte, así como para potenciar el sector industrial y de servicios, evitando la dispersión territorial de la actividad económica y potenciando condiciones optimizadas para acoger nuevas estrategias para el territorio catalán, todo bajo el paraguas de los principios establecidos por la Agenda Urbana de Cataluña.

Al mismo tiempo, estamos convencidos de la fuerte interacción e interdependencia de estos terrenos con el paisaje de la Plana de l'Alt Camp y de la cuenca del Gaià, y de los valores históricos e identitarios de la zona y el entorno natural y agrícola.

Se trata, por lo tanto, de un nuevo ámbito –el triángulo propuesto por la conurbación de Alió y Vila-rodona con los terrenos de los municipios del Pla de Santa Maria y Valls– que, por sus condiciones especiales en relación con la localización, tamaño, paisaje y requerimiento de accesibilidad y movilidad, hace imprescindible trabajar desde una visión supramunicipal con el fin de conseguir un desarrollo unitario y coherente.

El artículo 157bis del Decreto legislativo 1/2010 de 3 de agosto por el cual se aprueba el Texto refundido de la Ley de urbanismo, en relación con el artículo 56 del mismo cuerpo legal, prevé que la Administración de la Generalitat promueva, mediante la elaboración de Planes directores urbanísticos que delimitan y ordenan el territorio, sectores de interés supramunicipal para la ejecución directa de actuaciones de especial relevancia social o económica, o de características singulares. Su aprobación definitiva permite llevar a cabo, directamente, la transformación urbanística del suelo.

En este contexto, por lo tanto, se hace oportuno considerar la posibilidad de plantear un nuevo Plan Director Urbanístico (PDU) de ámbito supramunicipal y de alta relevancia económica, que permita la ejecución de esta área de desarrollo urbanístico de carácter estratégico y supramunicipal que concentre, potencie y dinamice un ámbito de actividad económica, logístico y energético, teniendo en cuenta el establecimiento de determinaciones sobre un desarrollo urbanístico sostenible, la movilidad de personas y mercancías y la protección y gestión adecuada del medio ambiente y del patrimonio natural cultural y paisajístico, con el fin de mantener los valores históricos e identitarios de la zona.

Por todo el expuesto, los municipios de Valls, el Pla de Santa Maria, Vila-rodona y Alió compartimos la voluntad y la necesidad de poder coordinarnos para llevar a cabo acciones que fomenten e impulsen la promoción del sector de actividad económica en el territorio, el desarrollo empresarial, la dinamización de la economía territorial y del país, trabajando para el desarrollo de un nuevo foco de actividad en la zona, promoviendo y potenciando la instalación de nuevas empresas, la atracción de nuevas inversiones y dando apoyo a la consolidación del tejido industrial existente.

Todas estas circunstancias llevan a los municipios de Valls, el Pla de Santa Maria, Vila-rodona y Alió a pedir al Departamento de Territorio y Sostenibilidad, en concreto al Honorable Consejero de Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat de Catalunya, la consideración de esta petición, con el fin de estudiar la ampliación del ámbito del PDU Planes del Guardià en el sentido de formular un nuevo Plan Director Urbanístico de actividad económica en la Plana de l'Alt Camp.

PDU de actividad económica de la Plana de l'Alt Camp

Teniendo en cuenta los antecedentes descritos anteriormente, la Comisión de Territorio de Cataluña, en sesión de 24/7/2020, adoptó el acuerdo siguiente, cuyo contenido completo se transcribe a continuación:

ACUERDO

La Comisión de Territorio de Cataluña, en la sesión virtual de 24 de julio de 2020, cuya acta queda pendiente de aprobación en la próxima sesión, adoptó, entre otros, el acuerdo siguiente:

I. Antecedentes

El inicio del procedimiento de formulación del Plan Director Urbanístico de actividad económica de la Plana de l'Alt Camp, ha sido promovido por la Secretaría de la Agenda Urbana y Territorio del Departamento de Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat de Catalunya, con conformidad de los ayuntamientos de Vila-rodona, Valls, el Pla de Santa Maria y Alió, y en coherencia con la Estrategia territorial para la localización de nuevos Sectores de Actividad Económica, elaborada por la Secretaría de la Agenda Urbana y Territorio (SAUT) a través del INCASOL y la Subdirección General de Acción Territorial, y que designa el ámbito como un sector estratégico de actividad económica.

En fecha 7 de febrero de 2019, el Consejero de Territorio y Sostenibilidad acordó iniciar el procedimiento de formulación del Plan director urbanístico de actividad económica Planes del Guardià (en adelante PDU) propuesto por la Comisión de Política Territorial y Urbanismo de Cataluña en la sesión del 20 de diciembre del 2018 y encargar la redacción del

citado PDU en la Secretaría de Hábitat Urbano y Territorio –actualmente denominada Secretaría de la Agenda Urbana y Territorio– con la colaboración del Instituto Catalán del Suelo y con la participación de los ayuntamientos afectados.

El objetivo general del PDUAE Planes del Guardià era posibilitar el emplazamiento de una nueva área de actividad económica de tipo eminentemente logístico, que diera respuesta a las futuras demandas de suelo logístico en el eje central del Camp de Tarragona, bien conectada a las infraestructuras viales y portuarias. Asimismo, este Plan director preveía incluir un ámbito mayor de suelo no urbanizable, con el objetivo de instaurar medidas de protección y los criterios para conseguir una buena estructura orgánica de este suelo.

El ámbito del planeamiento que se proponía, de unas 250 ha aproximadamente, se sitúa sobre el eje central de la autopista del Ebro, a 17 km de la bifurcación de la AP-2 y la AP-7 dirección Lleida, a unos 35 km del puerto de Tarragona y el aeropuerto de Reus, y a 11 km de la estación del tren de alta velocidad del Camp de Tarragona en la Secuita. Limita al norte con la AP-2, al sur con la C-51, la carretera de Valls a el Vendrell, al este con la salida 11 de la autopista hacia la C-51, y al oeste con el trazado del sendero de gran recorrido GR-172.

Ahora se plantea la formulación de un nuevo Plan director urbanístico de actividad económica en la Plana de l'Alt Camp, ampliando el ámbito de actuación con respecto al Plan director urbanístico de actividad económica Planes del Guardià, de manera tal que se pudieran establecer sinergias globales para la potenciación de la actividad económica en el territorio y consecuentemente en el país.

Concretamente, se plantea que Valls incorpore al PDU un área de 350 ha aproximadamente, al este de la actual zona industrial del municipio, a fin de que se establezcan las directrices sobre los futuros crecimientos que permitirán consolidar, ampliar y potenciar el clúster de actividad económica existente, y al mismo tiempo fortalecer el polo económico a escala comarcal.

Por su parte se plantea, en el Pla de Santa Maria, la incorporación al PDU de un área de 100 ha aproximadamente, completando la actual zona industrial de este municipio por su extremo sudeste.

Con la incorporación del ámbito de Valls y el Pla de Santa Maria, el nuevo desarrollo del nuevo Plan Director Urbanístico de actividad económica en la Plana de l'Alt Camp potenciará la concentración de esta actividad económica a lo largo de la AP-2, eje central de infraestructura vial en el Camp de Tarragona, constituyendo una oportunidad para un potente nodo de actividad económica y logística de referencia para el país.

II. Justificación y objetivos

La necesidad de redactar este Plan director urbanístico viene justificada por las consideraciones siguientes:

El objetivo del planeamiento urbanístico que se propone es posibilitar el emplazamiento de una nueva área de actividad económica, que responda a las futuras demandas de suelo para esta función, en el eje central del Camp de Tarragona y bien conectada a las infraestructuras vial y portuaria.

Junto con los polígonos industriales logísticos de Valls y Montblanc, el nuevo desarrollo supondría potenciar la concentración de esta actividad económica a lo largo de la AP-2, eje central de infraestructura vial en el Camp de Tarragona, evitando la dispersión territorial de la actividad económica y potenciando condiciones optimizadas para acoger nuevas actividades estratégicas para el territorio.

Conjuntamente con los ámbitos incorporados al PDU Planes del Guardià de los municipios de Alió y Vila-rodona, y de los nuevos ámbitos que se proponen, tanto el del Pla de Santa Maria como el del municipio de Valls, el nuevo desarrollo podría aprovechar las sinergias introducidas por la excelente accesibilidad de esta área para la captación de las nuevas actividades ligadas a la logística y a la intermodalidad del transporte, así como para potenciar el sector industrial y de servicios. Todo eso evitando la dispersión territorial de la actividad económica y potenciando condiciones optimizadas para acoger nuevas estrategias para el territorio catalán y bajo el paraguas de los principios establecidos por la Agenda Urbana de Cataluña.

Se trata, por lo tanto, de un nuevo ámbito –el triángulo propuesto por la conurbación de Alió y Vila-rodona con los terrenos de los municipios del Pla de Santa Maria y Valls–, que por sus condiciones especiales en relación con la localización, tamaño, paisaje y requerimiento de accesibilidad y movilidad, hacen imprescindible trabajar desde una visión supramunicipal con el fin de conseguir un desarrollo unitario y coherente.

Al mismo tiempo, se demuestra una fuerte interacción e interdependencia del ámbito de estudio con el paisaje de la Plana de l'Alt Camp y la cuenca del Gaià, y con los valores históricos e identitarios de la zona, como son los diferentes yacimientos arqueológicos señalados en el planeamiento general municipal, y el entorno natural y agrícola. Estas interacción e interdependencia aconsejan afrontar la ordenación conjunta de las nuevas piezas de actividad económica de manera integrada con el modelo ambiental.

Partes del ámbito de estudio, en Valls, Vila-rodona y Alió, se han considerado, desde el punto de vista de la planificación territorial, idóneas como áreas preferentes de extensión, con el objetivo de crear suelo para actividad económica en continuidad con el suelo urbano ya existente, en una posición de excelente accesibilidad y con repercusión supramunicipal. Por lo tanto, se propone su desarrollo mediante un instrumento urbanístico supramunicipal, justificado también por su gran dimensión, que puede llegar a 700 ha en conjunto aproximadamente, teniendo en cuenta que el área de estudio sobrepasará seguro con creces esta superficie.

El Plan de Ordenación Urbanística Municipal del municipio de Alió, aprobado definitivamente en fecha 16 de abril de 2014, contempla el desarrollo de un sector de suelo urbanizable no delimitado SUND-1, de uso industrial, de tramitación supramunicipal junto con Vila-rodona, de 26 ha y situado dentro del ámbito de estudio.

Por otra parte, la Revisión del Plan de Ordenación Urbanística Municipal del municipio de Vila-rodona, aprobada definitivamente en fecha 20 de septiembre de 2018, tiene también clasificado un sector de suelo urbanizable no delimitado (SUND-10), también de uso industrial. En este caso contempla unas 24 ha adyacentes al ya existente SUND-8 industrial. Asimismo, estos suelos son limítrofes con los sectores de suelo industrial consolidado de los Planes de la Serra y el Polígono Industrial Bràfim-Alió.

El Plan General de Ordenación Urbana del municipio de Valls, aprobado definitivamente en fecha 22 de octubre de 1988, incorpora el polígono industrial denominado 'Valls' en su suelo urbano consolidado, polígono que es adyacente por el oeste a los suelos (350 ha) que clasifica el mismo PGOU de clave 31 Zona Agrícola (suelo no urbanizable rústico) y que el PDU tiene que estudiar si son propicios a la implantación de actividad económica de intermodalidad ferroviaria.

Por su parte, las Normas Subsidiarias del Pla de Santamaria incorporan un polígono de suelo urbanizable delimitado de uso industrial clave 6.2 Desarrollo Industrial (PPU7) que limita al norte con las 90 ha de suelo clave 8 Protección Agrícola (suelo no urbanizable rústico) que hay que estudiar si son propicias para la implantación de actividad económica de grandes naves.

En este contexto, por lo tanto, se hace oportuno considerar la posibilidad de plantear un nuevo Plan Director Urbanístico (PDU) de ámbito supramunicipal y de alta relevancia económica, que permita la ejecución de esta área de desarrollo urbanístico de carácter estratégico y supramunicipal que concentre, potencie y dinamice un ámbito logístico. Todo eso teniendo en cuenta el establecimiento de determinaciones sobre un desarrollo urbanístico sostenible, la movilidad de personas y mercancías, y la protección y gestión adecuada del medio ambiente y del patrimonio natural, cultural y paisajístico, con el fin de mantener los valores históricos e identitarios de la zona.

El objetivo general del PDU que se promueve será, pues, establecer las condiciones urbanísticas para posibilitar el emplazamiento de nueva actividad económica enmarcada dentro del ámbito del eje central de infraestructura vial del Camp de Tarragona y del puerto de Tarragona.

Por todo lo expuesto, el interés territorial de este plan se concreta en posibilitar a los municipios implicados llevar a cabo acciones que fomenten e impulsen la promoción del sector de actividad económica en el territorio, el desarrollo empresarial y la dinamización de la economía territorial y del país. Todo eso trabajando para el desarrollo de un nuevo foco de actividad en la zona, promoviendo y potenciando la instalación de nuevas empresas, la atracción de nuevas inversiones y dando apoyo a la consolidación del tejido industrial existente.

Asimismo, el interés supramunicipal y estratégico de este plan se justifica por su encaje en la Estrategia de suelos de actividad económica de Cataluña que tiene que permitir dotar nuestro territorio de las nuevas condiciones de suelo que se demandan para acoger actividad económica y, así, mejorar la competitividad del país y dinamizar su economía. También por los elementos urbanísticos y territoriales que confluyen, como son las condiciones del emplazamiento, el tamaño del ámbito de estudio, su entorno estratégico y las infraestructuras y comunicaciones, dando así cumplimiento a lo que determina el artículo 157bis.1 del TRLU, con respecto a garantizar la buena accesibilidad de estas actuaciones a la red de comunicaciones, así como su encaje ambiental. El ámbito, efectivamente, ofrece una buena conexión con la AP-2 y la AP-7 dirección Lleida, con el puerto de Tarragona y el aeropuerto de Reus, y con la estación del tren de alta velocidad del Camp de Tarragona en la Secuita, además de la C-51, la carretera de Valls a el Vendrell.

En concreto, el PDU se propone los siguientes objetivos:

- Plantear un nuevo Plan Director Urbanístico (PDU) de ámbito supramunicipal y de alta relevancia económica, delimitar y ordenar uno o varios sectores de desarrollo urbanístico estratégico y de interés supramunicipal, para actividad económica, que concentre, potencie y dinamice unos ámbitos de actividad económica y logística, estableciendo detalladamente los correspondientes parámetros de ordenación y gestión.*
- Desarrollar las nuevas actividades de manera compatible con el establecimiento de determinaciones sobre un desarrollo urbanístico sostenible, minimizando el consumo de suelo y racionalizando el uso, favoreciendo la movilidad de personas y mercancías y el transporte público, y mediante la protección y gestión adecuada del medio ambiente y del patrimonio natural y cultural y del paisaje, con el fin de mantener los valores culturales, históricos e identitarios que distinguen a la comarca.*

III. Fundamentos jurídicos

La Ley 3/2012, de 22 de febrero, de Modificación del Texto refundido de la Ley de urbanismo (TRLU), mediante la incorporación del artículo 157bis y los cambios introducidos en el artículo 56 de este mismo texto legal, definió los planes directores urbanísticos para la delimitación y ordenación de los sectores de interés supramunicipal como el instrumento de planeamiento urbanístico adecuado para la ejecución de actuaciones de especial relevancia social, económica y de características singulares promovidas por la Administración de la Generalitat de Catalunya.

Los planes directores urbanísticos de delimitación y ordenación de los sectores de interés supramunicipal, de acuerdo con lo que dispone el artículo 56.6 del TRLU, pueden:

- Clasificar y calificar el suelo, determinando el sector o sectores de desarrollo, modificando las determinaciones del planeamiento municipal vigente.
- Establecer la ordenación detallada del suelo con el nivel y la documentación propias del planeamiento derivado, de un plan parcial urbanístico o de un plan de mejora urbana, según la clasificación del suelo.
- Incorporar potestativamente los proyectos de urbanización necesarios para la ejecución del sector.
- Legitimar el inicio de la ejecución urbanística sin necesidad de hacer la adaptación previa del planeamiento urbanístico general del municipio.
- Determinar la administración actuante

La tramitación de los planes directores urbanísticos viene regulada en los artículos 76.1, 79, 83 y 157bis del TRLU, en el artículo 137 de la Ley 5/2020, de 29 de abril, de medidas financieras, administrativas y del sector público y de creación del impuesto sobre las instalaciones que inciden en el medio ambiente, que modifica al TRLU y a los artículos 106 y 107 del RLU.

La competencia para acordar la formulación y tramitación de este Plan director urbanístico de delimitación corresponde a la Comisión de Territorio de Cataluña, de conformidad con lo que determina el artículo 137 de la Ley 5/2020, que modifica los artículos 76.1, 79 y 83 del Texto refundido de la Ley de urbanismo aprobado por el Decreto legislativo 1/2010, de 3 de agosto.

De acuerdo con lo que establecen los artículos 76.1 y 83.1 del TRLU, hay que redactar con carácter previo a la aprobación inicial del Plan director urbanístico, un documento de objetivos y propósitos generales del referido instrumento de planeamiento, que tendrá que ser consultado a los ayuntamientos afectados por el plazo de un mes, y que conformará el inicio del procedimiento para la formulación del Plan.

Con respecto a la tramitación ambiental del Plan, son de aplicación los artículos 86bis y la disposición transitoria decimotercera del TRLU y artículos 70 y 115 del RLU, así como los artículos 6 y 18 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, con respecto al procedimiento y requisitos de evaluación ambiental de los instrumentos de planeamiento urbanístico.

Vista la propuesta de la Subdirección General de Acción Territorial;

IV. Acuerdo

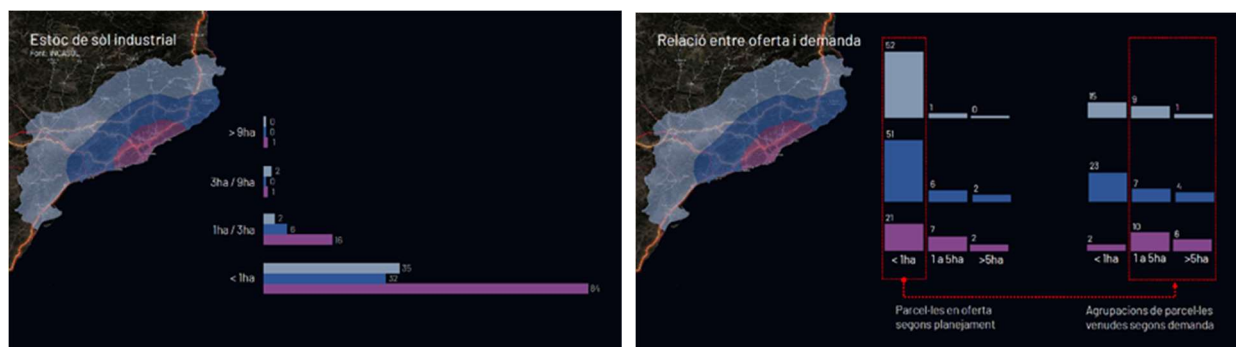
La Comisión de Territorio de Cataluña acuerda:

1. DEJAR SIN EFECTO el acuerdo del Consejero de Territorio y Sostenibilidad de fecha 7 de febrero de 2019 donde acordó iniciar el procedimiento de formulación del Plan director urbanístico de actividad económica Planes del Guardà, propuesto por la Comisión de Política Territorial y Urbanismo de Cataluña en la sesión del 20 de diciembre del 2018, y encargar la redacción del citado PDU a la Secretaría de Hábitat Urbano y Territorio –actualmente denominada Secretaría de la Agenda Urbana y Territorio– con la colaboración del Instituto Catalán del Suelo y con la participación de los ayuntamientos afectados.
2. INICIAR el procedimiento de formulación del Plan Director Urbanístico de actividad económica de la Plana de l'Alt Camp, que tendrá por objeto las finalidades que prevé el artículo 56 y 157bis del Texto refundido de la Ley de urbanismo, delimitar y ordenar un sector de interés supramunicipal para la ejecución directa de actuaciones de especial relevancia económica en los municipios de Valls, el Pla de Santa Maria, Vila-rodona y Alió y declarar el interés territorial de esta actuación.
3. ENCARGAR la redacción del Plan Director Urbanístico de actividad económica de la Plana de l'Alt Camp a la Secretaría de la Agenda Urbana y Territorio con la colaboración del Instituto Catalán del Suelo y con la participación de los ayuntamientos afectados, en cumplimiento de los artículos 76.1 y 83.3 del Texto refundido de la Ley de urbanismo, aprobado por el Decreto legislativo 1/2010, de 3 de agosto, modificados por la Ley 5/2020, de 29 de abril, de medidas fiscales, financieras, administrativas y del sector público y de creación del impuesto sobre las instalaciones que inciden en el medio ambiente.
4. COMUNICARLO a los ayuntamientos afectados.

Estrategia territorial para la localización de nuevos sectores de actividad económica

Según consta en el acuerdo adoptado por la Comisión de Territorio de Cataluña, en fecha 24/7/2020, el inicio del procedimiento de formulación del PDU urbanístico de actividad económica de la Plana de l'Alt Camp se ha llevado a cabo en coherencia con la *Estrategia territorial para la localización de nuevos sectores de actividad económica (SAE)*, elaborada por la Secretaría de la Agenda Urbana y Territorio (SAUT) a través del INCASOL y la Subdirección General de Acción Territorial, y que designa el ámbito como un sector estratégico de actividad económica. La estrategia se estructura en los cinco apartados siguientes: magnitudes de base; modelo urbanístico general; modelo urbanístico en el ámbito metropolitano; situación en el territorio; y detalle de los emplazamientos.

En el apartado de magnitudes se muestra el stock de suelo industrial, donde hay un claro predominio de parcelas disponibles con superficies inferiores a 1 ha y una falta de oferta de parcelas de superficie superior a 3 ha, oferta que se contrapone a la demanda. Asimismo, se muestran los precios de venta medios por ámbitos territoriales y los datos económicos del sector de manipulación y depósito de mercancías.



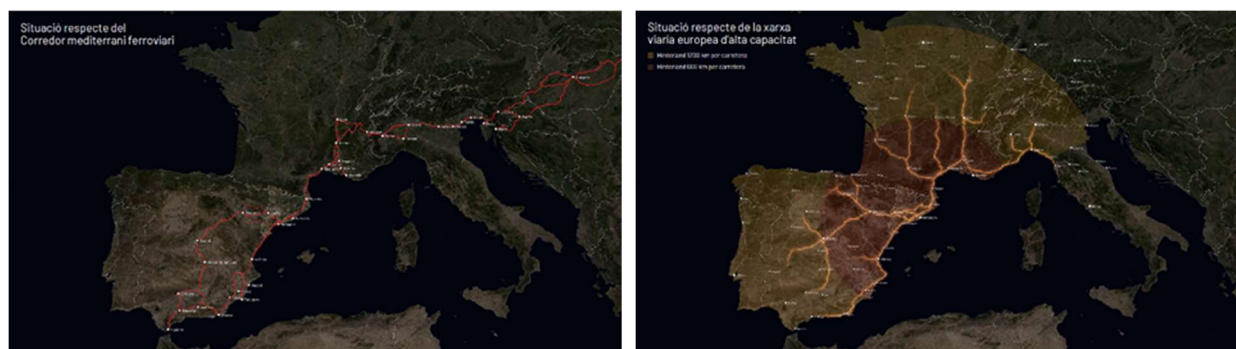
Magnitudes de base (Fuente: Estrategia territorial para la localización de nuevos sectores SAE)

Con respecto al modelo urbanístico general, se detallan las características que tienen que cumplir los nuevos sectores de actividad económica, como son: emplazamiento relacionado con los corredores de movilidad por carretera y ferroviaria; estructura interna mediante espina conectora, que optimiza el coste de urbanización y facilita el mantenimiento; parcelas de gran dimensión con superficies superiores a 10 ha, con actividad única por parcela y usos de actividad económica; configuración de los espacios libres teniendo en cuenta la integración paisajística y el respeto por la infraestructura verde del entorno; la generación energética mediante la producción fotovoltaica/eólica ubicada en una posición próxima; y la gestión supramunicipal. Con relación al modelo urbanístico en el ámbito metropolitano, hay que tener en cuenta la situación de los sectores en relación con los bordes de ciudad y las infraestructuras; y la previsión de implantaciones mixtas residencial/actividad económica.



Modelo urbanístico general (Fuente: Estrategia territorial para la localización de nuevos sectores SAE)

Con respecto a la situación en el territorio, se priorizan las ubicaciones relacionadas con el corredor mediterráneo ferroviario y la red viaria europea de alta capacidad.



Situación en el territorio (Fuente: Estrategia territorial para la localización de nuevos sectores SAE)

Finalmente, el documento concreta la ubicación de los nuevos sectores de actividad económica teniendo en cuenta los condicionantes expuestos anteriormente.



Detalle de los emplazamientos (Fuente: Estrategia territorial para la localización de nuevos sectores SAE)

El objeto de los planes directores se enmarca en esta Estrategia territorial que abarca todo el país y, por lo tanto, el desarrollo de estos nuevos ámbitos de actividad económica va más allá de las lógicas y necesidades locales o municipales. Así se quiere dinamizar la actividad económica con la implantación de nuevas empresas tractoras en ámbitos estratégicos y con capacidad de generar sinergias con las actividades existentes.

Estos nuevos SAE tienen que posibilitar la implantación de actividades que tienen unos requerimientos específicos a los cuales la oferta actual de suelo no da respuesta. Entre estos requerimientos hay la buena conectividad, tanto viaria como ferroviaria; la dimensión, con el fin de posibilitar la implantación de nuevas actividades con necesidades de parcelas de gran formato (20, 50, 100 ha); y la ubicación, próxima y vinculada/relacionada a nodos de concentración de actividad. Los emplazamientos a desarrollar también tienen, mayoritariamente, la posibilidad de fomentar el transporte de mercancías, vinculando los nuevos ámbitos a nuevas terminales intermodales de mercancías, que doten los nuevos SAE de un valor añadido diferencial respecto de otros ámbitos y que fomenten el transporte de mercancías ferroviario en lugar del transporte por carretera, con la consecuente reducción de emisión de gases de efecto invernadero.

1.1.3 Marco legal y tramitación

La Ley 3/2012, de 22 de febrero, de modificación del TRLU, mediante la incorporación del artículo 157bis y los cambios introducidos en el artículo 56 de este mismo texto legal, definió los planes directores urbanísticos para la delimitación y ordenación de los sectores de interés supramunicipal como el instrumento de planeamiento urbanístico adecuado para la ejecución de actuaciones de especial relevancia social, económica y de características singulares promovidas por la Administración de la Generalitat de Catalunya.

Estos sectores se tienen que situar en los ámbitos de interés territorial definidos por el planeamiento territorial y tienen que garantizar una buena conectividad a la red de comunicaciones. En el supuesto de que la actuación no esté prevista, se requiere para la formulación del plan director, el acuerdo de la Comisión de Política Territorial y Urbanismo de Cataluña que reconozca el interés territorial de la actuación.

Los planes directores urbanísticos de delimitación y ordenación de los sectores de interés supramunicipal pueden, de acuerdo con lo que dispone el artículo 56.6 del TRLU:

- Clasificar y calificar el suelo y comportar la delimitación de sectores de suelo urbanizable delimitado o de suelo urbano no consolidado. Con esta finalidad, pueden modificar la clasificación urbanística del suelo o las condiciones de desarrollo previstas por el planeamiento urbanístico vigente.
- Establecer la ordenación detallada del suelo con el nivel y la documentación propios de un plan urbanístico derivado y las otras determinaciones propias de este instrumento.
- Incorporar potestativamente la concreción del trazado y las características de las obras de urbanización con el nivel y documentación propios de un proyecto de urbanización.
- Legitimar el inicio de la ejecución urbanística de la actuación, sin necesidad de hacer la adaptación previa del planeamiento urbanístico general municipal, la cual se tiene que llevar a cabo en los plazos que el plan director urbanístico establezca.
- Especificar la administración actuante.

La tramitación de los planes directores urbanísticos está regulada en los artículos 76.1, 79, 83 y 157bis del TRLU y en los artículos 106 y 107 del RLU.

Formulación del PDU

De conformidad con lo establecido en los artículos 76.1 y 157bis.2 del TRLU, la Comisión de Territorio de Cataluña, en sesión de 24/7/2020, adoptó el acuerdo de iniciar el procedimiento de formulación del PDU de actividad económica de la Plana de l'Alt Camp, de declarar el interés territorial de la actuación y de encargar la redacción del documento a la Secretaría de la Agenda Urbana y Territorio, con la colaboración del Instituto Catalán del Suelo y con la participación de los ayuntamientos afectados.

Fase de avance del PDU

El documento de avance del PDU de actividad económica de la Plana de l'Alt Camp incorpora el documento de objetivos y propósitos generales (DOPG) y el documento inicial estratégico (DIE).

La tramitación del documento de avance del PDU se produce a dos niveles:

- Inicio del trámite de evaluación ambiental.
- Consulta a los ayuntamientos afectados.

De acuerdo con el artículo 14.4 de la Ley 6/2009, de 28 de abril, de evaluación ambiental de planes y programas, en la redacción dada por la Ley 10/2011, del 29 de diciembre, la evaluación ambiental del planeamiento urbanístico se regula por medio de la legislación urbanística en los aspectos relativos al procedimiento y al contenido del informe de sostenibilidad ambiental. No obstante, hace falta tener en cuenta que desde el 12/12/2014 es aplicable lo establecido con carácter básico a la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

El artículo 8.1.c) de la Ley 6/2009, de 28 de abril, de evaluación ambiental de planes y programas, incluye los planes directores urbanísticos entre los planes sometidos a evaluación ambiental en función de una decisión previa de evaluación ambiental (evaluación ambiental estratégica simplificada en los términos de la Ley 21/2013). Sin embargo, el artículo 86bis.2 del TRLU prevé que, en el caso de los planes urbanísticos en los cuales sea aplicable el procedimiento de decisión previa, se seguirá directamente el procedimiento de evaluación ambiental si el promotor considera que el plan se tiene que someter a evaluación ambiental. Atendiendo al carácter estratégico, la localización y tamaño y a los requerimientos de accesibilidad y movilidad de las operaciones urbanas propuestas, así como los objetivos ambientales fijados, el presente PDU se sujetará al procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria de planes y programas.

Tramitación ambiental. El trámite ambiental se inicia con la presentación del documento de objetivos y propósitos generales del PDU (DOPG) y del documento inicial estratégico (DIE) ante del órgano ambiental competente, que efectúa las consultas a los organismos, asociaciones y particulares necesarios y elabora el documento de alcance del estudio ambiental estratégico (EAE) en los plazos previstos legalmente, de conformidad con lo que prevé el artículo 17 y siguientes de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Consulta a los ayuntamientos afectados. De conformidad con lo establecido en el artículo 83.1 del TRLU, regulador de la tramitación urbanística de los planes directores urbanísticos, con carácter previo a la aprobación inicial del PDU los ayuntamientos afectados (Valls, el Pla de Santa Maria, Alió y Vila-rodona) tienen que ser consultados, por un plazo de un mes, con respecto a los objetivos y propósitos generales de la iniciativa.

Fases posteriores

La tramitación urbanística posterior del PDU será la siguiente:

La aprobación inicial y provisional del PDU corresponde a la Comisión Territorial de Urbanismo del Camp de Tarragona, al afectar el ámbito territorial del plan a una única comisión, de acuerdo con lo establecido en el artículo 83.1 del TRLU; y la aprobación definitiva corresponde a la Comisión de Territorio de Cataluña, de acuerdo con lo establecido en el artículo 79.a) del TRLU.

Aprobado inicialmente, el PDU se someterá a exposición pública por un periodo de como mínimo 45 días, y simultáneamente se solicitarán los informes preceptivos a los departamentos interesados y organismos afectados por razón de sus competencias sectoriales, que los tienen que emitir también en un plazo de 45 días. Asimismo, se notificará a los organismos y asociaciones que establezca el documento de alcance (artículos 21 y 22 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental).

1.1.4 Contenido

El avance del PDU de actividad económica de la Plana de l'Alt Camp está integrado por la documentación siguiente:

1. Documento de objetivos y propósitos generales (DOPG).
2. Documento inicial estratégico (DIE).
3. Diagnóstico de la movilidad.
4. Diagnóstico previa de impacto e integración paisajística.
5. Estudio de inundabilidad.
6. Estudio para la identificación de riesgos geológicos.

El documento de objetivos y propósitos generales (DOPG) incorpora la documentación gráfica siguiente:

Planos de información

i.01	Marco territorial	1/50.000
i.02	Plan territorial parcial del Camp de Tarragona: Alt Camp	1/50.000
i.03a	Entorno territorial: Topográfico	1/20.000
i.03b	Entorno territorial: Ortofotomapa	1/20.000
i.03c	Entorno territorial: Edificaciones existentes	1/20.000
i.03d	Entorno territorial: Patrimonio arquitectónico y arqueológico	1/20.000
i.04a	Áreas de riesgo: PLASEQCAT, TRANSCAT	1/20.000
i.04b	Áreas de riesgo: Hidrología y pendientes 20%	1/20.000
i.05a	Planeamiento vigente: clasificación del suelo	1/20.000
i.05b	Planeamiento vigente: calificación del suelo	1/20.000

Planos de ordenación

o.01	Ordenación indicativa. Encaje de la propuesta con el entorno	1/20.000
------	--	----------

1.2 Ámbito del PDU

1.2.1 Encaje territorial

Marco físico

La Plana de l'Alt Camp se configura como una extensión hacia el interior de la llanura litoral catalana, en un área de la costa tarraconense donde la llanura se extiende hacia el interior a lo largo de las cuencas de los ríos Francolí y Gaià, y que queda enmarcada al norte, este y oeste por las cordilleras prelitorales, con las montañas de Prades y las sierras Carbonera y de Comaverd.

En el oeste, las montañas de Prades tienen los puntos más elevados en el Tossal de la Baltasana (1.201 m), la Mola del Guerxet (1.121 m) y el Tossal Gros (844 m); en el noroeste y en el norte, las sierras de les Guixeres, Carbonera y de Comaverd, que separan el Alt Camp de la Conca de Barberà, tienen los puntos más elevados en la Cogulla (789 m), el Cogulló (881 m) y el Puig de Comaverd (902 m); y en el este, las sierras del Ramonet y del Montmell tienen los puntos más elevados en el Montagut (964 m) y el Puig de la Talaia (861 m).

Los puntos de conexión entre la llanura y la Conca de Barberà en dirección noroeste se producen en el estrecho de la Riba (cota 230), en la confluencia de los ríos Francolí y Brugent, por donde discurre la carretera C14; en el Coll de l'Illa (cota 580), por donde discurre la carretera N240; y en torno al núcleo urbano de Cabra del Camp, poco después del Coll de Cabra (cota 525), por donde discurre la autopista AP2 en dirección Lleida.



Mapa topográfico de Cataluña (Fuente: ICGC)

Situación

El ámbito de estudio del presente PDU se sitúa en la Plana de l'Alt Camp, afectando a cuatro términos municipales: Valls, el Pla de Santa Maria, Alió y Vila-rodonà.

La comarca del Alt Camp limita con las comarcas de la Conca de Barberà y Anoia en el norte, el Alt Penedès y el Baix Penedès en el este, el Tarragonès en el sur y el Baix Camp en el oeste. La Plana de l'Alt Camp se sitúa a poca distancia del inicio del corredor central peninsular, unos 20 km en dirección este, de la derivación proveniente del corredor Mediterráneo que se produce a la altura de el Vendrell; y a poca distancia, también unos 20 km en dirección sur, del nodo Tarragona/Reus, que incluye considerables extensiones de áreas de actividad económica, el puerto de Tarragona y el aeropuerto de Reus.

Las condiciones morfológicas de la llanura configuran un área con una alta concentración de infraestructuras que se ha convertido en el lugar de paso de importantes redes de movilidad viales y ferroviarias. Estas mismas condiciones morfológicas han permitido el asentamiento de una serie de nodos residenciales situados a lo largo del eje central de infraestructuras y la implantación de áreas de actividad económica en torno a estos, aunque la mayor concentración de estas áreas se ubican en torno al núcleo urbano de Valls.



Situación. Ámbito de actuación del PDU (Fuente: ICGC)

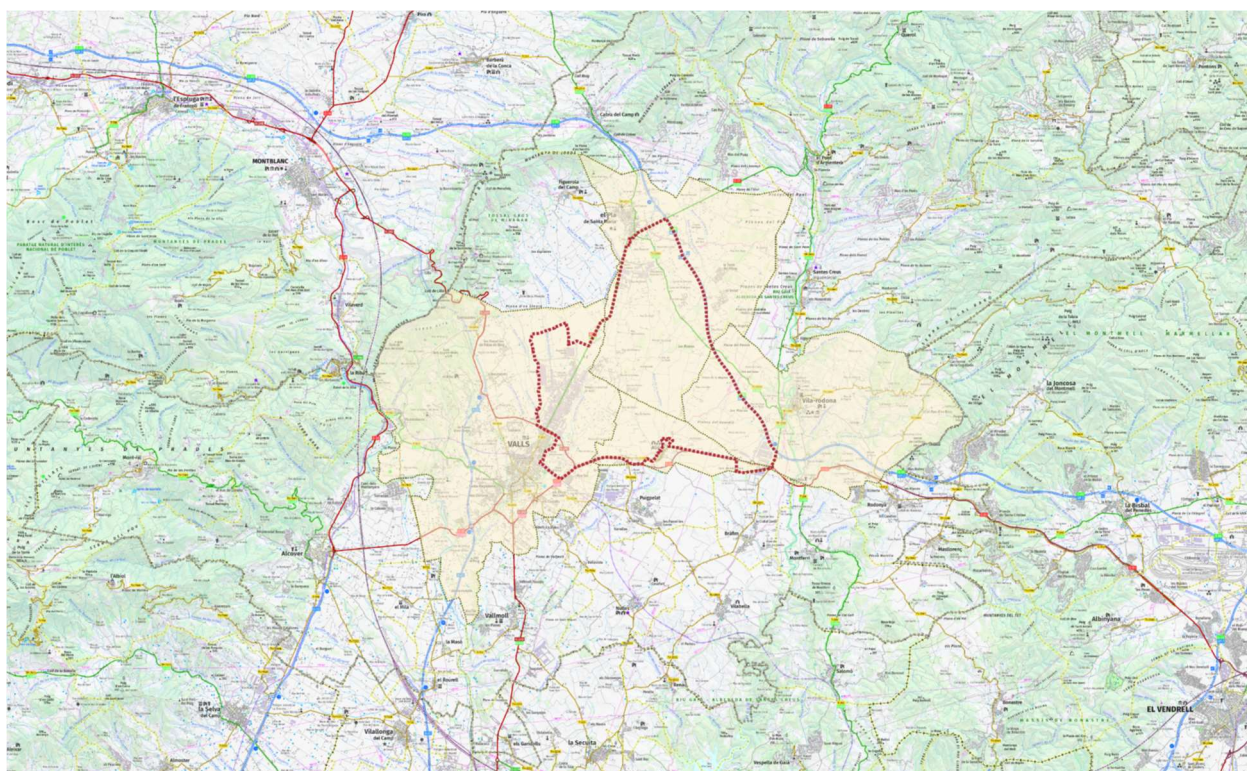
El predominio de los relieves suaves y la conectividad a las redes de movilidad configura un territorio apto para el desarrollo económico, industrial y logístico de alta capacidad, en un punto estratégico situado fuera del ámbito de congestión de la red del entorno de Barcelona y en una posición muy próxima al nodo Tarragona/Reus, con la presencia del puerto de Tarragona y del aeropuerto de Reus, que se ve reforzado por las infraestructuras de gran capacidad y vertebración territorial que transcurren, ya sean viales (autopista AP2, autovía A27 y carreteras N240 y C14) o ferroviarias (redes convencional y alta velocidad).

Por otra parte, el hecho geográfico también ha favorecido la presencia de un patrón agrícola característico que se extiende por toda la llanura y que caracteriza su paisaje, con numerosas muestras de arquitectura

rural, asociada a un poblamiento de pequeños núcleos compactos, con una red extensa de caminos rurales.

Con respecto a la demografía, la comarca del Alt Camp tiene una población total de 44.695 habitantes, según datos de Idescat del año 2020, repartida en 23 municipios. Los principales núcleos urbanos son los núcleos de Valls (24.477 habitantes) y de Alcover (5.144), donde se concentra el 66% de la población total de la comarca. La población restante se reparte en otros núcleos de dimensión menor, entre los cuales únicamente 5 municipios superan los 1.000 habitantes —el Pla de Santa Maria (2.348), Vallmoll (1.774), Vila-rodona (1.276), Cabra del Camp (1.175) y Puigpelat (1.163)—; y del resto, 5 municipios tienen poblaciones entre 500 y 1.000 habitantes, 8 municipios tienen poblaciones entre 200 y 500 habitantes y 3 municipios no superan los 200 habitantes.

Con relación a la población de las comarcas con las cuales limita, la comarca del Alt Camp se sitúa en penúltima posición, muy distanciada de las comarcas más pobladas, con el Tarragonès (261.466), Baix Camp (194.127), Anoia (123.024), Alt Penedès (109.606), Baix Penedès (107.803) y la Conca de Barberà (19.947). Igualmente, con relación a la población de las capitales de estas comarcas, el núcleo de Valls se sitúa también en penúltima posición respecto de los núcleos de Tarragona (136.496), Reus (106.168), Igualada (40.742), Vilafranca del Penedès (40.154), el Vendrell (38.373) y Montblanc (7.379).



Ámbito de actuación del PDU. Municipios afectados: Pla de Santa Maria, Valls, Alió, Vila-rodona
(Fuente: Elaboración propia)

1.2.2 Infraestructuras

Red viaria

Las principales vías que discurren por la Plana de l'Alt Camp son la autopista AP2, la autovía A27 y las carreteras N240, C14, C37 y C51.

- *Autopista AP2 el Vendrell-Lleida-Zaragoza*: vía que pasa tangencialmente por el lado este del ámbito del PDU y que dispone de un enlace de salida/entrada con la carretera C51 situado en el extremo sudeste del ámbito, en torno al conjunto formado por los polígonos industriales de les Planes de la Serra y de Bràfim/Alió. Los siguientes puntos de conexión son: en sentido norte, el enlace con la carretera C37 en el Pla de Santa Maria, a 9 km, y el enlace con las carreteras N240 y C14 en Montblanc, a 22 km; y en sentido sur, el enlace con la carretera T240 en la Bisbal del Penedès, a 13,5 km, y el enlace/bifurcación AP7/AP2 a la altura del polígono de l'Albornar, a 18 km. A partir de este punto, la AP7 tiene los siguientes enlaces en Vilafranca del Penedès, a 13,5 km en sentido norte, y en el Vendrell, a 8 km en sentido sur, donde conecta con la autopista C32.
- *Autovía A27 Tarragona-Valls*: vía de corto recorrido, de unos 20 km, que conecta el núcleo de Valls con el puerto de Tarragona y que enlaza con la AP7, A7 y T11 cerca del núcleo de Tarragona.
- *Carretera N240 Tarragona-Lleida-Huesca-Bilbao*: carretera proveniente de Tarragona que bordea el núcleo urbano residencial de Valls, separándolo por su lado norte del polígono industrial de Valls, donde se sitúa el enlace a diferente nivel con la carretera C37/T200.
- *Carretera C14 Salou-Reus-Alcover-Montblanc-Tàrraga-Ponts-Andorra*: carretera que conecta de sur a norte la costa tarraconense con el Pirineo, hasta Andorra, siguiendo el valle del río Segre. Actualmente está desdoblado, con configuración de autovía con dos carriles por sentido, el tramo Salou-Alcover.
- *Carretera C37 Alcover-Valls-el Pla de Santa Maria-el Pont d'Armentera-Igualada*: carretera secundaria que conecta la Plana de l'Alt Camp con la Conca d'Òdena, que atraviesa el polígono industrial de Valls y que bordea el ámbito del PDU por sus lados oeste y norte.
- *Carretera C51 Valls-Alió-Vendrell*: carretera que conecta al oeste con la C37 y la N240 en torno a Valls y en el este con la N230 y la C31 en torno al Vendrell, y que bordea el ámbito del PDU por el sur.

También discurren externamente a la Plana de l'Alt Camp otras vías importantes, que dada su proximidad también hay que tener en cuenta, como son la autopista AP7 Francia-Barcelona-Tarragona-Valencia-Cartagena, la autovía A7 Vandellòs-Tarragona-Altafulla, la autovía T11 Tarragona-Reus, la carretera N340 Barcelona-Tarragona-Valencia-Cádiz y la carretera N420 Tarragona-Reus-Teruel-Cuenca-Córdoba.

Red ferroviaria

Con respecto a las infraestructuras ferroviarias, por la Plana de l'Alt Camp confluyen líneas de alta velocidad y regionales de RENFE.

- *Línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Francia*: línea de ancho internacional (1.435 mm) que une las capitales hasta la frontera francesa en el paso del Pertús. En el término municipal de la Secuita se sitúa la estación del Camp de Tarragona y en una posición muy próxima se produce la bifurcación de la línea, en dirección Lleida en el norte y en dirección Vandellòs en el sur.
- *Línea R13 Barcelona-Sant Vicenç de Calders-Lleida*: línea de ancho ibérico (1.688 mm) y vía única que conecta Barcelona con Lleida, pasando por Valls, Montblanc, les Borges Blanques y Juneda.

Infraestructura portuaria

El puerto de Tarragona, que se sitúa mayoritariamente en el término municipal de Tarragona y el resto en los de la Canonja, Vila-seca y Salou, abarca una superficie de unas 900 ha, incluyendo los espacios terrestres y los espacios de agua. El principal acceso al puerto se produce desde la autovía A27 que, de

sur a norte, conecta el puerto con las autovías T11 y A7, la autopista AP7 y las carreteras C37 y N240 en torno al núcleo urbano de Valls, a una distancia de unos 20 km del puerto.

El puerto dispone del documento de Delimitación de los espacios y usos portuarios (DEUP), de 16/10/2019, que se redactó de acuerdo con el Real Decreto legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el cual se aprueba el texto refundido de la Ley de puertos del Estado y de marina mercante. La DEUP determina la zona de servicio del puerto, que incluye los espacios de tierra y agua necesarios para el desarrollo de los usos portuarios, los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria y aquellos que puedan destinarse a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad.

El área portuaria fijada por la DEUP tiene una superficie total de 901,4 ha, con 575,2 ha correspondientes al área terrestre y 326,2 ha correspondientes al área de agua. La mayor parte de área portuaria terrestre afecta al municipio de Tarragona, con una superficie de 438,3 ha, y el resto a los municipios de Vila-seca (113,1 ha), Salou (21,9 ha) y la Canonja (1,9 ha).

La DEUP establece la asignación de usos de los diferentes espacios incluidos en el área portuaria terrestre, distinguiendo: el uso portuario comercial A, con una superficie de 358,9 ha, el uso portuario pesquero B (1,8 ha), el uso portuario náutico y deportivo C (5,2 ha), el uso portuario complementario o auxiliar D (200,6 ha) y el uso de interacción puerto-ciudad E (8,7 ha).



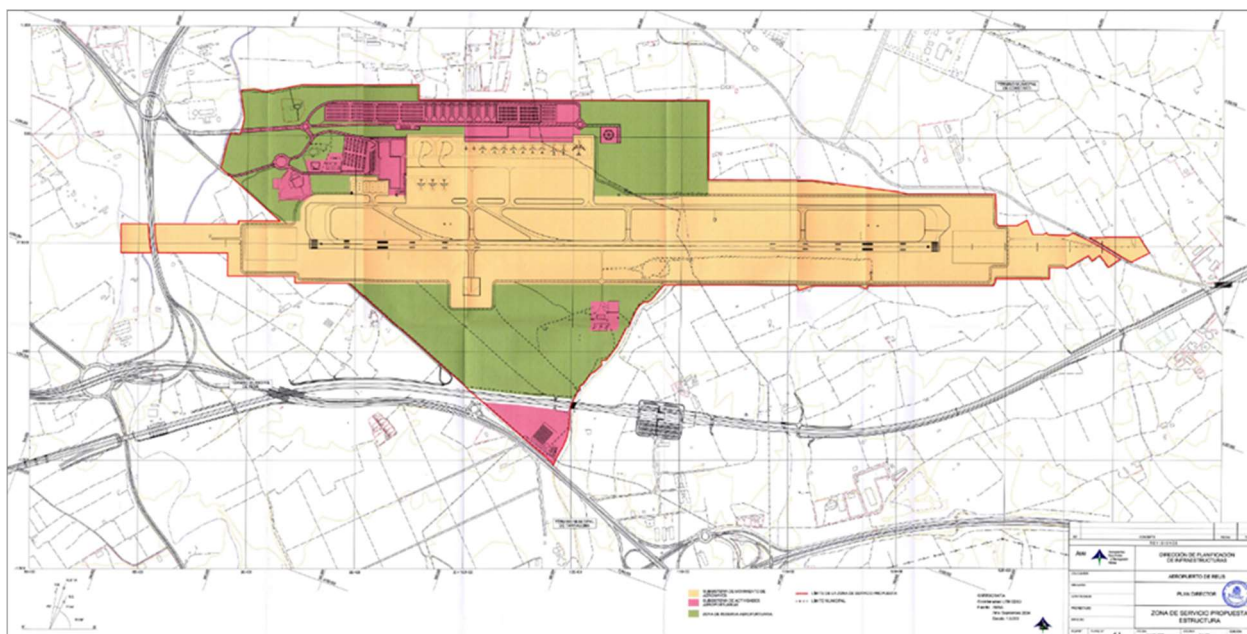
Asignación de usos (Fuente: Apartado "7. Propuesta de usos" de la memoria de la DEUP puerto de Tarragona, 2019)

Infraestructura aeroportuaria

El aeropuerto de Reus, que se sitúa entre los términos municipales de Reus y de Constantí, abarca una superficie de unas 240 ha y dispone de una única pista de 2.950 m de longitud. El acceso al aeropuerto se produce desde el enlace con la autovía C14, que en dirección sur, a una distancia de 1,2 km, enlaza con la autovía T11 Tarragona-Reus, que a poca distancia permite conectar con la autopista AP7 y las autovías A7 Vandellòs-Altafulla y A27 Tarragona-Valls.

La Orden del Ministerio de Fomento FOM/2616/2006, de 13/7/2006 (BOE 9/8/2006), por la cual se aprueba el Plan director del aeropuerto de Reus, define las directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto hasta que alcance su máxima expansión previsible y delimita la zona de servicio del aeropuerto, de una superficie total de 321,4 ha, con una capacidad suficiente con el fin de absorber la demanda prevista, al menos hasta el año 2020.

En la zona de servicio del aeropuerto se distinguen las tres áreas siguientes: el subsistema de movimientos de aeronaves, de 188,5 ha, que incluye los espacios utilizados por las aeronaves en sus movimientos de aterrizaje, despegue, circulación y estacionamiento; el subsistema de actividades aeroportuarias, de 37,6 ha, que contiene las infraestructuras, instalaciones y edificaciones que completan el intercambio modal entre el transporte aéreo y el sistema terrestre; y la zona de reserva aeroportuaria, de 95,3 ha, que contiene los espacios necesarios para posibilitar el desarrollo de nuevas instalaciones y servicios aeroportuarios, así como las ampliaciones de las zonas antes mencionadas.



Zona de servicio aeroportuaria (Fuente: Plano 4.1. Plan director del aeropuerto de Reus, 2006)

El sistema logístico

La posición del Camp de Tarragona es adecuada para acoger infraestructuras logísticas por la presencia del puerto de Tarragona y por su situación en el cruce de los dos corredores de movilidad principales de Cataluña y España. La oferta logística se tiene que adaptar a las necesidades logísticas derivadas del puerto de Tarragona, de los excedentes de los puertos próximos y del tráfico de los grandes corredores que pueden confluir en el Camp de Tarragona.

Entre los términos municipales de Reus y Tarragona se emplaza la central integrada de mercancías CIM el Camp, de una superficie de 42 ha y que se puso en marcha en el año 2007. Se sitúa en un punto estratégico de la red vial, entre los ejes AP7, T11 y A7, y cerca del aeropuerto de Reus, en una posición óptima respecto de las infraestructuras y los corredores de mercancías del Camp de Tarragona.

Estaciones intermodales de mercancías

Las estaciones de transporte de mercancías, con la conexión a una vía, permiten iniciar, complementar o completar el transporte ferroviario de mercancías, mediante la ejecución de una serie de operaciones sobre el tren y/o la carga que transporta. Entre estas se encuentran las terminales intermodales que destacan por combinar varios modos de transporte de forma integrada en la cadena de transporte con una misma Unidad de Transporte Intermodal (UTI), en este caso ferroviario y terrestre. El transporte intermodal

presenta ventajas sobre el tradicional, como una carga y descarga más rápida, reducción de costes, disminución de tiempo de transporte y menor consumo energético, entre otros.

Las nuevas terminales intermodales se tienen que concebir como auténticos centros logísticos con capacidad de generar valor añadido al transporte. Por eso se tiene que priorizar la construcción de estaciones intermodales en nodos logísticos y en las conexiones con redes de transporte de mercancías viales y ferroviarias.

Para dimensionar una estación intermodal de mercancías se tiene que entender que la superficie de las terminales está directamente relacionada con su capacidad. La UTI más habitual es la Unidad Equivalente a Veinte Pies (TEU). Una TEU es la capacidad de carga de un contenedor normalizado de 20 pies (6,1 m) de largura por 8 pies (2,4 m) de anchura por 8,5 pies (2,6 m) de altura.

En las terminales intermodales se encuentran diferentes tipologías de vías. Por una parte se encuentran las vías de recepción/expedición (R/E), que tienen la función de zona de espera para los ferrocarriles. Siguiendo el protocolo de FERRMED, estas tienen que ser de un mínimo de 750 m de largura, siendo recomendable que lleguen hasta 1.500 m. Por otra parte, las vías de carga/descarga (C/D) que se acompañan de vías de apoyo para las maniobras de las locomotoras. Siguiendo el protocolo de FERRMED, éstas serán de largura máxima de 750 m, porque en trenes de longitud superior se necesitan maniobras muy largas. Las vías de C/D pueden ser de tres tipos: de transporte de contenedores, de mercancía general y de *ferroustage*. En el caso de los contenedores, la manipulación se puede realizar con grúas automóviles o grúas-pórtico. Con respecto al *ferroustage* o autopista ferroviaria, las vías de C/D tienen que estar específicamente acondicionadas, ya que es una tipología de transporte donde los camiones (todo el vehículo o sólo el semirremolque) son transportados por ferrocarril.

También se proyecta una zona de almacenaje de las mercancías al lado de las vías de C/D, de la misma longitud que estas, con un ancho mínimo de 25 m para permitir el giro de los camiones. Los contenedores se pueden disponer en el área en bloque o en hilera, de 3 a 5 alturas de apilamiento.

Otros aspectos que se tienen que tener en cuenta a la hora de diseñar estaciones intermodales:

- Las terminales se pueden diseñar con configuración de las vías en paralelo o en serie, en función de la disposición de los haces de C/D y de R/E. En serie el movimiento entre C/D y R/E se realizará de forma directa, mientras que en paralelo la operación requerirá mangos de maniobra.
- Las terminales pueden operarse en configuración de fondo de saco o configuración pasante. La segunda configuración es más eficiente, ya que reduce el número de maniobras de los ferrocarriles y facilita la explotación de las terminales.
- Todas las vías tienen que estar electrificadas, excepto el haz de C/D.
- La pendiente máxima en las vías de R/E es de 2%, mientras que en las de C/D será nula.
- La vialidad interna de la terminal evitará cruzar a nivel con las vías y tendrá pendiente máxima del 8%.

En Cataluña hay 6 terminales ferroviarias intermodales con capacidad para transferencia de carga contenizada entre carretera y ferrocarril:

- Barcelona Can Tunis: 1.540 TEU, 3 vías de C/D de 485 m, 8 vías de E/R de 550/750 m.
- Barcelona Morrot: 1.870 TEU, 10 vías de C/D de 480 m, 2 vías de E/R de 515/440 m.
- Constantí: 1.684 TEU, 5 vías de C/D de 375 m, 2 vías de E/R de 540 m.
- Tarragona Mercaderies: 580 TEU, 3 vías de C/D de 300 m, 6 vías de E/R de 570 m.
- Granollers Mercaderies: 875 TEU, 4 vías de C/D de 365 m, 2 vías de E/R de 615 m.
- Pla de la Vilanova: No ha estado operativa, hasta que en abril de 2019 se adjudicó en concesión.

Riesgos tecnológicos

PLASEQCAT

El Plan de emergencia exterior del sector químico de Cataluña (PLASEQCAT), revisado por el Acuerdo de Gobierno GOV/29/2015, de 3 de marzo, es el marco orgánico y funcional para hacer frente a las emergencias por accidentes graves con sustancias peligrosas previamente analizados, clasificados y mayoritariamente evaluados. En él se establece el esquema de coordinación de las autoridades,

organismos y servicios llamados a intervenir, los recursos humanos y materiales necesarios para su aplicación y las medidas de protección más idóneas.

En el caso de las industrias afectadas por el nivel alto de la normativa de accidentes graves, éstas tienen que elaborar informes de seguridad que contemplen los escenarios accidentales asociados a sus instalaciones, así como las zonas de afectación que se derivan, según los criterios establecidos a la normativa específica. Las zonas de afectación son las siguientes: zona de intervención y zona de alerta, zona de indefensión hacia la autoprotección (IEA) y zona de intensidad límite en el exterior (ILE).

Para determinar el grado de afectación por riesgo químico en establecimientos industriales hay que identificar los establecimientos afectados por la normativa SEVESO que pueden tener efectos sobre el ámbito del plan director. El establecimiento industrial incluido en el PLASEQCAT más próximo al ámbito del PDU es el de la Compañía Logística de Hidrocarburos (CLH), ubicado en el polígono industrial de els Magraners a una distancia de 1,1 km del ámbito.

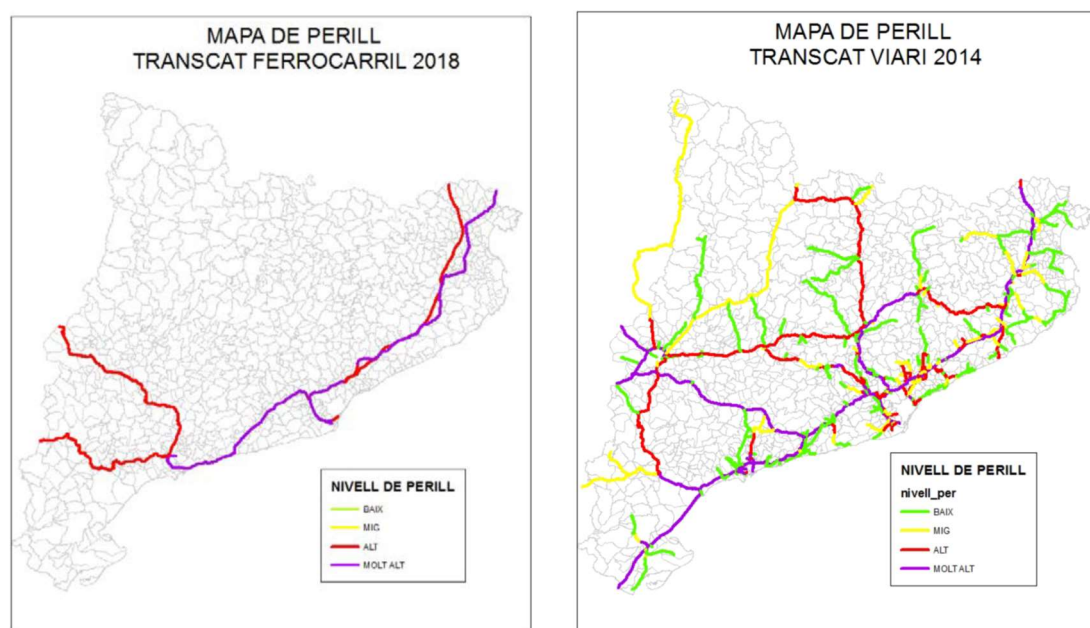
TRANSCAT

El Plan especial de emergencias por accidentes en el transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril en Cataluña (TRANSCAT), revisado por el Acuerdo de Gobierno GOV/117/2017, de 1 de agosto, es el marco orgánico y funcional para hacer frente a todas aquellas emergencias relacionadas con el transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril dentro del ámbito territorial de Cataluña.

La Instrucción técnica INT/2330/2013, de 29 de octubre, de la Dirección General de Protección Civil (versión revisada en fecha 2/4/2019), relativa a la elaboración de los informes sobre las condiciones mínimas que tienen que cumplir los nuevos desarrollos urbanísticos a ubicar dentro de las zonas identificadas como de riesgo químico en el transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril, define, entre otros aspectos, la zona de indefensión (ZIF) como la franja de seguridad mínima necesaria para la viabilidad de la autoprotección a los elementos vulnerables en el marco de un accidente con materias peligrosas.

La instrucción técnica define una zona de indefensión (ZIF) genérica de 500 m de anchura en torno a las vías donde existe un nivel de peligro muy alto, por carretera o ferrocarril, donde se detallan las posibles medidas a adoptar con el fin de reducir la franja mencionada.

El ámbito de estudio del PDU se ve afectado por el paso de la autopista AP-2, que discurre por el límite este del ámbito, con un nivel de peligro muy alto, y por la carretera C-51, que discurre por el límite sur del ámbito, con un nivel de peligro medio.



Mapas de peligro de las redes vial y ferroviaria del TRANSCAT (Fuente: Instrucción técnica INT/2330/2013)

1.2.3 Suelos de actividad económica

Para llevar a cabo el análisis de los suelos de actividad económica de la Plana de l'Alt Camp, se ha considerado el área más extensa integrada por las comarcas del Alt Camp, Baix Camp y Tarragonès, dadas las claras interrelaciones territoriales y las continuidades entre ellas.

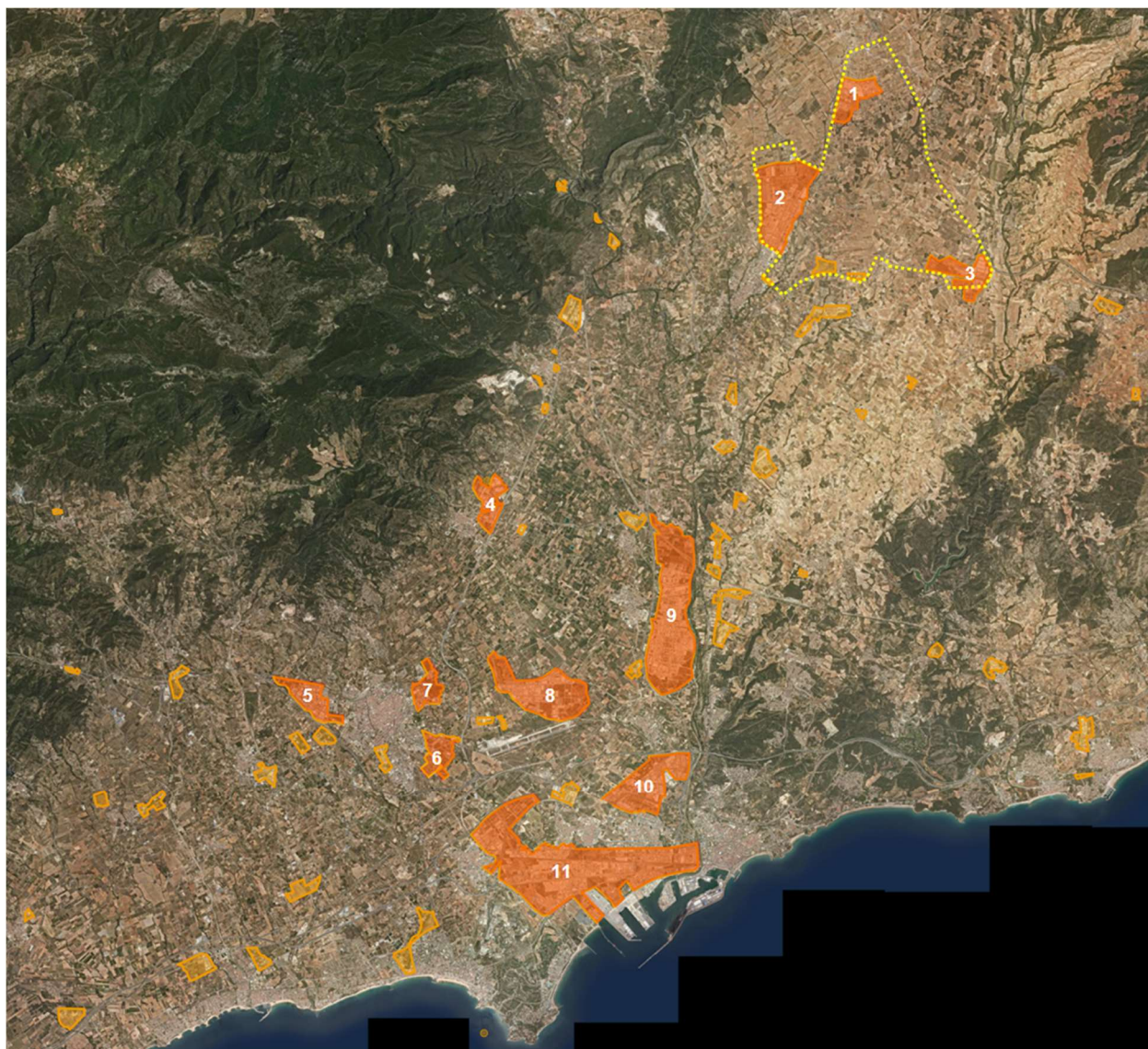
Las implantaciones industriales/de actividad económica de esta extensa área integrada por las tres comarcas que incluyen un total de 72 municipios –Alt Camp (23 municipios), Baix Camp (28 municipios), Tarragonès (21 municipios)– se caracteriza por una parte por la presencia de diversos de asentamientos industriales de reducida dimensión que se implantan de manera dispersa en el territorio, generalmente vinculados o próximos a los diferentes núcleos urbanos residenciales, y por otra parte por la presencia de una serie de piezas/implantaciones de gran superficie concentradas en el triángulo Valls-Reus-Tarragona, con una muy buena conectividad con las infraestructuras viales y ferroviarias que discurren por el territorio y con conexión directa con el puerto de Tarragona y el aeropuerto de Reus.

Cuadro de los sectores o conjuntos de sectores industriales de l'Alt Camp, Baix Camp y Tarragonès:

NOM POLIGON/SECTOR	MUNICIPI	COMARCA	SUC	SUD	SUND	TOTAL
Valls	Valls	Alt Camp	350		62	412
Pla de la Serra/ Arenelles/ Bràfim-Alió	Vila-rodon/ Alió/ Bràfim	Alt Camp	69	28	51	147
Pla de Santa Maria	Pla de Santa Maria	Alt Camp	126			126
Ruanes/ Les Rases	Puigpelat	Alt Camp	66			66
Mas Vell	Vallmoll	Alt Camp	51			51
Roques Roges	Alcover	Alt Camp	39	12		51
Sector SUD-ind-1	Alió	Alt Camp		28		28
Rodonyà/ Les Pageses/ Cementiri	Rodonyà	Alt Camp	12	16		28
Inmuro/ Camí del Molí	Vallmoll	Alt Camp	6	11		17
Rocamora/ Provadors	Vallmoll	Alt Camp	2	13		16
Paperera Catalana	Alcover	Alt Camp	10			10
Alió	Alió	Alt Camp	10			10
Nulles	Nulles	Alt Camp	1	7		8
Salter	Montferri	Alt Camp	7			7
La Riba	La Riba	Alt Camp	6			6
Pharma/ Teco	Vilabella	Alt Camp	6			6
Valls Estació	Valls	Alt Camp	5			5
Cator SA	Alcover	Alt Camp	4	1		5
Roixel-les	La Riba	Alt Camp	4			4
Cooperativa agrícola	Alcover	Alt Camp	3			3
Mas del Moliner	Alcover	Alt Camp	3			3
Sector PP3	Alcover	Alt Camp		1		1
Mas Batlle/ Agro-Reus	Reus	Baix Camp	119	17		136
Tecnoparc	Reus	Baix Camp	87	32		119
Drecera/ Mil-lenium/ Silva/ Argentària/ Xalamec	Selva del Camp	Baix Camp	101	10		111
Dina/ El Burgar/ Cementiri	Reus	Baix Camp	54	47		101
Les Tàpies	Hospitalet de l'Infant-Vandellòs	Baix Camp	60	13		73
Belianes	Cambrils	Baix Camp	14	47		61
CIM el Camp	Reus/ la Canonja	Baix Camp	45	4		48
Sector PP4a Mas de Don Felip	Riudoms	Baix Camp		45		45
Sector SUD4 Comellarets	Mont-roig del Camp	Baix Camp		44		44
Les Borges/ Mas d'en Llibreter	Borges del Camp	Baix Camp	11	21		32
El Prat	Riudoms	Baix Camp	28	3		32
La Comarcal	Reus	Baix Camp	5	27		32
Montbrió del Camp	Montbrió del Camp	Baix Camp	15	13		28
Sant Joan dels Arcs/ Les Canals	Vinyols i els Arcs	Baix Camp	10	17		27
Colònies Massó/ Mas Ferrer	Reus	Baix Camp	25			25
Sector PP3 Planes del Roquis	Riudoms	Baix Camp		22		22
Sector PP1	Botarell	Baix Camp		18		18
Tecnolama/ Nirsa	Reus	Baix Camp	17			17
Les Voltes	Mont-roig del Camp	Baix Camp	8			8
Macresac	Selva del Camp	Baix Camp	5			5
Riudecols	Riudecols	Baix Camp	3	2		5
Les Sorts	Alforja	Baix Camp	4			4
Mas Sunyer/ Alba/ Taqsa/ Gran Industria/ Entrevies/ Francolí	Tarragona/ la Canonja/ Vila-seca/ Reus	Tarragonès	1.140	94		1.234
Refineria Repsol Química/ Mas Cremat	Vilallonga del Camp/ el Morell/ Perafort/ Poble de Mafumet/ Constantí	Tarragonès	453	123	86	662
Constantí	Constantí	Tarragonès	288	106	66	460
Riu Clar/ Gavarres	Tarragona/ Constantí	Tarragonès	306	97		403
Sector 3 Pla de les Pomerres-Barenys	Salou	Tarragonès		83		83
Perafort/ Estació receptora	Perafort	Tarragonès	35	29		64
Roques Planes	Torredembarra	Tarragonès	24	8	10	42
Industrial Sedó	La Riera de Gaià	Tarragonès	13	16		29
Ravago	Vilallonga del Camp	Tarragonès	16	6	5	27
Garidells	Els Garidells	Tarragonès	9	13		22
L'Avenar	Roda de Berà	Tarragonès	20			20
PP7 El Bassal	Constantí	Tarragonès		18		18
El Catllar	El Catllar	Tarragonès	8	7		15
Sector SAU13 La Beurana	Perafort	Tarragonès		12		12
Quarterada	Roda de Berà	Tarragonès	11			11
Sector SAU12 Les Gunyoles	La Secuita	Tarragonès		9		9
Sector PP1 Ponts del ferrocarril	Torredembarra	Tarragonès		6		6
Sector SAU11 La Secuita	La Secuita	Tarragonès		4		4
Total			3.713	1.131	280	5.123

(Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos del MUC)

Los datos relativos al suelo urbano consolidado (SUC) incluyen, el suelo urbano consolidado según determina el planeamiento urbanístico vigente y los sectores en suelo urbanizable ya desarrollados con condición de suelo urbano consolidado, por lo tanto, con el planeamiento, la gestión y la urbanización ya finalizados. Los datos relativos al suelo urbanizable delimitado (SUD) y no delimitado (SUND) incluyen los sectores así clasificados por el planeamiento urbanístico vigente hoy todavía pendientes de desarrollo, dispongan o no del plan parcial aprobado.



Áreas de actividad económica del Alt Camp/Baix Camp/Tarragonès (Fuente: Elaboración propia sobre base ICGC)

- Sectores o conjuntos de sectores de superficie inferior a 100 ha (total 51)
- Sectores o conjuntos de sectores de superficie superior a 100 ha (total 11):

1. El Pla de Santa Maria (el Pla de Santa Maria). 126 ha
2. Valls (Valls). 412 ha
3. Planes de la Serra-Arenelles-Bràfim-Alió (Vila-rodon, Alió, Bràfim). 147 ha
4. Dreçera-Mil·lenium-Silva-Xalamec (la Selva del Camp). 111 ha
5. Mas Batlle-AgroReus (Reus). 136 ha
6. Tecnoparc (Reus). 119 ha
7. Dina-Burgar-Cementiri (Reus). 101 ha
8. Constantí (Constantí). 460 ha
9. Petroquímica-Mas Cremat (Vilallonga del Camp, el Morell, Perafort, la Poble de Mafumet, Constantí). 662 ha
10. Riu Clar-Gavarres-Mongons (Tarragona, Constantí). 403 ha
11. Mas Sunyer-Alba-Gran Industria-Entrevies-Francolí (Tarragona, la Canonja, Vila-seca, Reus). 1.234 ha

A continuación, consta una descripción más detallada de estos 11 asentamientos industriales/actividad económica de grandes dimensiones previstos por el planeamiento urbanístico vigente con superficies superiores a las 100 ha, según constan en la imagen anterior, ya sean sectores o conjuntos de sectores continuos relacionados entre ellos, que incluyen tanto el suelo urbano consolidado como el suelo urbanizable, delimitado y no delimitado, hoy todavía pendiente de desarrollo.

Alt Camp

Total 685 ha

Suelo urbano consolidado 545 ha (80%)

Suelo urbanizable pendiente de desarrollo 140 ha (20%)

(1) *Pla de Santa Maria*: Situado en una posición aislada en el sur del núcleo urbano del Pla de Santa Maria y confrontando al oeste con la carretera C37 que en dirección sur conecta con el polígono industrial de Valls. La superficie total es de 126 ha, sin que resten suelos urbanizables para desarrollar.

(2) *Valls*: Situado al norte del núcleo urbano residencial de Valls en continuidad con este, pero separado por el paso de la carretera N240 y atravesado de norte a sur por la carretera C37 que en dirección norte conecta con el término municipal del Pla de Santa Maria. La superficie total es de 412 ha, con 350 ha (85%) en suelo urbano consolidado y 62 ha (15%) en suelo urbanizable no delimitado pendiente de desarrollo, situado en un único sector en el extremo norte del polígono.

(3) *Planes de la Serra-Arenelles-Bràfim-Alió*: Conjunto formado por la pieza continua que incluye estos polígonos industriales, situados en una posición aislada a ambos lados de la carretera C51 y del vial de enlace AP2/C51, entre los términos municipales de Vila-rodona, Alió y Bràfim. La superficie total es de 147 ha, con 69 ha (47%) en suelo urbano consolidado y 78 ha (53%) en suelo urbanizable pendiente de desarrollo, desglosado en 2 sectores en suelo urbanizable delimitado de 28 ha, uno en Alió y uno en Vila-rodona, y 2 sectores en suelo urbanizable no delimitado de 50 ha, uno en Alió y uno en Vila-rodona.

Baix Camp

Total 467 ha

Suelo urbano consolidado 361 ha (77%)

Suelo urbanizable pendiente de desarrollo 106 ha (23%)

(4) *Drecera-Mil·lenium-Silva-Xalamec*: Conjunto formado por la pieza continua que incluye estos polígonos industriales, situados al nordeste del núcleo urbano de la Selva de Camp, al oeste de la autovía A27 y a ambos lados de la riera de la Selva y de la línea ferroviaria R14. La superficie total es de 111 ha, con 101 ha (91%) en suelo urbano consolidado y 10 ha (9%) en suelo urbanizable delimitado pendiente de desarrollo, situado en un único sector en el extremo sur del conjunto.

(5) *Mas Batlle-AgroReus*: Conjunto formado por la pieza continua que incluye estos polígonos industriales, situados al noroeste del núcleo urbano de la ciudad de Reus en continuidad con éste, que quedan encajados entre la línea ferroviaria de Sant Vicenç de Calders a Riba-roja al norte y la autovía T11 al suroeste, a ambos lados de la antigua carretera N240. La superficie total es de 136 ha, con 119 ha (87%) en suelo urbano consolidado y 17 ha (13%) en suelo urbanizable delimitado pendiente de desarrollo, situado en dos sectores en el extremo oeste del conjunto.

(6) *Tecnoparc*: Situado al sureste del núcleo urbano de la ciudad de Reus en continuidad con éste, entre la carretera N240a al nordeste y la línea ferroviaria R14 al suroeste, a ambos lados de la avenida de Bellissens que en dirección sudeste enlaza con las autovías T11 y C14. La superficie total es de 119 ha, con 87 ha (73%) en suelo urbano consolidado y 32 ha (27%) en suelo urbanizable delimitado pendiente de desarrollo, situado en un sector de uso mixto al suroeste de la avenida de Bellissens.

(7) *Dina-Burgar-Cementiri*: Conjunto formado por la pieza continua que incluye estos polígonos industriales, situados al nordeste del núcleo urbano de la ciudad de Reus en continuidad con éste, a ambos lados de las carreteras C14z y TV7211 y de la línea ferroviaria de Sant Vicenç de Calders a Riba-roja. La superficie total es de 101 ha, con 54 ha (53%) en suelo urbano consolidado y 47 ha (47%) en suelo urbanizable delimitado pendiente de desarrollo, desglosado en seis sectores situados en el extremo este del conjunto.

Tarragonès

Total 2.758 ha

Suelo urbano consolidado 2.187 ha (79%)

Suelo urbanizable pendiente de desarrollo 571 ha (21%)

(8) *Constantí*: Situado en una posición aislada al norte del aeropuerto de Reus, en el término municipal de Constantí, y que queda encajado entre la línea ferroviaria de Reus a la Refinería al norte y la carretera TV7211 al sur que en dirección oeste enlaza con la autovía C14. La superficie total es de 460 ha, con 288 ha (63%) en suelo urbano consolidado y 172 ha (37%) en suelo urbanizable pendiente de desarrollo, desglosado en cinco sectores en suelo urbanizable delimitado, cuatro de los cuales situados al este y al sur y uno situado en el extremo noroeste al otro lado de la carretera TP7225, y dos sectores en suelo urbanizable no delimitado situados en el extremo oeste.

(9) *Petroquímica-Mas Cremat*: Gran pieza donde se sitúa la petroquímica de Repsol, entre los términos municipales de Vilallonga del Camp, el Morell, Perafort, la Pobla de Mafumet y Constantí, que queda encajada entre el río Francolí al este y la autovía A27 al oeste. La superficie total es de 662 ha, con 453 ha (68%) en suelo urbano consolidado y 209 ha (32%) en suelo urbanizable pendiente de desarrollo, desglosado en cinco sectores en suelo urbanizable delimitado situados en el extremo norte, en el término del Morell, un sector en suelo urbanizable no delimitado situado también en el extremo norte, en el término de Vilallonga del Camp en continuidad con los anteriores; y un sector en suelo urbanizable no delimitado situado en el extremo sur, en el término de Constantí.

(10) *Riu Clar-Gavarres-Mongons*: Conjunto formado por la pieza continua que incluye estos polígonos industriales, situada al oeste del río Francolí y al norte del núcleo urbano de Torreforta, mayoritariamente en el término municipal de Tarragona y en menor proporción en el de Constantí, que queda encajada entre la autopista AP7 al norte y la autovía T11 al sur, a ambos lados de la autovía A7. La superficie total es de 403 ha, con 306 ha (76%) en suelo urbano consolidado y 97 ha (24%) en suelo urbanizable delimitado pendiente de desarrollo, desglosado en un sector situado al sureste del conjunto en el término de Tarragona y dos sectores situados al noroeste en el término de Constantí.

(11) *Mas Sunyer-Alba-Gran Industria-Entrevies-Francolí*: Extenso conjunto formado por la pieza continua que incluye estos polígonos industriales, que queda encajada entre la N340 al norte, el río Francolí al este, el puerto de Tarragona al sur y la autopista AP7 al oeste, junto al núcleo urbano de Vila-seca y que incluye suelos de cuatro términos municipales: Tarragona, la Canonja, Vila-seca y Reus. Se han incluido los suelos del término municipal de Reus de la comarca del Baix Camp, de una superficie de 193 ha (15%), dada su continuidad con el resto de suelos industriales/de actividad económica del conjunto. La superficie total es de 1.234 ha, con 1.140 ha (92%) en suelo urbano consolidado y 94 ha (8%) en suelo urbanizable delimitado pendiente de desarrollo, desglosado en cuatro sectores situados en el extremo oeste, dos en el término de Reus y dos en el término de Vila-seca, a ambos lados de la autovía A7.

Síntesis

La superficie total de los suelos de actividad económica del conjunto integrado por las tres comarcas –Alt Camp, Baix Camp y Tarragonès– es de 5.123 ha, que se subdivide en 3.910 ha (76%) correspondientes a los 11 sectores o conjuntos de sectores de grandes dimensiones, con extensiones superiores a las 100 ha, y en 1.213 ha (24%) correspondientes al resto de los 51 sectores o conjuntos de sectores de dimensión media/pequeña, con extensiones inferiores a las 100 ha.

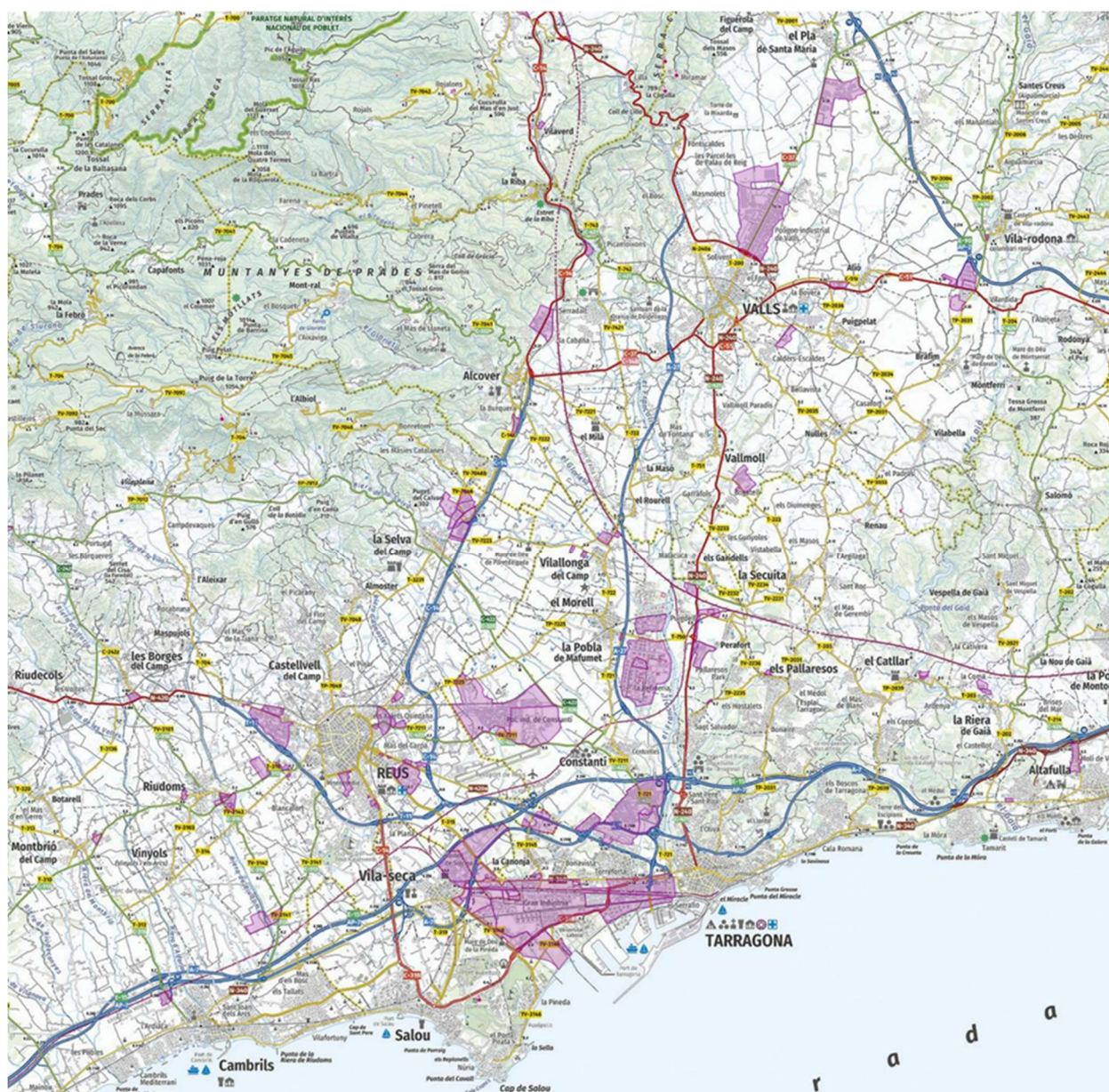
SECTORS/POLÍGONS	COMARCA	SUC		SUD		SUND		TOTAL
Sectors > 100 ha	Alt Camp	545	79,5%	28	4,0%	113	16,4%	685
Sectors > 100 ha	Baix Camp	361	77,3%	106	22,7%			467
Sectors > 100 ha	Tarragonès	2.187	79,3%	419	15,2%	152	5,5%	2.758
Total sectors > 100 ha		3.092	79,1%	553	14,2%	264	6,8%	3.910
Sectors < 100 ha	Alt Camp	234	72,2%	90	27,8%			324
Sectors < 100 ha	Baix Camp	250	47,4%	277	52,6%			527
Sectors < 100 ha	Tarragonès	137	37,7%	210	58,0%	16	4,3%	363
Total sectors < 100 ha		620	51,1%	578	47,6%	16	1,3%	1.214
Total sectors	Alt Camp/ Baix Camp/ Tarragonès	3.713	72,5%	1.131	22,1%	280	5,5%	5.123

El conjunto que integra los 11 asentamientos de actividad económica de grandes dimensiones, con extensiones superiores a las 100 ha, se subdivide en 3.092 ha (79%) en suelo urbano consolidado (SUC) y 817 ha (21%) en suelo urbanizable pendiente de desarrollo (SUD+SUND).

El conjunto que integra los 51 asentamientos de actividad económica de dimensión media/pequeña, con extensiones inferiores a las 100 ha, se subdivide en 620 ha (51%) en suelo urbano consolidado (SUC) y 594 ha (49%) en suelo urbanizable pendiente de desarrollo (SUD+SUND).

Así, con respecto a los sectores de grandes dimensiones hay una cierta reserva de suelos urbanizables pendientes de desarrollo, el 21% en el conjunto, pero que por su configuración y características establecidas por el planeamiento urbanístico vigente se trata, en general, de una serie de piezas de menores dimensiones que se disponen de manera fragmentada en el territorio a causa, en muchos casos, de la división de los términos municipales que atraviesan estas piezas físicamente continuas, lo que dificulta su desarrollo.

Por otra parte, con respecto a los sectores de dimensión media/pequeña éstos disponen de una reserva de suelos urbanizables pendientes de desarrollo, el 49% en el conjunto, que es más que suficiente para atender las necesidades más locales de estas piezas que se implantan de manera dispersa en el territorio, generalmente en el entorno o en continuidad con los diferentes núcleos urbanos residenciales de mayor o menor dimensión, aparte de otras piezas que se ubican en posiciones aisladas.

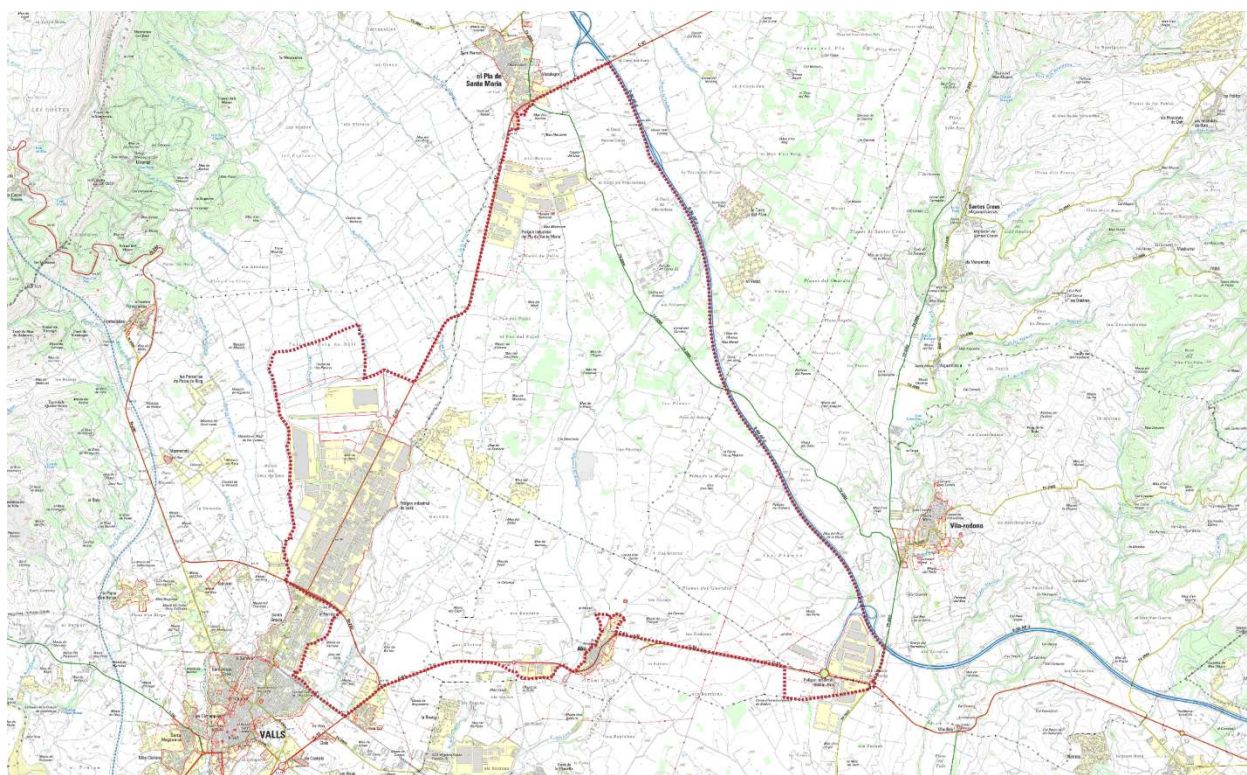


Mapa de los polígonos industriales del Alt Camp/ Baix Camp/ Tarragonès (Fuente: ICGC)

1.2.4 Descripción del ámbito

El ámbito de estudio del presente PDU, de una superficie de 3.746 ha, abarca los suelos situados al nordeste del núcleo urbano de Valls que quedan encajados entre la autopista AP2, las carreteras C37, C51 y N240 y la línea ferroviaria R13 Barcelona-Lleida, y que incluyen los suelos de actividad económica de los cuatro municipios afectados situados en esta área, según queda delimitado en los planos de información y de ordenación del documento.

Los límites físicos del ámbito son: la autopista AP2 y la carretera TP2002, al este; las carreteras C51 y N240, la línea ferroviaria R13 Barcelona-Lleida y parcialmente los límites con los términos municipales de Bràfim y Puigpelat, al sur; el torrente de la Xamora y la Rasa Fonda, que conforman el límite oeste del polígono industrial de Valls, y la carretera C37, al oeste; y la carretera C37 y el núcleo urbano del Pla de Santa Maria, al norte. El ámbito incluye los suelos de actividad económica de los cuatro municipios afectados por el PDU, concretamente: el polígono industrial del Pla de Santa Maria, situado al norte; el polígono industrial de Valls, situado al oeste; el polígono industrial de Alió, situado al sur; y el conjunto formado por los polígonos industriales de les Planes de la Serra y Bràfim-Alió, situado en los términos de Alió y Vila-rodon en el extremo este del ámbito.



Ámbito del PDU. Topográfico (Fuente: Elaboración propia)

Topográficamente, el ámbito se caracteriza por los relieves suaves descendentes de norte a sur, con las cotas más elevadas situadas en el extremo norte en torno al núcleo urbano del Pla de Santa Maria (cota 380), y con las cotas más bajas situadas en el extremo suroeste en torno al núcleo urbano de Valls (cota 230) y en el extremo sudeste en torno a los polígonos industriales de les Planes de la Serra y de Bràfim-Alió (cota 260).

El tramo de la autopista AP2, que coincide con el límite este del ámbito, se extiende a lo largo de una longitud de 8,7 km y oscila entre las cotas siguientes: cota 383 en el cruce con la carretera C37; cota 365 en el cruce con el camino del Pla de Santa Maria a Santes Creus y Aiguamúrcia (GR175); cota 313 en el cruce con la carretera TV2004; cota 307 en el cruce con el camino de Alió a Santes Creus (GR172); cota 270 a la altura de la salida/entrada de la autopista AP2 situada al lado del polígono industrial de les Planes de la Serra; y cota 257 en el cruce con la carretera TP-2002, en el extremo sudeste.

El tramo de la carretera C51, que coincide mayoritariamente con el límite sur del ámbito, se extiende a lo largo de una longitud de 7,5 km y oscila entre las cotas siguientes: cota 258 en la rotonda de enlace entre

las carreteras C51 y TP2002, en el extremo este; cota 267 en la rotonda de enlace entre la carretera C51 y el vial de enlace con la autopista AP2; cota 275 a la altura de la bifurcación de la carretera C51/C51z, antes del núcleo de Alió; cota 245 en la rotonda de enlace entre las carreteras C51 y TP2036, al lado del polígono industrial de Alió; cota 242 en la rotonda de enlace entre las carreteras C51 y N240; y cota 237 en el cruce a diferente nivel entre la carretera C51 y la línea ferroviaria R13 Barcelona-Lleida.

El tramo de la carretera C37, que coincide mayoritariamente con los límites oeste y norte del ámbito, se extiende a lo largo de una longitud de 8,5 km y oscila entre las cotas siguientes: cota 253 en el cruce a diferente nivel entre las carreteras C37 y N240; cota 281 en el extremo norte del polígono industrial de Valls; cota 307 donde la carretera C37 cruza el torrente de la Forcada, que coincide con el límite de término entre Valls y el Pla de Santa Maria; cota 332 en el enlace a diferente nivel con el polígono industrial del Pla de Santa Maria; cota 373 en la rotonda de enlace entre las carreteras C37 y TV2004 y desde donde se accede al núcleo urbano del Pla de Santa Maria; y cota 389 en el paso elevado de la carretera C37 donde cruza la autopista AP2.



Ámbito del PDU. Ortofotomapa (Fuente: Elaboración propia)

Hidrológicamente, la mayor parte del ámbito está incluida en la cuenca del río Francolí. Sólo el extremo este, en torno a les Planes del Guardià, está incluido en la cuenca del río Gaià.

En el extremo oeste del ámbito, el polígono industrial de Valls queda encajado entre el torrente de la Xamora/Rasa Fonda al oeste y el torrente Sec/Catllar/Forcada al este, que recoge aguas de las vaguadas de Magraners, de Mussoles y de las Aligueres, que discurren ya fuera del ámbito al oeste de la carretera C37 en el término del Pla de Santa Maria. El torrente del Catllar es el curso fluvial más destacable que discurre por el ámbito, el cual ya fuera de éste y más al sur se une con el torrente del Sant Pou en el extremo sur del núcleo urbano de Valls en torno al molino del Mig, para al cabo de poco al suroeste desembocar en el río Francolí, en el punto donde también vierte aguas el barranco de la Font Major.

Por otra parte, también discurren por el ámbito de norte a sur otros torrentes menores, la mayoría de ellos sin cuenca reconocible sobre el terreno, destacando la Rasa de la Fonollosa que discurre por el centro del ámbito pasando en el sur al lado del núcleo de Alió.

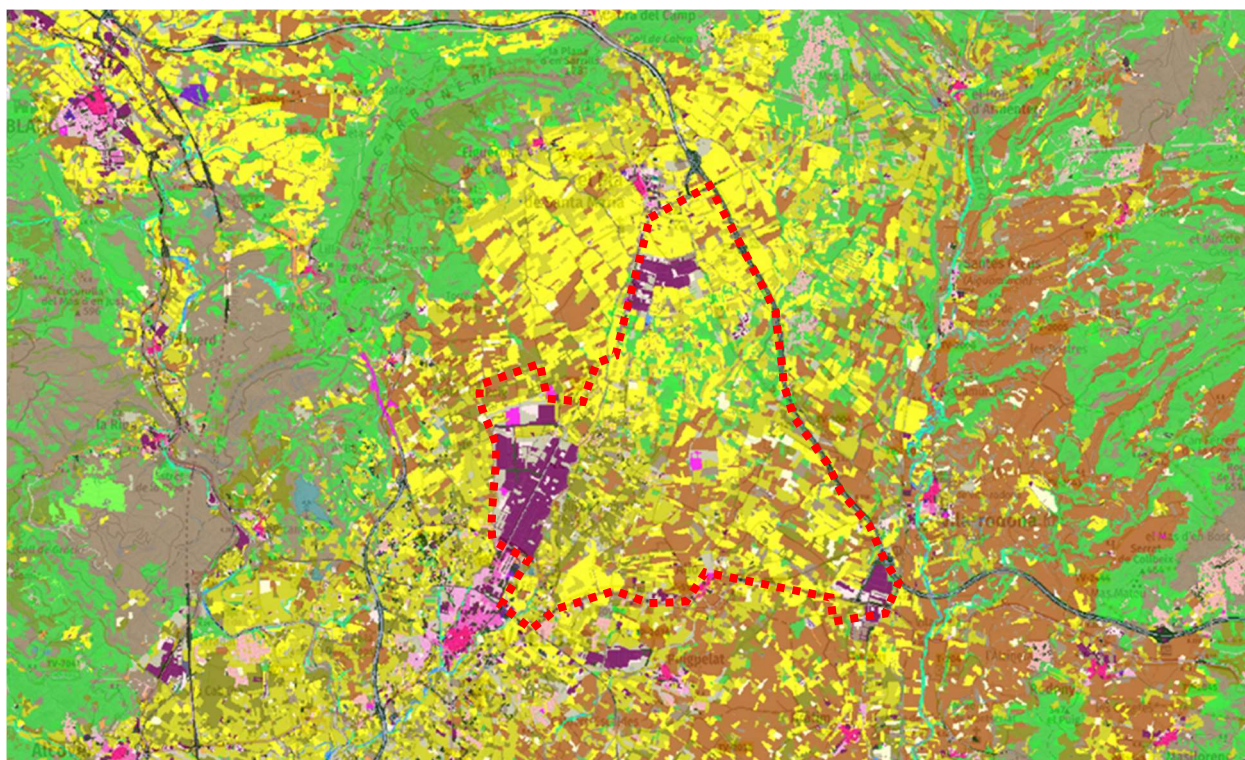
1.2.5 Usos del suelo y preexistencias

El ámbito de estudio del PDU se caracteriza por la presencia mayoritaria de campos de cultivo y en menor proporción de algunas masas arbóreas aisladas.

La actividad agrícola presenta una gran diversidad de cultivos, con una distribución equilibrada entre cereales, frutos de cáscara y viñas, y en menor proporción de olivos y campos en barbecho. Entre la gran extensión dominante agrícola del ámbito se intercalan superficies más o menos grandes de hábitats no antrópicos, que permiten configurar el paisaje mosaico del territorio, destacando los rodales forestales muy bien delimitados, principalmente de pinares, catalogados como hábitats de interés comunitario. También se localizan prados y matorrales que, mayoritariamente, son la evolución de antiguos campos de cultivo hacia hábitats naturales, algunos de ellos también catalogados como hábitats de interés comunitario.

Con respecto a las preexistencias, destaca la presencia de construcciones aisladas o dispuestas en pequeñas agrupaciones destinadas mayoritariamente al uso residencial y distribuidas de manera heterogénea en el territorio, con las mayores concentraciones situadas al nordeste del núcleo urbano de Valls, entre los términos municipales de Valls y del Pla de Santa Maria.

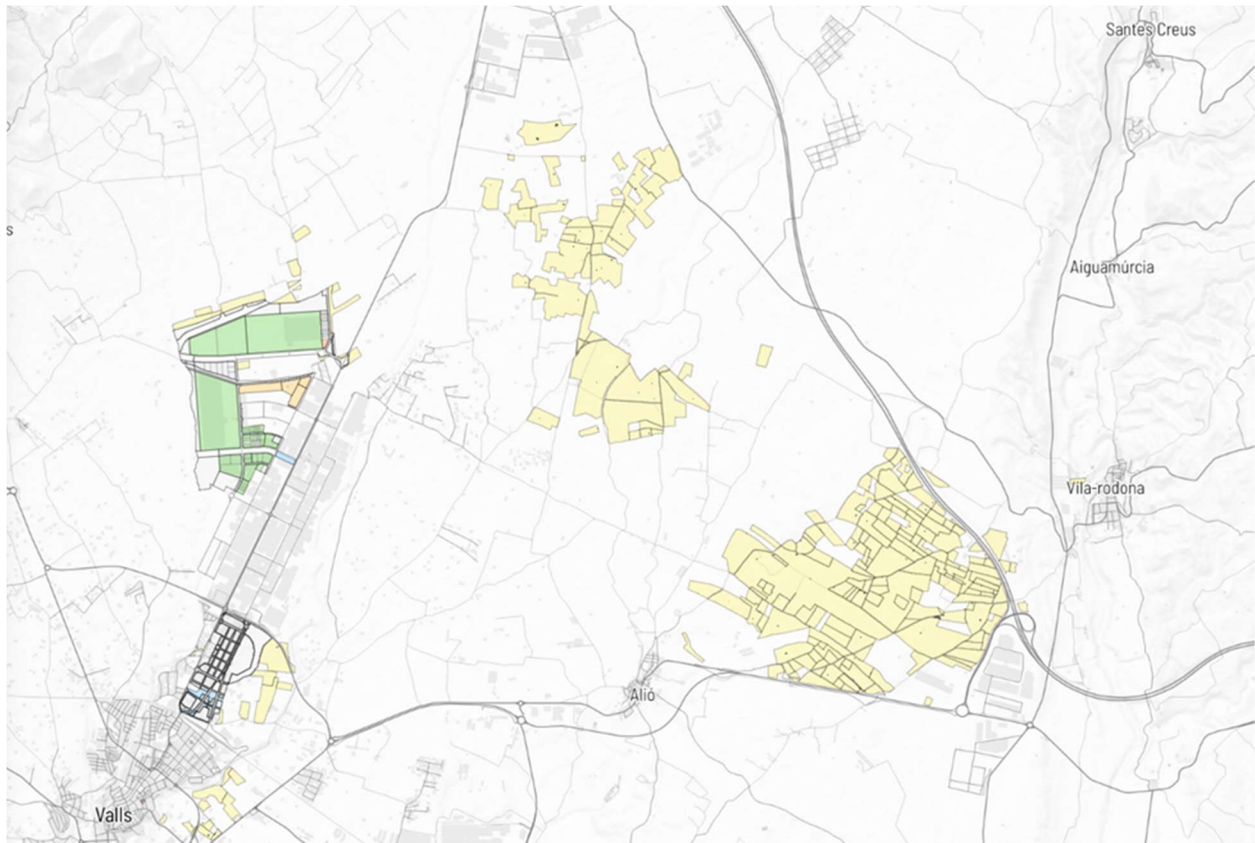
Por otra parte, destaca la presencia también heterogénea de cabañas de piedra seca, de interés patrimonial, histórico y ambiental, que son configuradoras del paisaje agroforestal del ámbito, y que al mismo tiempo forman parte del ciclo ecológico ya que ofrecen refugio a numerosas especies.



Mapa de cubiertas de suelo (Fuente: ICGC)

Estructura de la propiedad del suelo

El ámbito de estudio del PDU incluye una superficie destacable de suelos propiedad de Incasòl que se concentran en dos áreas. Por una parte, los suelos del término del Pla de Santa Maria situados en la mitad norte del ámbito, al sur del polígono industrial de este municipio; y por otra parte, los suelos de los términos de Alió y de Vila-rodona situados en el extremo sudeste del ámbito, en torno a la zona de les Planes del Guardià, que quedan encajados entre la AP2 y la C51.



Ámbito del PDU. Propiedad pública del suelo (Fuente: Visor INCAGIS, Incasòl)

Redes de servicios

Líneas eléctricas: el ámbito del PDU se ve afectado por una línea de alta tensión de 220 kV y otra de paralela en desuso, que cruzan de norte a sur el área de la Planes del Guardà. Por otra parte, en el sur del ámbito discurre una línea de alta tensión de 110 kV desde el núcleo urbano de Valls hasta su subestación.

Conducciones: el ámbito del PDU se ve afectado por el oleoducto Tarragona-Lleida-Zaragoza, que discurre en paralelo a la carretera N240.



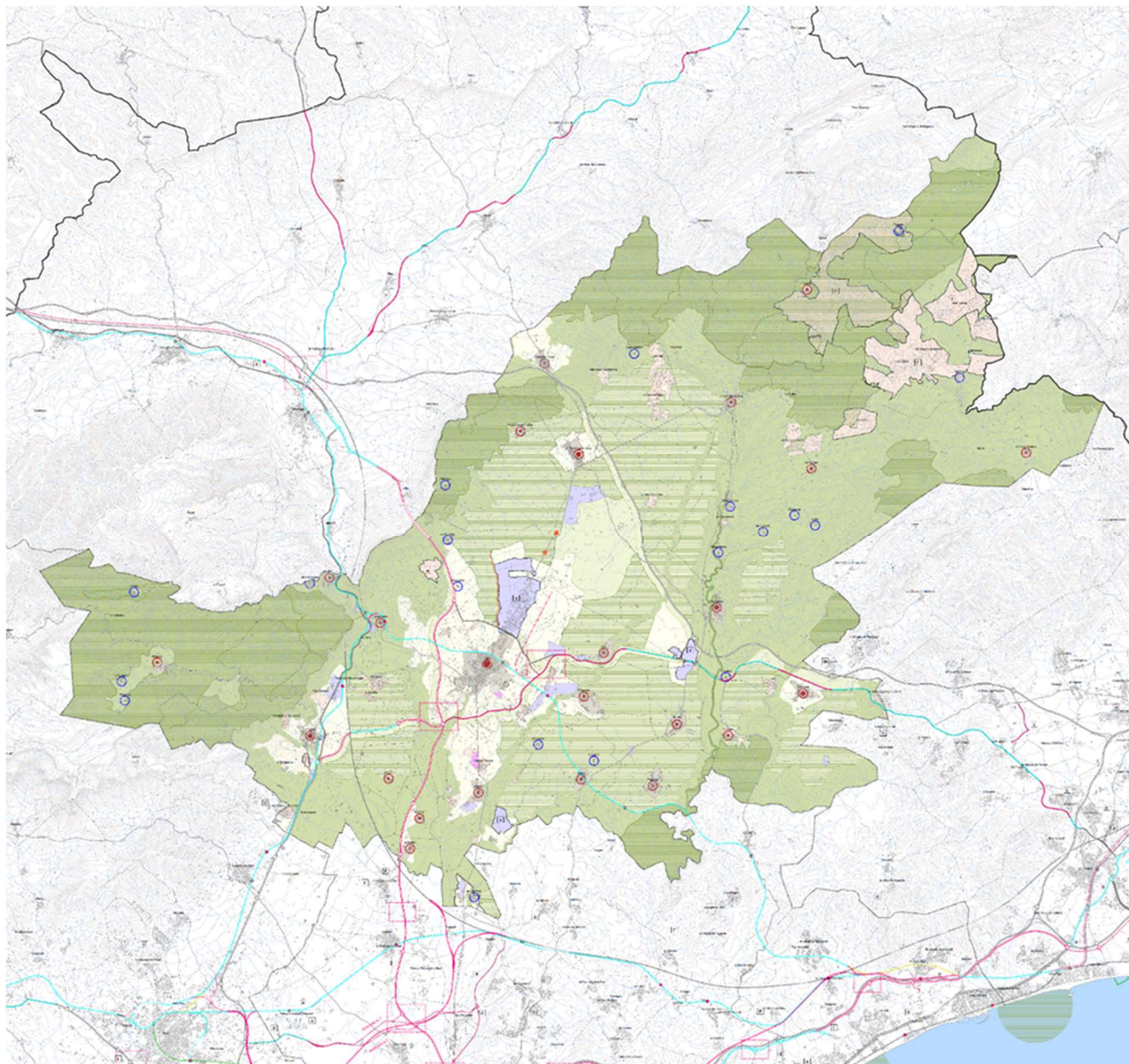
Red de oleoductos

1.3 Planes vigentes

1.3.1 Planeamiento territorial

Plan territorial parcial del Camp de Tarragona

El Plan territorial parcial del Camp de Tarragona (PTPCT), aprobado definitivamente por acuerdo de Gobierno GOV/4/2010 de 12/1/2010 (DOGC 3/2/2010), abarca las comarcas del Alt Camp, Baix Camp, Baix Penedès, Conca de Barberà, Priorat y Tarragonès. Al igual que el resto de planes territoriales parciales, las determinaciones del plan se estructuran en los sistemas de espacios abiertos, asentamientos e infraestructuras.



PTP Camp de Tarragona. Espacios abiertos, estrategias de asentamientos y actuaciones de infraestructuras
(Fuente: PTPCT. Plano propuesta del Alt Camp)

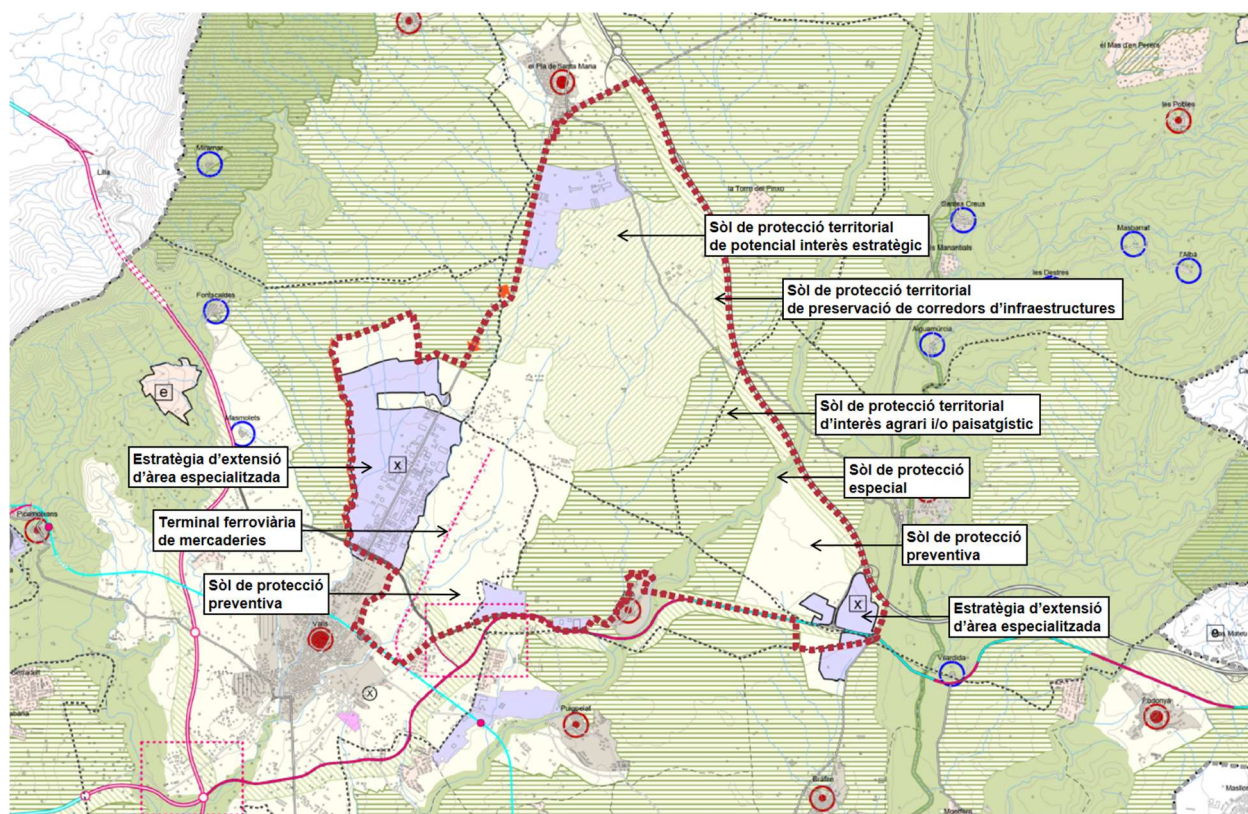
Sistema de espacios abiertos

El ámbito de estudio del PDU está afectado por las tres categorías de suelo del sistema de espacios abiertos definidas por el plan: suelo de protección especial, suelo de protección territorial y suelo de protección preventiva.

Suelo de protección especial. Se corresponde con el cauce y área de influencia del torrente innominado que discurre de nordeste a suroeste por el tercio este del ámbito del PDU y que bordea el núcleo urbano de Alió por su lado este.

Suelo de protección territorial. El ámbito del PDU está afectado por tres de las cuatro subcategorías del suelo de protección territorial: suelo de interés agrario y/o paisajístico, suelo de potencial interés estratégico y suelo de preservación de corredores de infraestructuras, que se sitúan en la parte central y este del ámbito del PDU.

Suelo de protección preventiva. Se corresponde con los terrenos situados en torno al polígono industrial de Valls, al norte y al este de éste; y con los terrenos situados en los términos de Alió y Vila-rodona en torno a los polígonos industriales del Pla de la Serra y de Bràfim-Alió, en el oeste de estos.



PTP Camp de Tarragona. Detalle del ámbito de estudio del PDU (Fuente: PTPCT. Plano propuesta del Alt Camp)

Con relación a las categorías de suelo mencionadas, la normativa del plan establece:

Artículo 2.6. Suelo de protección especial: definición

Comprende aquel suelo que por sus valores naturales y de conectividad ecológica o por su localización en el territorio, el Plan considera que es el más adecuado para integrar una red permanente y continua de espacios abiertos que tiene que garantizar la biodiversidad y vertebrar el conjunto de espacios abiertos del territorio con sus diferentes caracteres y funciones. El suelo de protección especial incorpora aquellos espacios que han sido protegidos por la normativa sectorial, como el Plan de Espacios de Interés Natural y la Red Natura 2000.

Artículo 2.7. Suelo de protección especial: regulación

1. El suelo de protección especial tiene que mantener la condición de espacio no urbanizado, sin perjuicio de la precisión de límites que se regula en el apartado 2 del artículo 2.4. Con esta finalidad tiene que ser clasificado como suelo no urbanizable por los planes de ordenación urbanística municipal, a menos que, excepcionalmente y de manera justificada, conviniera incluir alguna pieza en sectores o polígonos con el fin de garantizar definitivamente la permanencia como espacio abierto mediante la cesión y la incorporación al patrimonio público que pueden resultar del proceso de gestión urbanística correspondiente. En los suelos de protección especial determinados por el Plan se tiene que aplicar el régimen que establece este artículo.

(...)

Artículo 2.8. Suelo de protección territorial: definición

1. Comprende aquel suelo que el Plan no considera imprescindible que forme parte de la red de suelo de protección especial, pero que tiene valores, condicionantes o circunstancias que motivan una regulación restrictiva de su posible transformación, dado que existe en el ámbito del Plan suficiente suelo de protección preventiva o vinculado a las estrategias de desarrollo urbanístico que se establecen en el artículo 3.5 para dar respuesta a todas las necesidades de desarrollo urbanístico o de edificación en suelo no urbanizable que se dieran a lo largo de su periodo de vigencia.

(...)

Artículo 2.9. Suelo de protección territorial: regulación

1. El suelo de protección territorial tiene que mantener mayoritariamente la condición de espacio no urbanizado y con esta finalidad tiene que ser clasificado como no urbanizable por los planes de ordenación urbanística municipal, salvo los casos que se prevén en este artículo y si, excepcionalmente y de manera justificada, conviniera incluir alguna pieza en sectores o polígonos con el fin de garantizar definitivamente la permanencia como espacio abierto mediante la cesión y la incorporación al patrimonio público que pueden resultar del proceso de gestión urbanística correspondiente.

(...)

5. El suelo de protección territorial puede ser objeto de actuaciones de urbanización, o en general de transformación, sólo en los siguientes casos:

a) Suelo de interés agrario y/o paisajístico. Extensión de áreas urbanas con estrategias de crecimiento moderado o medio, de cambio de uso y reforma o de mejora y compleción, de acuerdo con el apartado 2 del artículo 2.4. Excepcionalmente y con especial consideración del valor del lugar que se propone transformar, de las alternativas posibles y de la integración paisajística necesaria, actuaciones de interés territorial no previstas por el Plan mediante el procedimiento que establece el artículo 1.14. Si, por razones de interés general, fuera necesaria la clasificación de alguna pieza aislada para la continuidad de alguna actividad, ésta se tiene que ajustar a los criterios restrictivos del apartado 6 del artículo 2.15.

b) Suelo de potencial interés estratégico. Actuaciones de interés territorial estratégico no previstas por el Plan mediante el procedimiento que establece el artículo 1.14. En caso de que no se agote el conjunto de la pieza de suelo calificada como de potencial interés estratégico, aparte de las condiciones que se derivan del artículo 1.14, hay que minimizar la afectación sobre la potencialidad del conjunto del área y que la fragmentación de la pieza sea mínima.

c) Suelo de preservación de corredores de infraestructuras. No admite actuaciones de urbanización o en general de transformación que no estén funcionalmente asociadas a las infraestructuras que tienen que situarse en el corredor.

(...)

Artículo 2.10. Suelo de protección preventiva: definición

Se incluyen en este tipo los suelos clasificados como no urbanizables en el planeamiento urbanístico que no hayan sido considerados de protección especial o de protección territorial. El Plan considera que hay que proteger preventivamente este suelo, sin perjuicio que mediante el planeamiento de ordenación urbanística municipal, y en el marco que las estrategias que el Plan establece para cada asentamiento, se puedan delimitar áreas para ser urbanizadas y edificadas, si procede.

(...)

Sistema de asentamientos

Con respecto a las estrategias de desarrollo de los núcleos históricos y sus extensiones, el plan asigna la estrategia de crecimiento potenciado o estratégico al núcleo de Valls, la estrategia de crecimiento medio a los núcleos de el Pla de Santa Maria y de Vila-rodona y la estrategia de crecimiento moderado al núcleo de Alió, en relación con las cuales la normativa del plan establece:

Artículo 3.6. Crecimiento potenciado o estratégico

1. El Plan propone esta estrategia de desarrollo en aquellas áreas que tendrían que aumentar de manera equilibrada su capacidad de crecimiento de población y actividad. El objetivo de la estrategia de crecimiento potenciado es dirigir la mayor parte del crecimiento urbano a las áreas en mejores condiciones para reforzar la estructura de ciudades que vertebran el territorio de Cataluña y, de esta manera, facilitar la accesibilidad a los servicios, reducir las necesidades de movilidad y de nuevas infraestructuras y evitar la dispersión de la población y la actividad.

El Plan asigna la estrategia de crecimiento potenciado a áreas urbanas con buenas condiciones de conectividad y disponibilidad de suelo apto para la extensión, en las cuales se valora la presencia relevante de alguna de las siguientes circunstancias:

a) Áreas urbanas que son ya polaridades territoriales significativas por su trayectoria histórica, la estructura social y económica, el dinamismo empresarial y cultural y la presencia de equipamientos e instituciones de alcance supramunicipales.

b) Áreas urbanas conurbadas o muy próximas a las anteriores con las cuales constituyen o pueden llegar a constituir una realidad urbana supramunicipal con un elevado grado de integración.

c) Áreas o núcleos de dimensión diversa que, por su valor de posición en el territorio, tendrían que reforzar o alcanzar una función nodal con relación a las áreas y núcleos de su entorno.

(...)

Artículo 3.7. Crecimiento moderado y medio

1. El Plan establece esta estrategia en aquellos núcleos o áreas de mediana o pequeña dimensión urbana que por sus condiciones de suelo y de conectividad pueden tener un crecimiento proporcionado a su realidad física como áreas urbanas. En ámbitos donde no haya áreas urbanas de mayor importancia, algunas de las que tienen asignada la estrategia de crecimiento moderado pueden alcanzar, en función de su valor de posición, una función nodal con relación a su entorno próximo.

(...)

Con respecto a las estrategias aplicables a las áreas especializadas, el plan asigna la estrategia de extensión (clave x) a los polígonos industriales de Valls y de Vila-rodona, Alió y Bràfim, para los cuales también determina estrategias específicas, y establece un separador urbano entre los polígonos industriales de Valls y del Pla de Santa Maria, con relación a las cuales la normativa del plan establece:

Artículo 3.11. Estrategias para las áreas especializadas

(...)

4. En algunas áreas especializadas el Plan expresa la conveniencia de reorientar su desarrollo a fin de que sea más coherente con los objetivos de ordenación territorial, mediante el señalamiento de alguna de las estrategias siguientes:

a) Intensificación urbana. Se señala en aquellas áreas que por su posición respecto de los otros tejidos urbanos o por su accesibilidad, existente o prevista, convendría que aumentaran la densidad de viviendas y de usos urbanos con la finalidad de una utilización más eficiente del suelo y de una mejor estructuración del asentamiento urbano.

b) Extensión. Se señala en aquellas áreas en que, por su localización y condiciones del entorno, un aumento de su dimensión se considera una alternativa preferible a la de nuevas implantaciones menores separadas, por el efecto polarizador y por las ventajas en la racionalización de la movilidad y en la dotación de servicios que se pueden derivar de esta opción.

c) Reducción o extinción. Se señala en aquellas áreas previstas por el planeamiento urbanístico, e incluso existentes, que comportan una extrema contradicción con los criterios de planeamiento territorial, en las cuales ya sea por su escaso grado de consolidación o por la gran afectación de los valores territoriales que comportan, se considera socialmente rentable abordar su reducción o extinción.

d) Específicas. Se señalan en aquellas áreas donde concurren características y circunstancias específicas. El contenido y alcance de la estrategia en cada caso se define en estas Normas de ordenación territorial.

5. El desarrollo de las estrategias requiere su concreción mediante los instrumentos de planeamiento urbanístico adecuados en cada caso.

6. El Plan admite la creación de nuevas áreas especializadas de actividades económicas, ya sea porque el uso y características de estas áreas no permiten integrarlas en los crecimientos de los núcleos históricos y sus extensiones formados por tejidos complejos o porque conviene que constituyan un nuevo punto de referencia territorial. Las condiciones para la creación de nuevas áreas especializadas de actividades económicas se especifican en los artículos 3.16 y 5.3.

(...)

Artículo 3.12. Determinaciones específicas en estrategias para las áreas especializadas

1. En aplicación de las estrategias para las áreas especializadas que se definen en el artículo 3.11 de estas normas, se establecen las determinaciones específicas siguientes:

1.1. En el ámbito de la comarca del Alt Camp se establecen las siguientes estrategias específicas:

(...)

- Para el polígono industrial de Valls, que incluye los sectores Palau de Reig (S1, S2 y S3) y Palau de Reig de Dalt, en el municipio de Valls, la estrategia de extensión con el objetivo de crear suelo para actividad económica en una ciudad para la cual el Plan señala la estrategia de crecimiento potenciado, en contigüidad con suelo urbano ya existente y que no genera problemas de movilidad en el sistema de asentamientos. Si bien puede admitirse una cierta extensión hacia el norte, la extensión tiene que producirse preferentemente y básicamente hacia el sureste hasta alcanzar, en el límite, el suelo industrial de Alió. El objetivo es configurar una ciudad más nodal y evitar aumentar la barrera norte-sur que ahora constituye el asentamiento de Valls.

- Para el polígono industrial de Vila-rodona, Alió y Bràfim, que incluye los sectores PP-i 1, PP-i 2 y PP-i 8, en el municipio de Vila-rodona, Industrial Alió-Bràfim en el municipio de Alió y SUD-5 en el municipio de Bràfim, la estrategia de extensión con el objetivo de crear suelo para actividad económica en contigüidad con suelo urbano ya existente, en una posición de muy buena accesibilidad que no tiene que generar problemas de movilidad en el sistema de asentamientos y con repercusión supramunicipal. Se señala la necesidad que el desarrollo de esta área industrial garantice el paso de una posible autovía y la conexión de ésta con la AP-2 y que concentre el máximo de suelo de cesión en el oeste de la actuación como separador entre el polígono y el núcleo de Alió y como conector norte-sur comarcal. Se recomienda que se ensayen mecanismos de cooperación municipal de acuerdo con los principios inspiradores de los artículos 5.1 y 5.3 de estas normas.

(...)

Con relación a estas estrategias específicas aplicables a los polígonos industriales de Valls y de Vila-rodona, Alió y Bràfim, en la memoria del plan consta lo siguiente:

5.3. Principales determinaciones del plan y su justificación

El Alt Camp

En el Alt Camp, el Plan territorial apuesta para que la capital comarcal llegue a ser una ciudad de muy mayor peso que el actual, capaz de traer servicios de primer orden a su comarca, de interconectarse con la conurbación central Tarragona-Reus y de situarse en el mapa del transporte ferroviario. Si Valls no da un salto importante, quedará inevitablemente descolgada de la red urbana e infraestructural principal de la región. Ahora mismo, determinadas apuestas ferroviarias en la comarca son inviables y sólo en otro escenario de poblamiento podrían ser formuladas más allá del escenario temporal del Plan. En consecuencia, se señala para Valls una estrategia de crecimiento potenciado y se insta el planeamiento urbanístico a hacer una apuesta contundente y decidida en beneficio del conjunto de la comarca. La estrategia de espacios abiertos y de nuevas infraestructuras está en consonancia con esta voluntad del Plan.

Sin embargo, y en torno a Valls, convendría intensificar la disciplina urbanística en el suelo no urbanizable, teniendo en cuenta que se trata de una llanura agrícola de gran valor paisajístico que tiene una densidad de edificaciones de todo tipo superior a la que sería deseable.

(...)

Con respecto al suelo para actividad económica, aparte de las pequeñas piezas que puedan situarse en contigüidad con los núcleos urbanos y de acuerdo con las estrategias de desarrollo urbanístico que señala el Plan, se apuesta por concentrar los crecimientos en dos posiciones territoriales: en torno a la capital comarcal, para fomentar una ciudad más mixta y minimizar la movilidad obligada; y en torno a la salida de la AP-2 en Vila-rodona, por su inmejorable accesibilidad, supramunicipalidad y posición central en la pequeña galaxia de núcleos de la meseta oriental de la comarca y del valle del Gaià.

Los entornos de Vallmoll, Alcover y el Pla de Santa Maria se consideran ya suficientemente dotados. Entre crecer en el Pla de Santa Maria o en Valls, se apuesta, por las razones mencionadas, por la segunda opción y, al mismo tiempo, se trata de evitar la creación de un inmenso continuo de suelo industrial entre Valls y el Pla que constituiría una barrera territorial poco defendible.

Finalmente, hay que señalar la propuesta de que el ferrocarril para mercancías llegue al polígono de Valls.

(...)

Sistema de infraestructuras

Comprende la red vial y ferroviaria y otras infraestructuras fijas, para las cuales el **plan** establece la red de conectividad física (de personas y mercancías) que permite un funcionamiento integrado del espacio territorial, tanto con respecto al ámbito del **plan** como a los diversos ámbitos superiores en que se inserta.

Para la definición de las propuestas de infraestructuras el **plan** adopta las siguientes tipologías con relación a la red vial: autopistas y autovías, vías estructurantes primarias, vías estructurantes secundarias, vías estructurantes suburbanas, vías integradas y otras vías (camino agrícolas, pistas forestales, vías pecuarias); y con relación a la red ferroviaria: líneas de altas prestaciones, líneas convencionales, estaciones de viajeros y terminales de mercancías.

Con respecto a las actuaciones viales (no ejecutadas) se prevén:

- Continuación de la autovía Tarragona-Montblanc (A27). Ahora mismo la autovía discurre desde el puerto de Tarragona hasta Valls, pero está prevista su ampliación hasta Montblanc, presentando un trazado alternativo a la N240. Este último tramo incluye la construcción del nuevo túnel de l'Illa.
- Desdoblamiento de la carretera C37 entre Alcover y Valls.

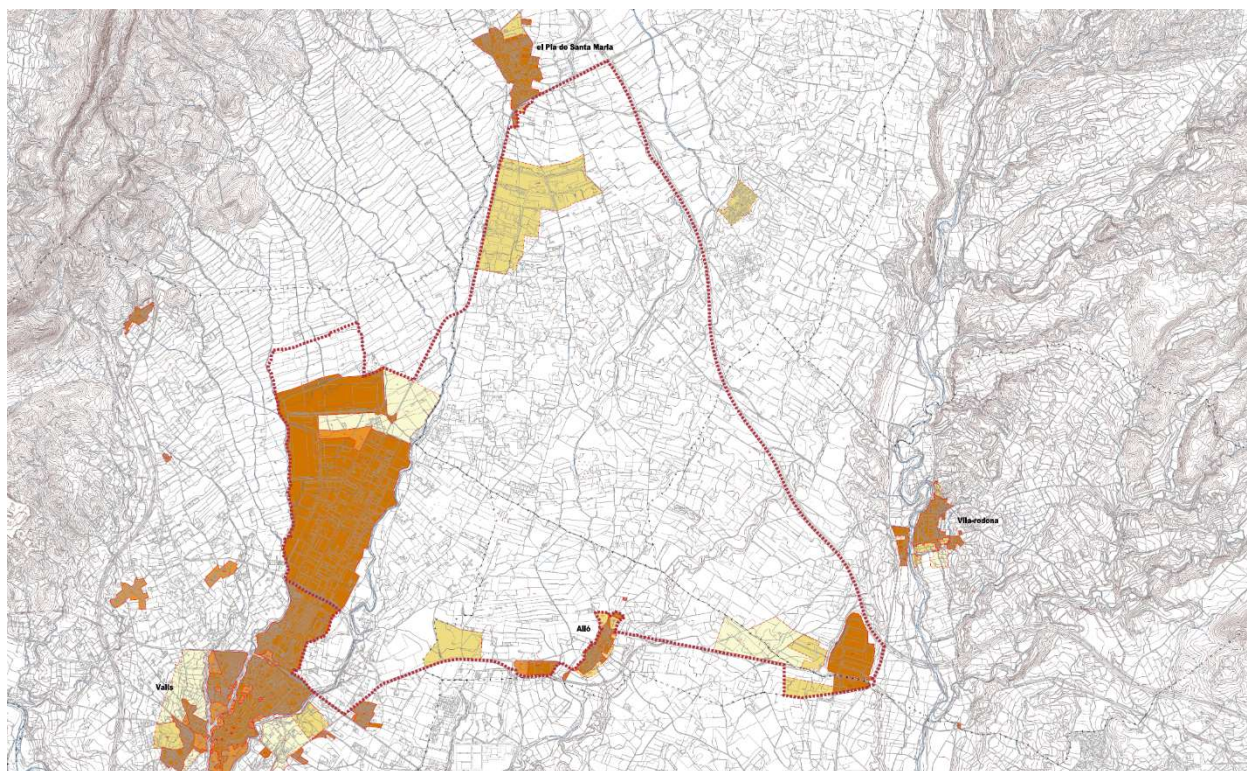
Con respecto a las actuaciones ferroviarias (no ejecutadas) se prevén:

- Ejecución de un ramal específico de mercancías para servir los polígonos industriales de Valls y del Pla de Santa Maria.

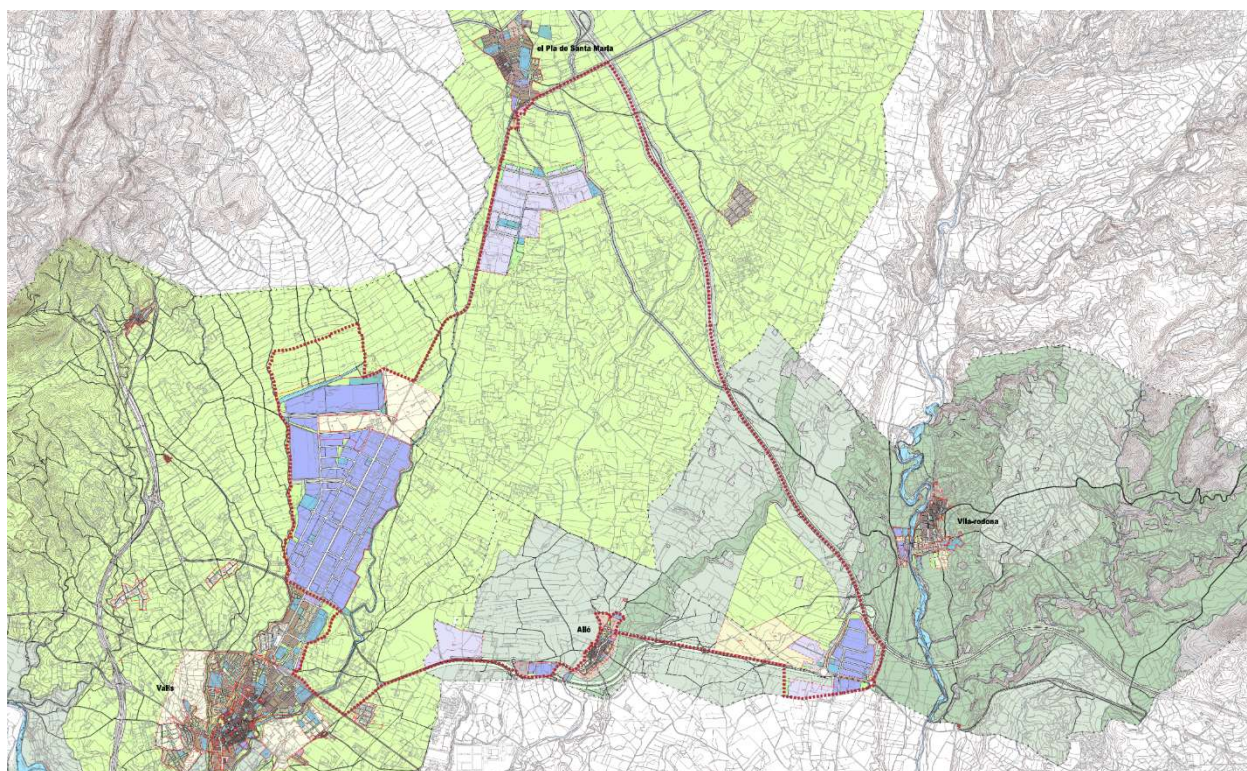
En cuestiones relativas a aeropuertos, puertos y sistema logístico, el plan se posiciona a favor de su dinamización como sistemas básicos del Camp de Tarragona.

1.3.2 Planeamiento urbanístico

El planeamiento urbanístico general vigente en el ámbito de estudio del presente PDU está integrado por: MNSS Pla de Santa Maria (1995), POUM Alió (2014), POUM Vila-rodona (2018) y POUM Valls (2021).



Planeamiento vigente: clasificación del suelo (Fuente: Elaboración propia)



Planeamiento vigente: calificación del suelo (Fuente: Elaboración propia)

Aparte de los suelos urbanos industriales incluidos en el ámbito de estudio del PDU, el planeamiento urbanístico vigente clasifica de suelo urbanizable: por una parte 3 sectores en el municipio de el Pla de Santa Maria que conforman el conjunto de su polígono industrial, todos ellos actualmente desarrollados, ejecutados y con condición de suelo urbano consolidado; y por otra parte, 3 sectores en el municipio de Alió situados a lo largo de la carretera C51, 2 sectores en el municipio de Vila-rodona situados al oeste del polígono industrial Planes de la Serra y 1 sector en el municipio de Valls situado al norte de su polígono industrial en continuidad con éste, todos ellos, excepto uno (sector SUD-8 de Vila-rodona), pendientes de desarrollo y de la tramitación de los correspondientes planes parciales urbanísticos. A continuación, se detalla el planeamiento urbanístico vigente en cada uno de los cuatro municipios afectados, que se ha ordenado cronológicamente atendiendo a su fecha de vigencia, de más antiguo a más reciente.

MNNSS del Pla de Santa Maria (1995)

Las modificaciones diversas de las Normas Subsidiarias (NNSS) del Pla de Santa Maria, aprobadas definitivamente el 26/4/1995 (DOGC 25/10/1995), clasifican la parte del ámbito de estudio del PDU incluida en su término municipal mayoritariamente de suelo no urbanizable y el resto de suelo urbanizable programado de desarrollo industrial, correspondiente al sector 1.

La modificación de las NNSS para la ampliación del suelo apto para urbanizar de tipo industrial, aprobada definitivamente el 20/3/2002 (10/6/2002), clasifica el nuevo sector 3 de suelo urbanizable industrial, situado al sur del sector 1 en continuidad con éste y confrontando al oeste con la carretera C37.

La modificación de las NNSS en el ámbito del sector 7, aprobada definitivamente el 12/4/2018 (DOGC 14/8/2018), clasifica el nuevo sector 7 de suelo urbanizable industrial, situado al sur del sector 1 y al este del sector 3 en continuidad con éstos.

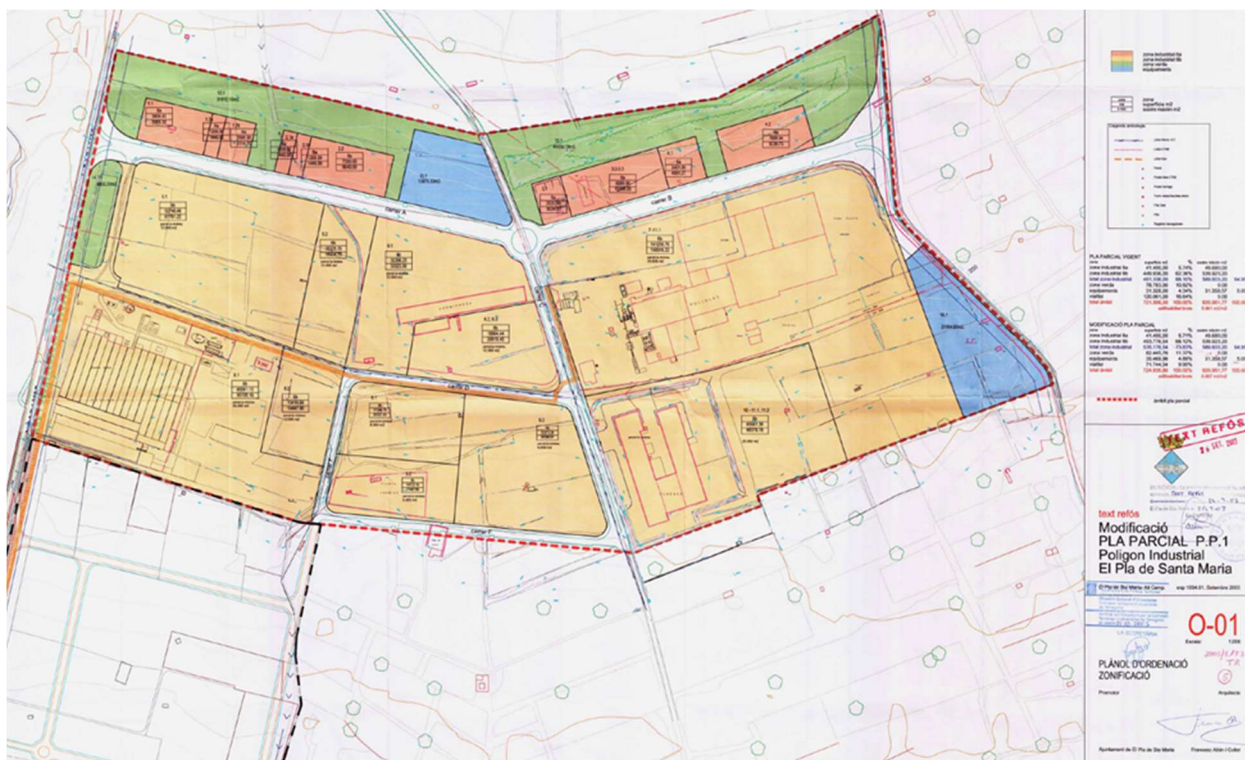


Planeamiento vigente. El Pla de Santa Maria (Fuente: MUC)

El plan parcial del sector 1, aprobado definitivamente el 5/12/1990, y la modificación del plan parcial del sector 1, aprobada definitivamente el 1/10/2003 (DOGC 29/12/2003), desarrollan el sector previsto en la MNNSS de 1995. Datos: ámbito 72,48 ha, sistemas 18,96 ha (26%), zonas 53,52 ha (74%).

El plan parcial del sector 3, aprobado definitivamente el 5/6/2002 (DOGC 30/9/2002), desarrolla el sector previsto en MNNSS de 2002. Datos: ámbito 42,14 ha, sistemas 10,76 ha (25,5%), zonas 31,38 ha (74,5%).

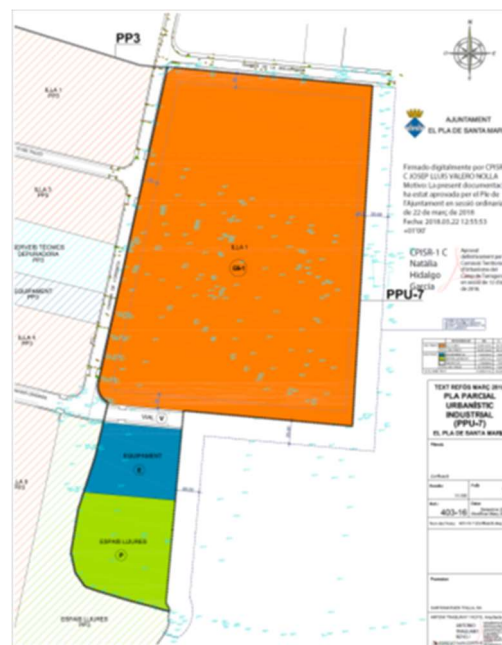
El plan parcial del sector 7, aprobado definitivamente el 12/4/2018 (DOGC 14/9/2018), desarrolla el sector previsto en la MNNSS de 2018. Datos: ámbito 11,27 ha, sistemas 2,01 ha (18%), zonas 9,26 ha (82%).



Zonificación sector 1 (Fuente: MPP sector 1)



Zonificación sector 3 (Fuente: PP sector 3)



Zonificación sector 7 (Fuente: PP sector 7)

POUM de Alió (2014)

El POUM de Alió, aprobado definitivamente el 22/1/2014 (DOGC 16/4/2014), clasifica la parte del ámbito de estudio del PDU incluida en su término municipal mayoritariamente de suelo no urbanizable y el resto de suelo urbano y urbanizable de uso industrial. Hay dos piezas de suelos urbanos industriales confrontantes con la carretera C51: la situada al oeste del núcleo urbano de Alió; y la situada en el extremo este del término municipal, que forma parte del polígono industrial de Bràfim-Alió que se extiende de manera continua entre los dos municipios. Los tres sectores en suelo urbanizable, dos delimitados y uno no delimitado, se sitúan también a lo largo de la carretera C51.

Sector SUD-ind-1 (28,3 ha), en suelo urbanizable delimitado, situado en el extremo oeste del término municipal junto al límite de término con Valls y confrontando con la carretera C51 al norte de ésta. Parámetros: mínimo sistemas TRLU, edificabilidad bruta 0,60 m²/m².

Sector SUD-ind-2 (13,5 ha), en suelo urbanizable delimitado, situado en el extremo este del término municipal junto al límite de término con Bràfim y al sur de la carretera C-51, en continuidad con el polígono industrial de Bràfim-Alió que se extiende de manera continua entre los dos municipios. Parámetros: mínimo sistemas TRLU, edificabilidad bruta 0,40 m²/m².

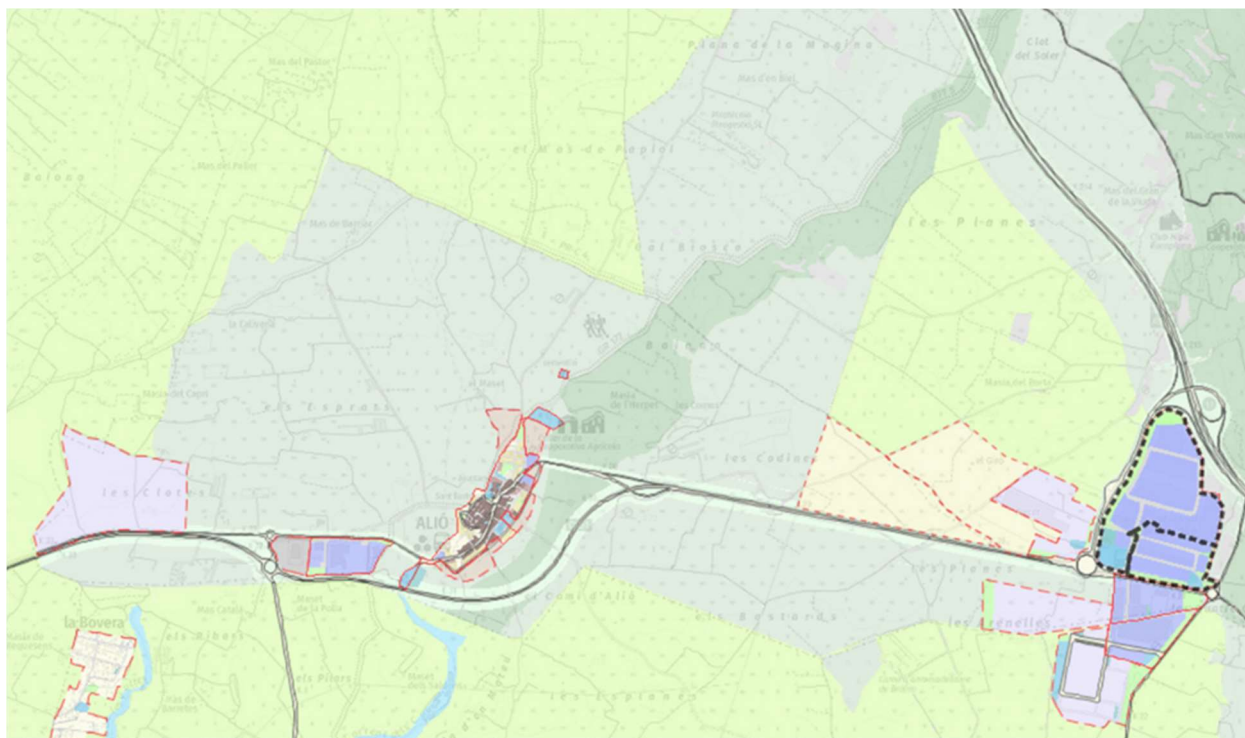
Sector SUND-1 (26,1 ha), en suelo urbanizable no delimitado de desarrollo plurimunicipal conjuntamente con Vila-rodona, situado en el extremo este del término municipal junto al límite de término con Vila-rodona y al norte de la carretera C51. Parámetros: mínimo sistemas TRLU, edificabilidad bruta 0,40 m²/m².

POUM de Vila-rodona (2018)

El POUM de Vila-rodona, aprobado definitivamente el 20/9/2018 (DOGC 17/10/2018), clasifica la parte del ámbito de estudio del PDU incluida en su término municipal mayoritariamente de suelo no urbanizable y el resto de suelo urbano y urbanizable de uso industrial. El suelo urbano se corresponde con en el polígono industrial Planes de la Serra que queda encajado entre la AP2, el vial de enlace AP2/C51 y las carreteras C51 y TP2002. Los dos sectores en suelo urbanizable, se sitúan al oeste del vial de enlace AP2/C51.

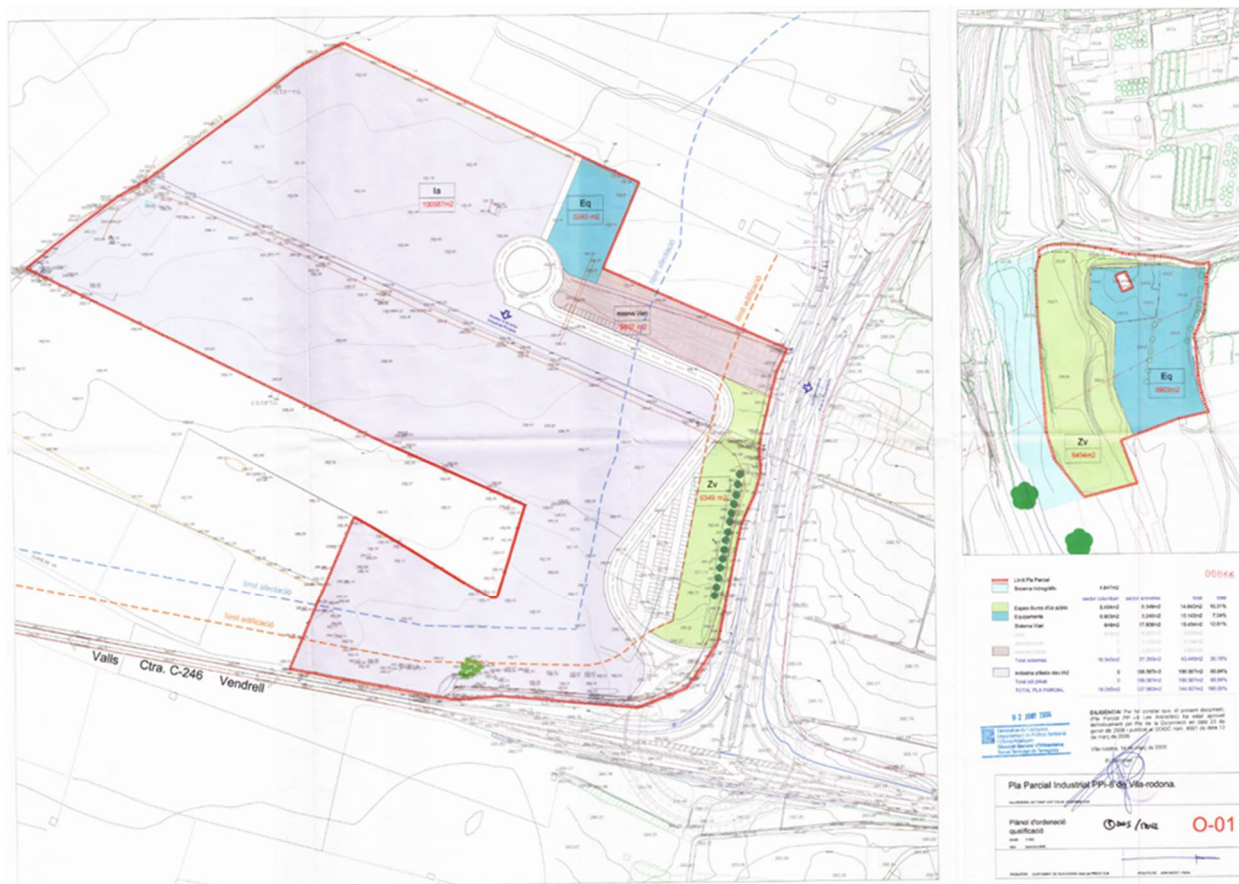
Sector SUD-8 (14,2 ha), en suelo urbanizable delimitado de ámbito discontinuo, con el subsector A (12,6 ha) situado al oeste del vial de enlace AP2/C51 y el subsector B (1,6 ha) situado al sur del núcleo urbano de Vila-rodona. Parámetros: ordenación según plano, mínimo sistemas 17%, edificabilidad bruta 0,60 m²/m². El año 2006 se aprobaron definitivamente el plan parcial y los proyectos de urbanización y de reparcelación, con inscripción en el registro de la propiedad, restando pendiente la ejecución de las obras de urbanización.

Sector SUND-10 (24,4 ha), en suelo urbanizable no delimitado de desarrollo plurimunicipal conjuntamente con Alió, situado en el extremo sur del término municipal junto al límite de término con Alió, en continuidad con el sector SUD-8. Parámetros: mínimo sistemas 15%, edificabilidad bruta 0,40 m²/m².



Planeamiento vigente. Alió y Vila-rodona (Fuente: MUC)

El plan parcial del sector PPI-8 les Arenelles, aprobado definitivamente el 23/1/2006 (DOGC 13/3/2006), desarrolla el sector industrial previsto por el planeamiento general anterior al POUM de 2018 y actualmente queda pendiente la ejecución de las obras de urbanización. Datos: ámbito 14,40 ha, sistemas 4,34 ha (30%), zonas 10,06 ha (70%).



Zonificación sector 8 (Fuente: PP sector 8)

POUM de Valls (2021)

El POUM de Valls, aprobado definitivamente el 10/6/2021 (DOGC 11/8/2021), clasifica la parte del ámbito de estudio del PDU incluida en su término municipal en parte de suelo no urbanizable y el resto de suelo urbano y urbanizable de uso industrial. El suelo no urbanizable abarca los terrenos situados al norte y al este del polígono industrial de Valls, que quedan encajados entre éste y los límites de término con el Pla de Santa Maria y Alió; el suelo urbano incluye los terrenos del polígono industrial de Valls, situados al norte de la carretera N240 a ambos lados de la carretera C37, entre el torrente de la Xamora al oeste y el torrente del Catllar al este; y el suelo urbanizable no delimitado de desarrollo industrial, que completa el extremo norte del polígono industrial de Valls.

Sector SUBnd Porta Pla de Santa Maria (62,1 ha), en suelo urbanizable no delimitado, situado en el extremo norte del polígono industrial a ambos lados de la carretera C37 y encajado entre el suelo urbano industrial y el límite de término con el Pla de Santa Maria. Parámetros: mínimo sistemas 30%, edificabilidad Brutaa 0,60 m²/m².

Con relación a la estrategia de extensión que el PTP del Camp de Tarragona, aprobado el año 2010, asigna a los suelos de actividad económica de Valls, hay que tener en cuenta lo que se justifica en la memoria del POUM, según consta a continuación.

Memoria de información, apartado “4.3. El Plan Territorial Parcial del Camp de Tarragona” (p. 22):

Con respecto al suelo para actividad económica, aparte de las pequeñas piezas que puedan situarse en contigüidad con los núcleos urbanos y de acuerdo con las estrategias de desarrollo urbanístico que señala el Plan, se apuesta para concentrar los crecimientos en dos posiciones territoriales: en torno a la capital comarcal, para fomentar una ciudad más mixta y minimizar la movilidad obligada; y en torno a la salida de la AP-2 en Vila-rodon, por su inmejorable accesibilidad, supramunicipalidad y posición central en la pequeña galaxia de núcleos de la meseta oriental de la comarca del valle del Gaià. Los entornos de Vallmoll, Alcover y el Pla de Santa Maria se consideran ya suficientemente dotados. Entre crecer en el Pla de Santa Maria o en Valls, se apuesta, por las razones mencionadas, por la segunda opción y al mismo tiempo se trata de evitar la creación de un inmenso continuo de suelo industrial entre Valls y el Pla que constituiría una barrera territorial poco defendible. Finalmente, hay que señalar la propuesta de que el ferrocarril para mercancías llegue al polígono de Valls.

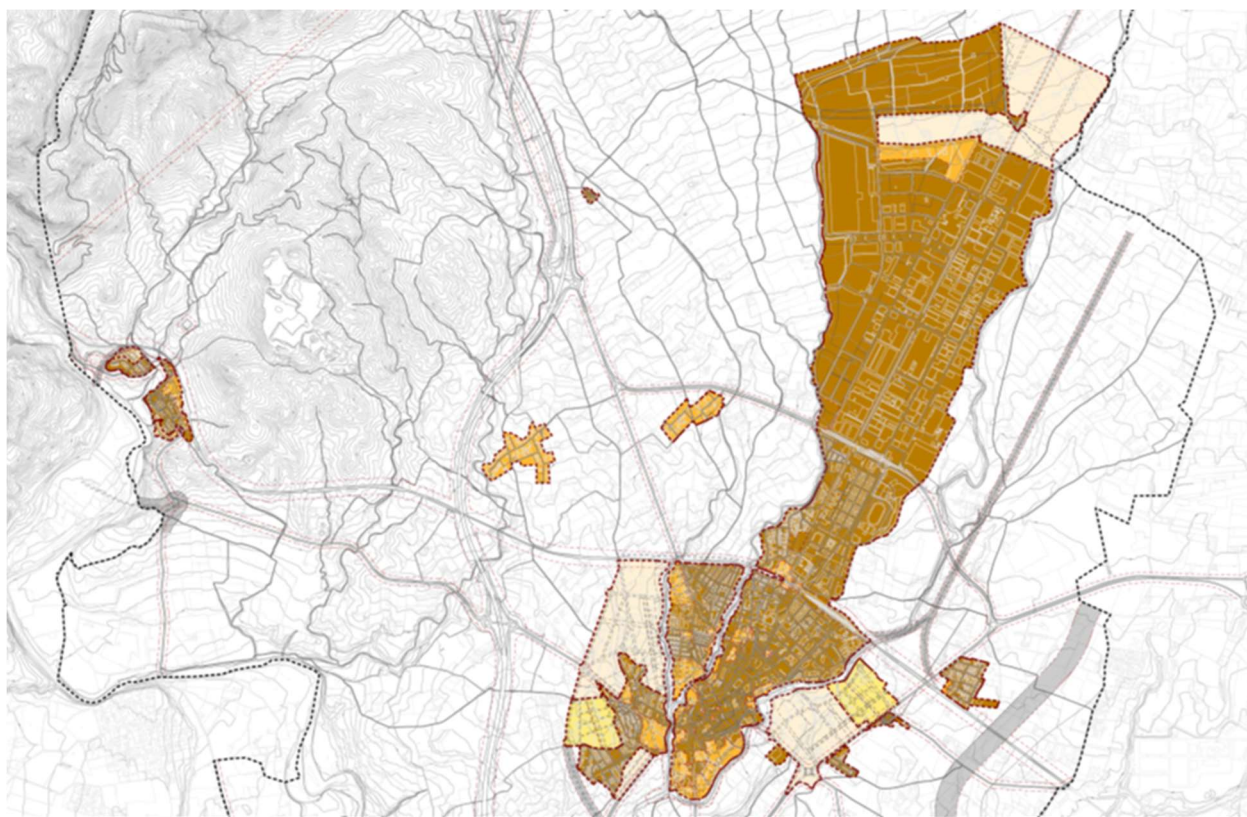
Memoria de ordenación, apartado “0.4. Encaje del POUM en el planeamiento territorial” (p. 92):

En coherencia con la estrategia de extensión establecida para el Polígono industrial, el POUM clasifica como suelo urbanizable no delimitado un ámbito de 62,11 hectáreas de suelo en el norte del polígono, en contigüidad con suelo urbano ya existente y que no genera problemas de movilidad en el sistema de asentamientos.

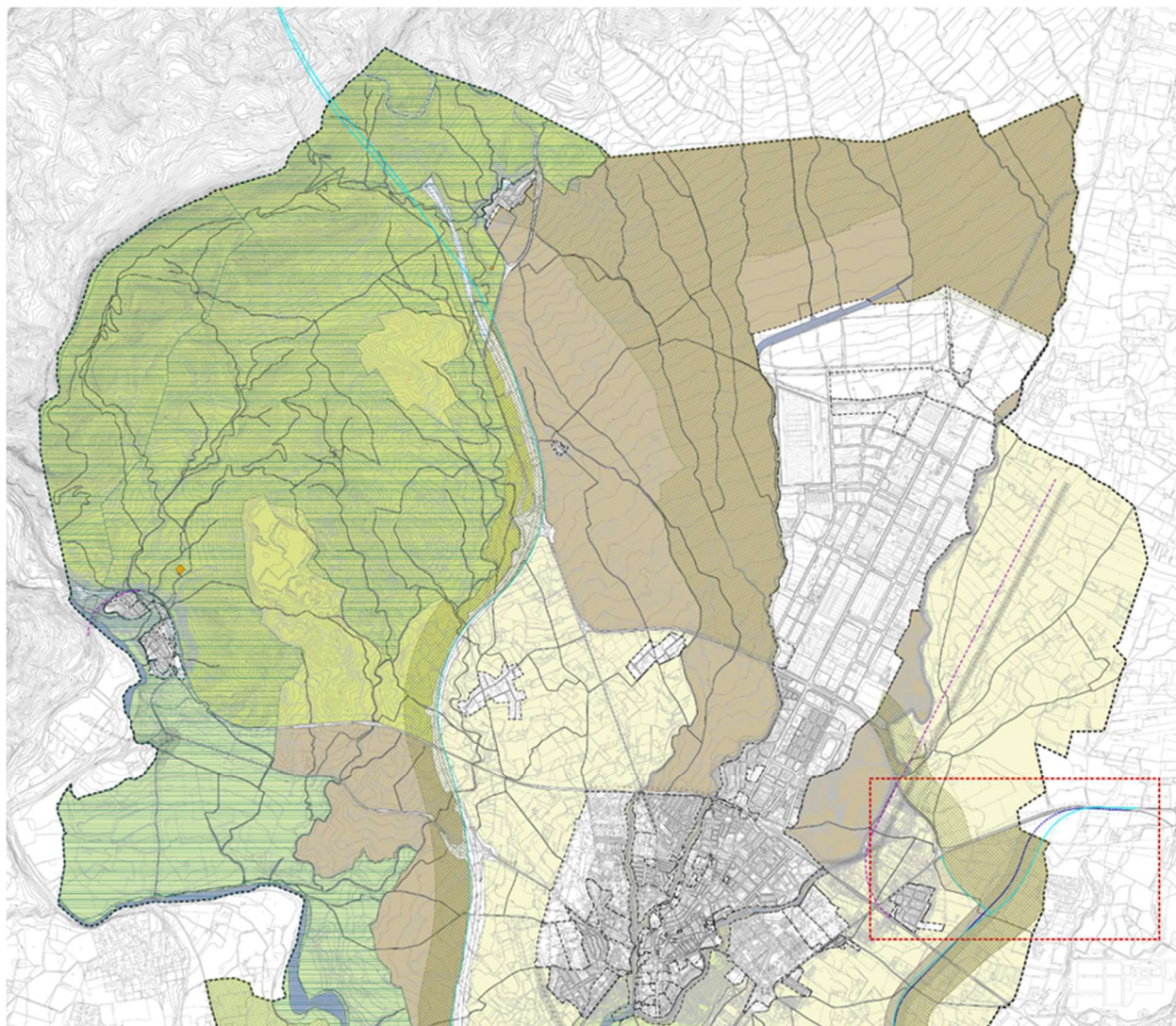
Memoria de ordenación, apartado “4.1. Infraestructuras de la movilidad” (p. 132):

Con respecto a la red ferroviaria de mercancías, el POUM ajusta la reserva de suelo ya prevista en el Plan territorial parcial del Camp de Tarragona para la potencial implantación de un ramal de acceso ferroviario en los terrenos situados más allá de la llanura del campo de aviación. La buena topografía del lugar y la geometría generosa del mismo posibilitan la previsión del emplazamiento de una terminal ferroviaria de acceso de mercancías con una estación intermodal de transporte, con una longitud de muelle de carga y descarga de 750 metros lineales, lo que haría de esta infraestructura un espacio competitivo y en coherencia con el resto de terminales a disponer en el futuro corredor del mediterráneo.

No obstante lo anterior, la propuesta que incorpora el POUM es preciso que sea entendida como una propuesta abierta y sometida al planteamiento de escenarios alternativos. En cualquier caso, conviene establecer que el modelo de relaciones que se plantea desde el ordenamiento del territorio municipal orienta sus estrategias al reforzamiento de las relaciones con el corredor mediterráneo.



Clasificación del suelo (Fuente: Plano O.1 POUM Valls)



Regulación del SNU. Cumplimiento de las determinaciones del PTPCT (Fuente: Plano O.3a POUM Valls)

Por otro lado, aparte de los diferentes planeamientos vigentes, general y derivado, de los cuatro municipios afectados por el ámbito de estudio del PDU, según se han relacionado anteriormente, también es preciso tener en cuenta el Plan especial de las cabañas de piedra seca y refugios de la guerra civil vigente en el municipio de Alió.

PE de las cabañas de piedra seca y refugios de la guerra de Alió (2017)

El Plan especial de las cabañas de piedra seca y refugios de la guerra civil de Alió, aprobado definitivamente el 7/3/2017 (DOGC 6/6/2017), tiene por objeto determinar las construcciones de piedra seca y los refugios antiaéreos de la guerra civil objeto de protección, así como las medidas y regulaciones aplicables para su mantenimiento y conservación. El plan establece un nivel de protección integral de la totalidad de construcciones catalogadas, admitiendo intervenciones de conservación, mantenimiento y consolidación que no supongan aportaciones de reinversión del diseño original y que irán encaminadas a recuperar los valores arquitectónicos originales.

El PE identifica y protege un total de 30 elementos, con sus correspondientes fichas de características, de los cuales 27 elementos son cabañas de piedra seca y 3 elementos son refugios de la guerra civil (elementos 28, 29 y 30). Dentro del ámbito de estudio del presente PDU están situados los elementos siguientes: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 25, 26, 27, 28, 29 i 30. A continuación se muestra el plano de situación de los elementos protegidos y una ficha ejemplo de uno de estos elementos.



Situación de elementos protegidos (Fuente: PE de las cabañas de piedra seca y refugios de la guerra civil)

Pla Especial de protecció de cabanes de pedra seca i refugis de la guerra Civil		Alíó, Alt Camp	
00345		10	
Ref. Catastral:	43010A003000550000RF	UTM Huso 31 ETRS89:	4573,1 N 359,6 E
Localització:	Alíó	Superfície Parcel·la:	45899 m²
Nom:	Les Codines	Estat Accés:	Bo
Pòlgon:	3	Situació Urbanística:	SIAPSO d'Interès Agrari o Paisagístic
Parcel·la:	55	Estat de Conservació:	Bo
Descripció:	Materials: Pedra Calcària		
Cabana de pedra seca de planta quadrada i coberta de volta amb accés d'arc de mig punt, pedres col·locades en juntes discontinues, situat enmig de la parcel·la. A destacar la coberta ajardinada.			
Ortofoto	Cartografia		
Imatges			

Pla Especial de protecció de cabanes de pedra seca i refugis de la guerra Civil		Alíó, Alt Camp	
00346		10	
Ref. Catastral:	43010A003000550000RF	UTM Huso 31 ETRS89:	4573,1 N 359,6 E
Localització:	Alíó	Nom:	
Nom:	Les Codines	Estat de Conservació:	Bo
Pòlgon:	3	Materials:	Pedra Calcària
Parcel·la:	55		
Planta		Alçats	
Categoria de Protecció: BPU Nivell de Protecció: Integral Entorn de Protecció: El determinat per un radi de 20 m traçat des del centre de l'edificació Intervencions permeses: Treballs de conservació i de restauració realitzats amb els mateixos materials i tècniques constructives. Usos admesos: Agrícola i equipaments socioculturals. Notes:			

Ficha nº10 les Codines (Fuente: PE de las cabañas de piedra seca y refugios de la guerra civil)

Otros antecedentes urbanísticos

MNNS de ampliación del suelo urbanizable industrial PP8 del Pla de Santa Maria (Avance 2021)

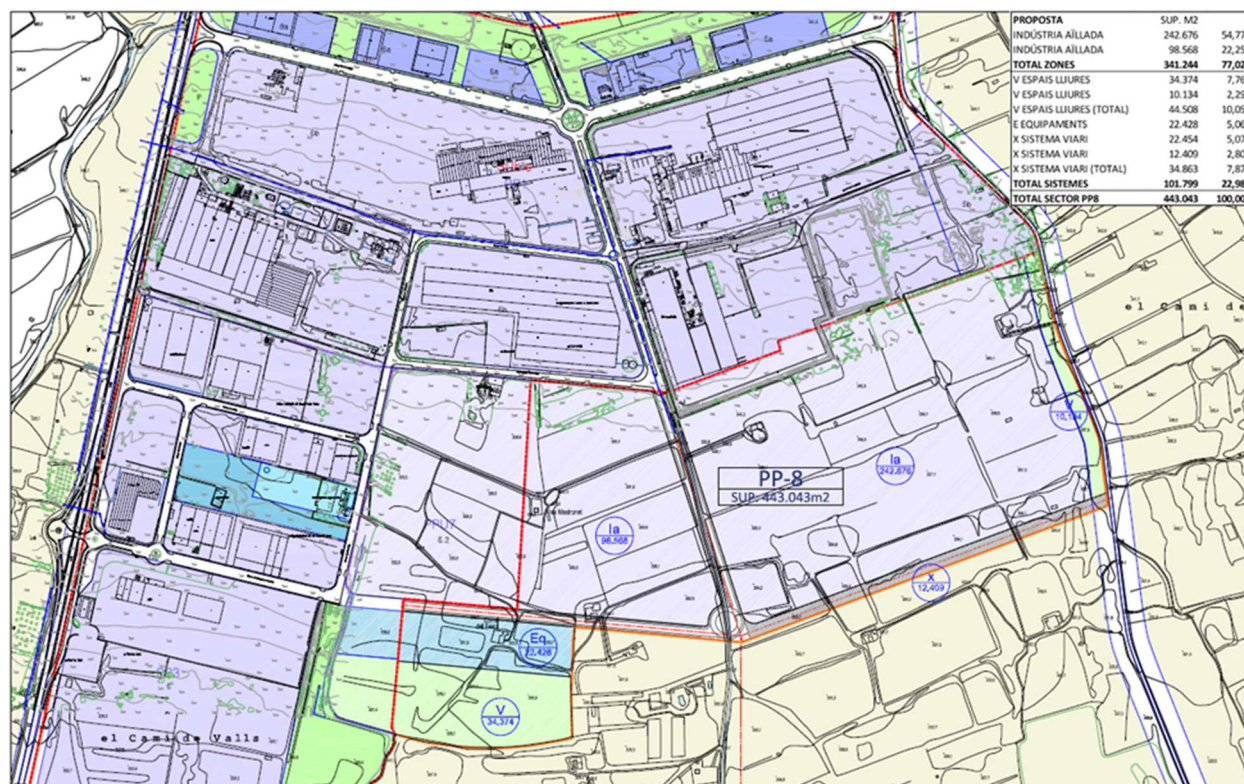
La Oficina Territorial de Acción y Evaluación Ambiental, en fecha 7/10/2021, solicita a los Servicios Territoriales de Urbanismo de Tarragona del Departamento de la Vicepresidencia y de Políticas Digitales y Territorio, que le envíe las sugerencias oportunas en relación al documento de Avance de la “MNNS del Pla de Santa Maria de ampliación del suelo urbanizable industrial PP8”, de acuerdo con la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

El objeto de la MNNS es el de definir un nuevo sector de suelo urbanizable industrial, de unas 44 ha, que permita la ampliación de las actividades existentes en el actual polígono industrial del municipio del Pla de Santa Maria y la implantación de nuevas actividades en formato de gran industria, vista la necesidad de ampliación manifestada por varias de las empresas actualmente implantadas en este ámbito. Según consta, actualmente están ubicadas varias empresas con necesidades de ampliación: BEAUTYGE, dedicada a la producción de cosmética y perfumería (80.000 m²); HORMIPRESA, dedicada a la fabricación de prefabricados de hormigón armado (116.000 m²); URSA, dedicada a la fabricación de lana de vidrio y de poliestireno extrusionado (208.000 m²); y SCHUTZ IBERICA, que ocupa una parcela de 200.000 m², y que sólo hace uso de 60.000 m², pero que no puede ampliarse por motivos de vialidad de carreteras.

Con relación al documento de Avance remitido, la CTU del Camp de Tarragona, en sesión de 3/11/2021, informa de que la modificación enviada afecta a suelos que el PTPCT clasifica como suelo de potencial interés estratégico dentro del suelo de protección territorial, en relación con el cual el Plan establece (artículo 2.9.5.b) que sólo puede ser objeto de actuaciones de urbanización, o en general de transformación, para destinarlas a actuaciones de interés territorial estratégico no previstas por el Plan, mediante el procedimiento que establece el artículo 1.14 y, por lo tanto, concluye en el sentido siguiente:

-1 Emitir informe sobre la consulta de evaluación ambiental para el proyecto de Modificación puntual de las NNSS de planeamiento para la ampliación del suelo urbanizable industrial en el sector PP8, del Pla de Santa Maria, en el sentido de no entrar a valorar el contenido de la propuesta, hasta que no se resuelva el trámite establecido por el artículo 1.14 del PTPCT y la Comisión de Territorio de Cataluña se pronuncie sobre el interés territorial de la actuación.

-2 Notificar este acuerdo al Ayuntamiento y a la Oficina Territorial de Acción y Evaluación Ambiental.



Calificación del suelo, propuesta no vinculante (Fuente: MNNS ampliación del suelo urbanizable industrial PP8)

Síntesis del planeamiento urbanístico vigente

A continuación, consta un resumen de los datos relativos a los suelos incluidos en el ámbito de estudio del PDU según determina el planeamiento urbanístico vigente analizado anteriormente, indicando las superficies para cada régimen del suelo (urbano, urbanizable delimitado, urbanizable no delimitado y no urbanizable), desglosadas en cada uno de los cuatro municipios afectados por el Plan director.

MUNICIPIIS	SUC		SUD (1)		SUD (2)		SUND		SNU		TOTAL	
PLA DE SANTA MARIA	0	0%	126,7	8%	0	0%	0	0%	1.528,3	92%	1.655,0	44%
VILA-RODONA	36,3	6%	0	0%	12,7	2%	24,7	4%	515,8	87%	589,5	16%
ALIÓ	17,4	3%	0	0%	41,5	8%	25,8	5%	439,2	84%	523,9	14%
VALLS	347,0	35%	0	0%	0	0%	62,7	6%	568,0	58%	977,7	26%
TOTAL PDU	400,7	11%	126,7	3%	54,2	1%	113,2	3%	3.051,3	81%	3.746,1	100%

Clasificación del suelo:

SUC → Suelo urbano consolidado

SUD (1) → Suelo urbanizable delimitado desarrollado (plan parcial vigente, gestión y urbanización finalizadas)

SUD (2) → Suelo urbanizable delimitado pendiente de desarrollo

SUND → Suelo urbanizable no delimitado

SNU → Suelo no urbanizable

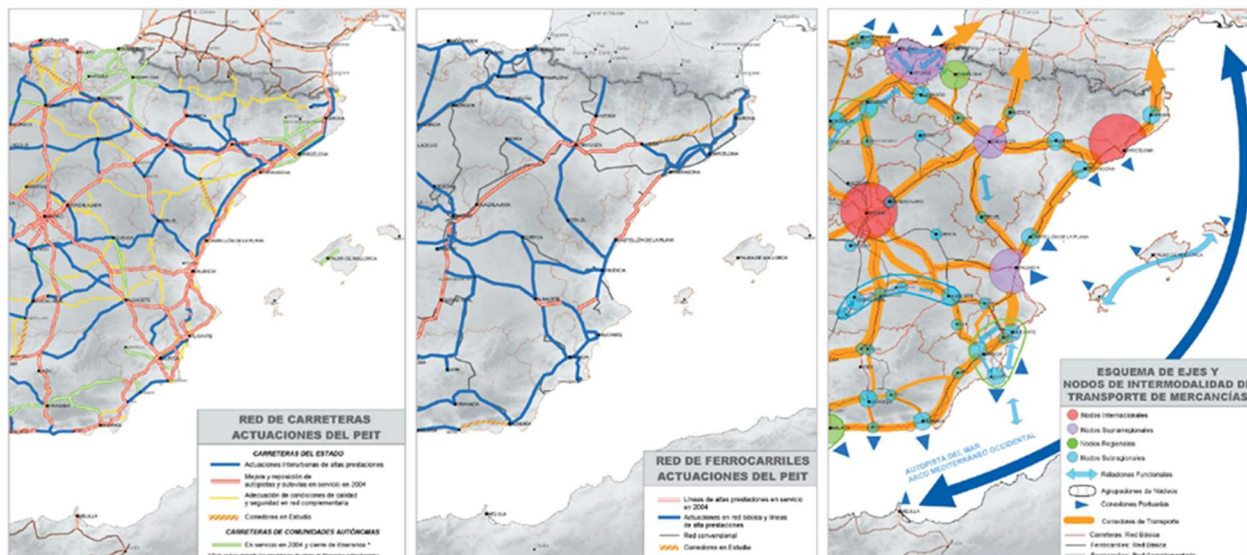
Del cuadro anterior, en el conjunto del ámbito de estudio del PDU resultan unos totales de 3.051,3 ha (81%) de terrenos clasificados de suelo no urbanizable y de 694,8 ha (19%) de terrenos clasificados de suelo urbano o urbanizable destinados a usos de actividad económica.

Del conjunto de suelos clasificados destinados a usos de actividad económica, resultan unos totales de 527,4 ha (76%) de terrenos clasificados de suelo urbano o urbanizable ya desarrollados y de 167,4 ha (24%) de terrenos clasificados de suelo urbanizable, delimitado y no delimitado, actualmente pendientes de desarrollo.

1.3.3 Planificación sectorial

Plan estratégico de infraestructuras y transporte 2005-2020

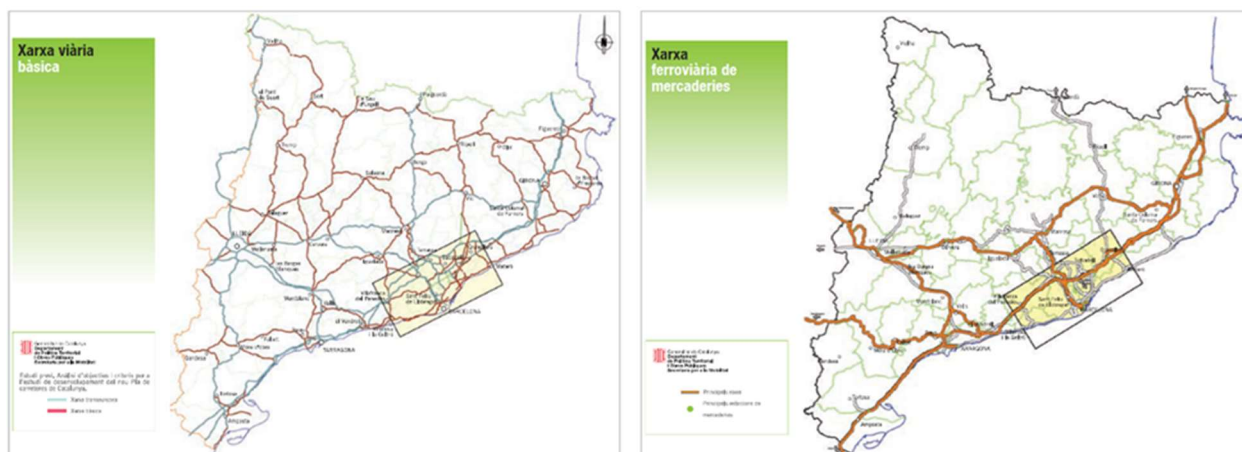
El Plan estratégico de infraestructuras y transporte 2005-2020 (PEIT), elaborado por el Ministerio de Fomento y aprobado el 15/7/2005, define las redes a nivel estatal con el horizonte temporal del año 2020.



Red de actuaciones de carreteras y ferrocarriles. Esquema de ejes y nodos intermodales de transporte de mercancías (Fuente: Plan estratégico de infraestructuras y transporte 2005-2020)

Plan de Infraestructuras de Transporte de Cataluña 2006-2026

El Plan de Infraestructuras de transporte de Cataluña 2006-2026 (PITC), elaborado por el Departamento de Territorio y Sostenibilidad y aprobado el año 2006, define de manera integrada la red de infraestructuras viales, ferroviarias y logísticas necesarias para Cataluña con el horizonte temporal del año 2026.



Red vial básica. Red ferroviaria de mercancías (Fuente: PITC 2006-2026)

Entre las propuestas planteadas destaca el desdoblamiento de la N240, tramo Lleida-les Borges Blanques, con una variante al paso de Juneda que se encuentra en fase de planificación.

Estrategia logística para la internacionalización de la economía catalana 2020-2040

La Estrategia logística para la internacionalización de la economía catalana 2020-2040, aprobada por Acuerdo de Gobierno GOV/16/2021 de 9 de febrero (DOGC 11/2/2021), establece como objetivo principal fortalecer el sistema logístico, para contribuir a la internacionalización de la economía catalana y configurar un sector más eficiente, multimodal, comprometido con el territorio y la sociedad. El documento ha sido redactado por CIMALSA por encargo del Departamento de Territorio y Sostenibilidad y ha contado con la colaboración activa del Departamento de Empresa y Conocimiento, así como con la participación de profesionales e instituciones.

La logística es de gran importancia estratégica para asegurar el aprovisionamiento y distribución de las mercancías en todo el territorio, así como las exportaciones e importaciones, y tiene una gran capacidad generadora de riqueza y empleo. Así, según datos del Observatorio de la Logística (elaborado anualmente por CIMALSA) el sector:

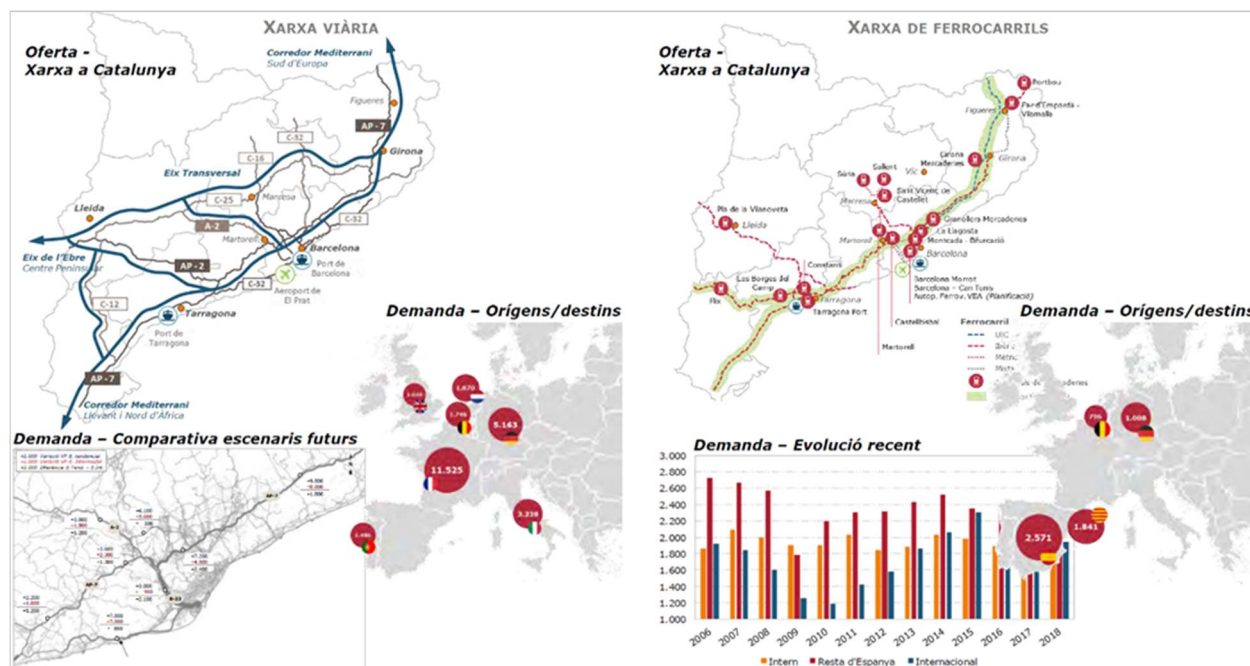
- Aporta un valor añadido bruto (VAB) de 29.900 millones de euros (13,9% del VAB).
- Genera un empleo directo de 128.000 personas.
- Dispone de 10 millones de metros cuadrados de suelo logístico.
- Gestiona 426 millones de toneladas de mercancías (186 de tráfico interno, 88 estatal y 152 mundial).
- Más de 11.000 camiones cruzan la Jonquera diariamente.

El análisis comparativo con otros territorios de la Unión Europea muestra que se precisa una apuesta por la planificación activa del transporte y la logística y un consenso para actuar de manera coordinada sobre las infraestructuras, la promoción del suelo, los servicios y el tejido empresarial. Todo eso, con una gestión más integrada de las responsabilidades en materia de logística, transporte, urbanismo o empresa.

Diagnosis

A continuación, se muestra una síntesis de las principales ideas y conclusiones de la primera fase de análisis y diagnóstico, según constan en el apartado “5. Conclusiones de la diagnosis” del documento.

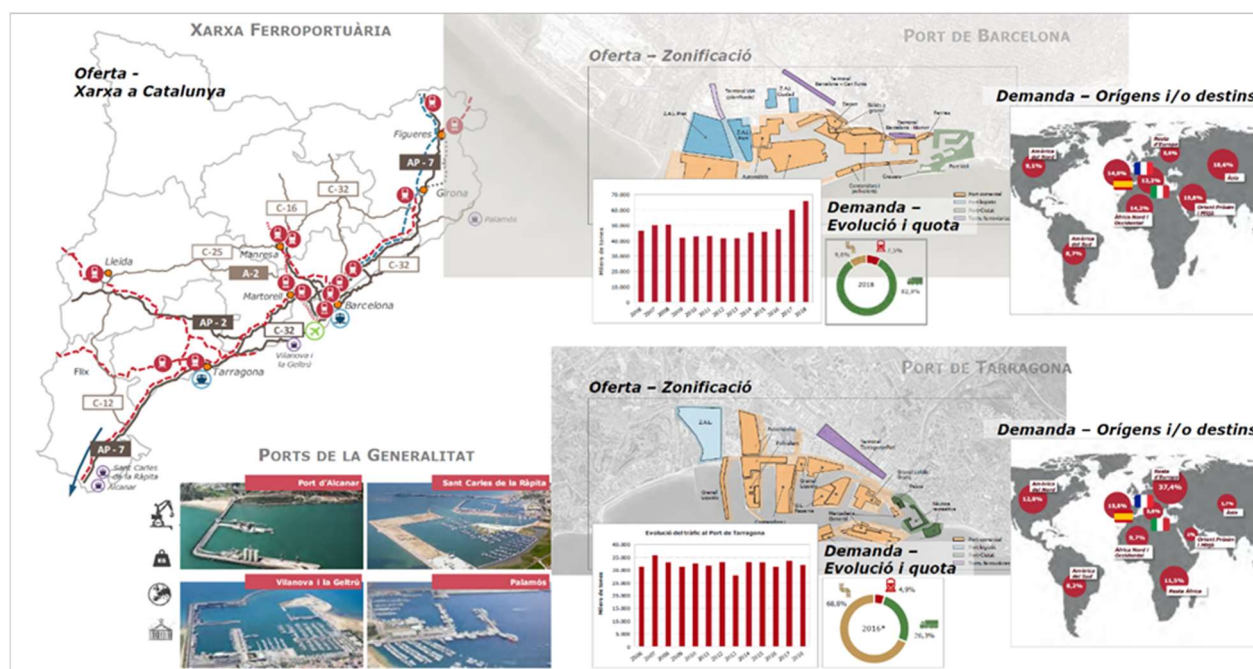
La carretera es el modo predominante, con un 73,7% de cuota de mercado; el 36% de los vehículos que atraviesan la Jonquera son de paso; la cuota del ferrocarril con un 2,4% en t-km es muy reducida.



Infraestructuras. Carretera y ferrocarril (Fuente: Estrategia logística catalana 2020-2040)

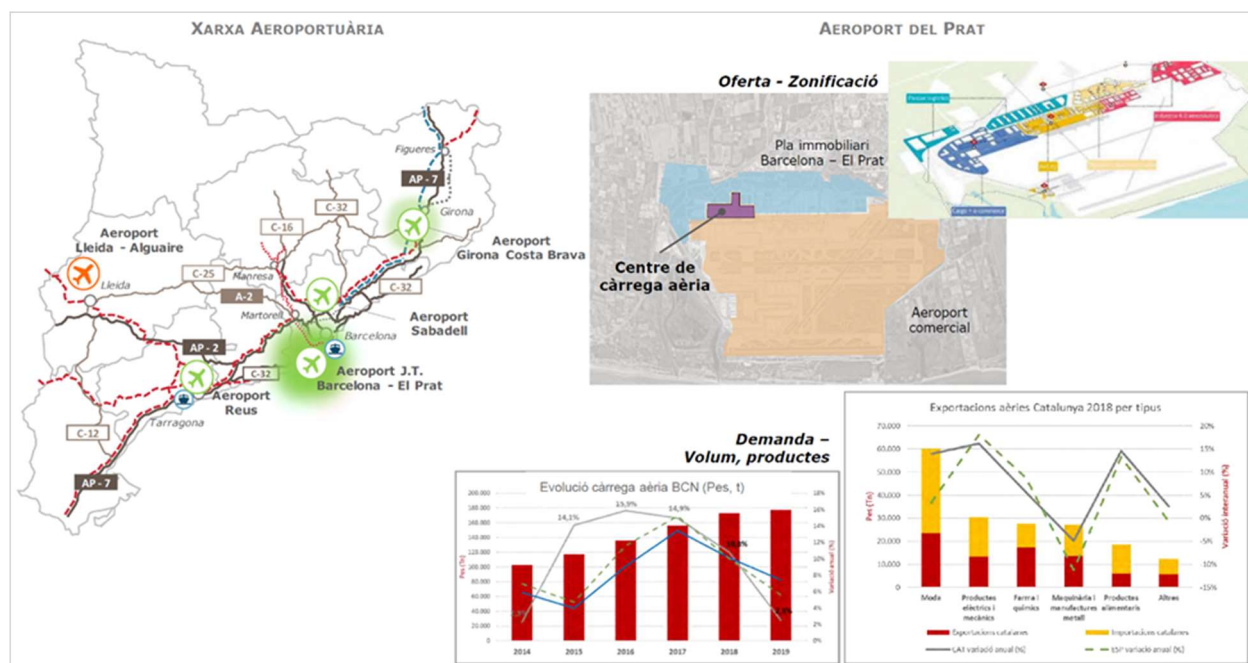
Los puertos de Barcelona y Tarragona movieron 100 Mt en el 2018 (Bcn 68, Tgn 32); destacan los tráficos de contenedores, petroquímico y de automoción; la cuota ferroviaria es creciente, con el 4,9% en

Tarragona y el 7,5% en Barcelona (15% en el tráfico de contenedores con perspectiva de alcanzar el 28,6% en el 2050).



Infraestructuras. Puertos comerciales (Fuente: Estrategia logística catalana 2020-2040)

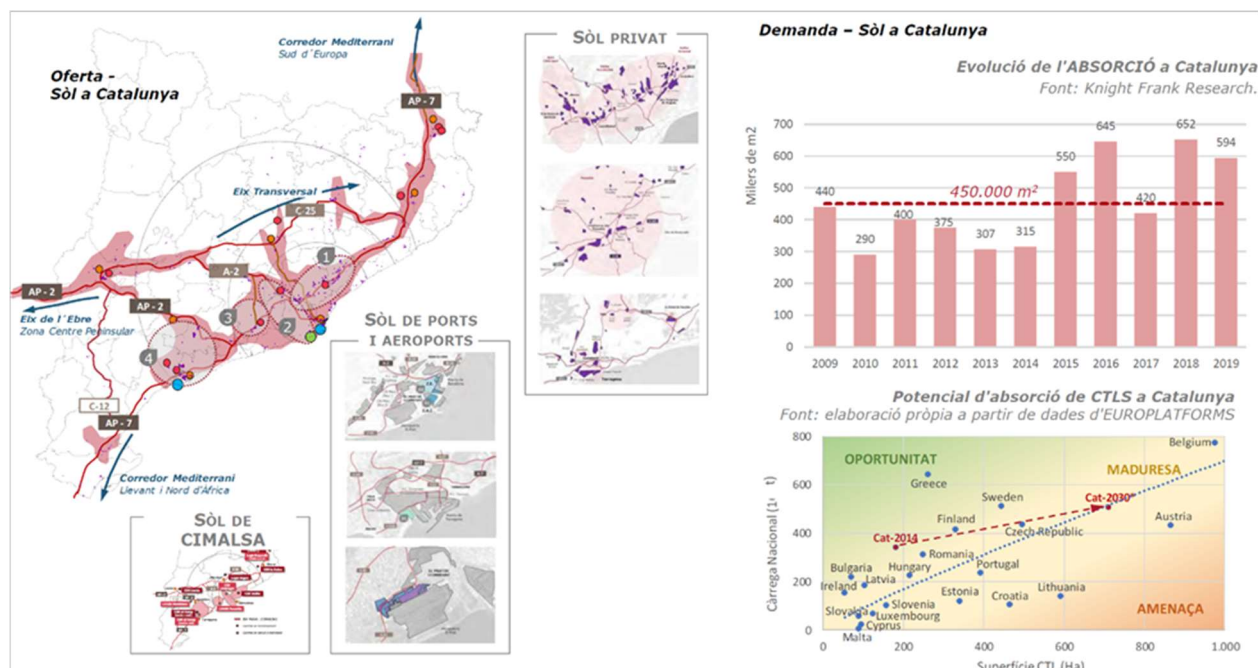
En Cataluña 2 aeropuertos gestionaron carga en el 2019, Barcelona con 177.270 t y Girona con 78 t, aunque este último ha bajado de las 133 t de 2018; el principal origen-destino es Asia (37%);



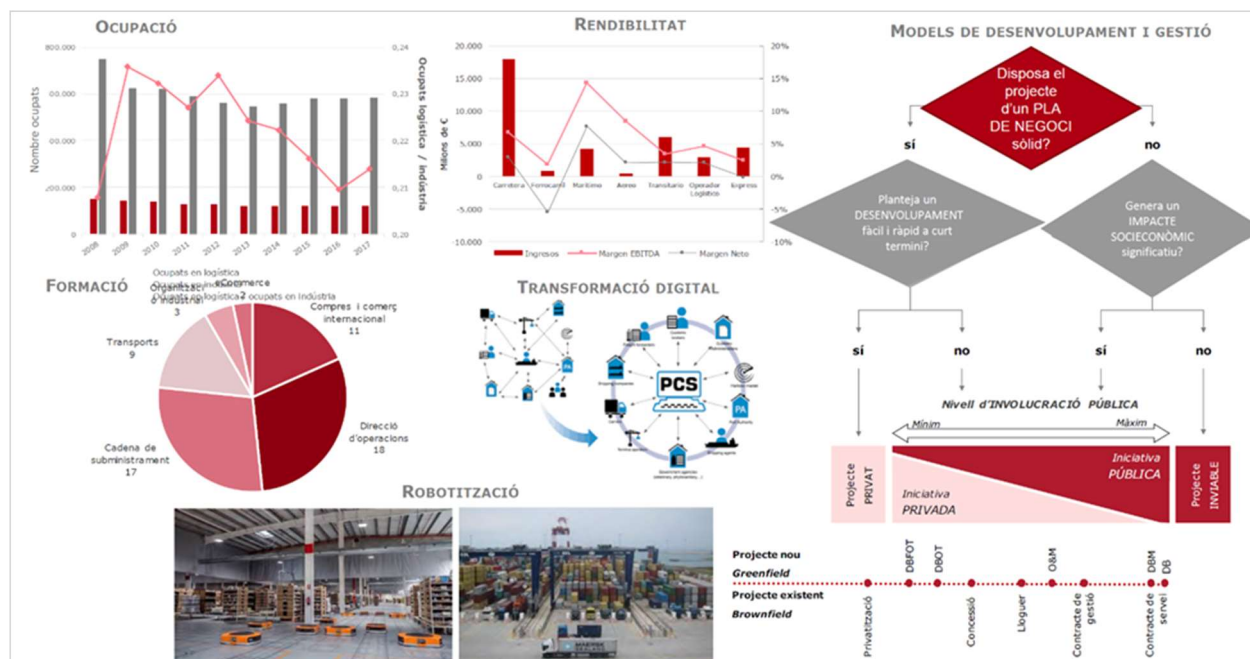
Infraestructuras. Aeropuertos de carga (Fuente: Estrategia logística catalana 2020-2040)

La oferta de suelo logístico se sitúa principalmente en el corredor del Mediterráneo y en menor grado en torno a los ejes Transversal y del Ebro; hay una pronunciada saturación/escasez de suelo apto en torno a la AMB que deriva en el interés creciente por la reconversión de suelo industrial o los primeros proyectos de naves multinivel.

La demanda de suelo logístico se concentra principalmente en la AMB (alta rotación) y en torno a Tarragona, Lleida y Girona (rotación media-baja); hay ámbitos de gran especialización (Vallès, Baix Llobregat, Penedès y Alt Camp); la demanda se ve influida por las nuevas tendencias como las megaparcels, la hibridación logística-industrial y el aumento del e-commerce.



Suelo y naves logísticas (Fuente: Estrategia logística catalana 2020-2040)



Otros aspectos Hard-Soft (Fuente: Estrategia logística catalana 2020-2040)

Estrategia

La parte de estrategia del documento se estructura en cuatro apartados: definición estratégica, plan de acción 2021-2025, gobernanza del plan y ámbitos prioritarios de actuación.

El Plan de acción 2020-2025 consta de 5 líneas estratégicas de trabajo:

- Coordinación, regulación y promoción del sector.

- Competitividad del tejido empresarial.
- Agilidad del desarrollo del suelo logístico e intermodal.
- Funcionalidad de la red de infraestructuras.
- Apuesta decidida por la sostenibilidad.

Estos 5 ejes se concretan en 19 proyectos y 60 medidas específicas priorizadas según su importancia. El texto establece un responsable concreto, un grupo impulsor (abierto a nuevas incorporaciones) y un cronograma para cada proyecto, así como unos indicadores de seguimiento.

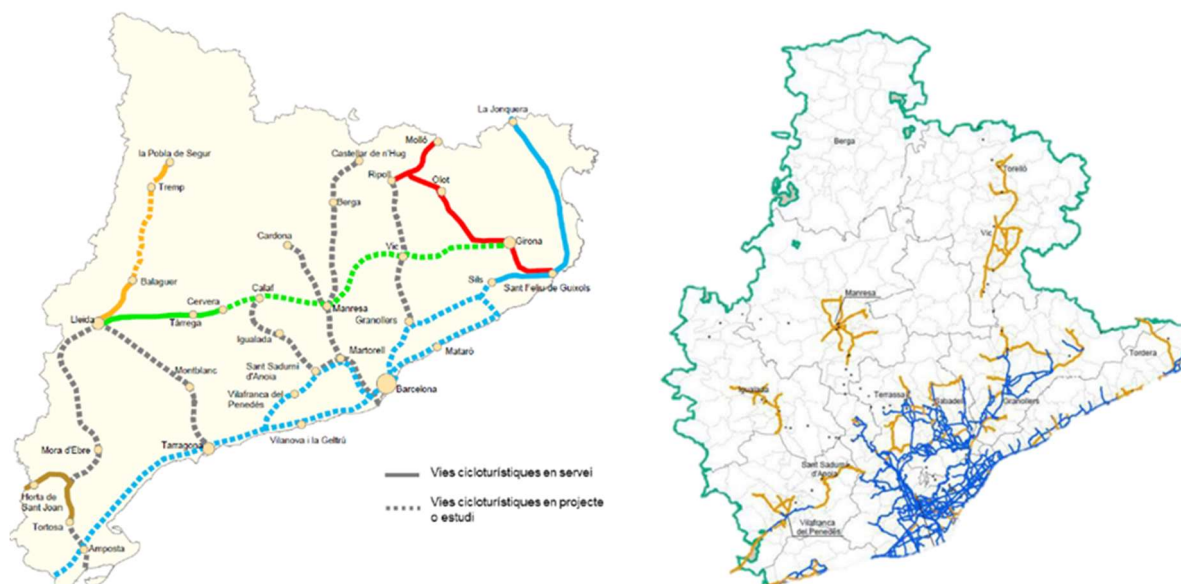
Entre estas acciones, destacan: el plan de reconversión de suelo industrial a logístico; la consolidación de la tercera corona logística en los ejes Transversal y del Ebro; la coordinación de nodos logísticos, industriales e intermodales en el corredor Cataluña-Aragón-Madrid; la potenciación de la multimodalidad; la implantación de apartaderos ferroviarios en las vías principales; el plan de promoción de Lleida como hub agroalimentario; la distribución urbana de mercancías, etc.

Los grupos de trabajo que desarrollarán los ámbitos prioritarios de actuación a corto y medio plazo analizarán:

- La sostenibilidad, competitividad, imagen sectorial e impacto de la Covid-19.
- La coordinación público-privada.
- El suelo logístico intermodal.
- Los corredores logísticos multimodales claves.
- La carga y logística aeroportuaria (con el análisis de las capacidades de carga aérea en los diferentes aeropuertos regionales y el análisis del Máster Plan Inmobiliario de el Prat).

Estrategia catalana de la bicicleta 2025

La Estrategia catalana de la bicicleta 2025 nace de la voluntad de construir una hoja de ruta clara y determinada para devolver definitivamente a la bicicleta un protagonismo, históricamente perdido, a la movilidad y que sea una pieza de cambio para una movilidad más amable y sostenible en las ciudades.



Rutas cicloturísticas de largo recorrido. Red ciclable planificada y propuesta en el PDM 2020-2025
(Fuente Estrategia catalana de la bicicleta 2025)

Entre los objetivos se encuentran conseguir que la bicicleta sea protagonista de una movilidad cotidiana más amable, impulsar la bicicleta como elemento turístico, de ocio o deportivo de forma segura y mejorar la promoción, seguimiento y gobernanza de la bicicleta.

PEIN/ Red Natura 2000

El Plan de espacios de interés natural (PEIN), aprobado en el año 1992, es el instrumento de planificación de nivel superior que estructura el sistema de espacios protegidos de Cataluña e integra este sistema dentro del conjunto del territorio, pues el PEIN es un plan territorial sectorial enmarcado en el Plan territorial de Cataluña (del año 1995). Los objetivos fundamentales del PEIN son establecer un sistema de espacios naturales protegidos representativo de la riqueza paisajística y la diversidad biológica del territorio de Cataluña y dar una protección básica a estos espacios. Dentro del ámbito del PDU no hay ningún espacio incluido en el PEIN.

La Directiva Hábitats aprobada en 1992 y que amplía los objetivos y el alcance de la Directiva relativa a la conservación de las aves silvestres de 1979, es la impulsora de crear la red ecológica europea denominada Natura 2000 que tiene como objetivo hacer compatible la protección de las especies y los hábitats naturales y seminaturales con la actividad humana que en ellos se desarrolla, haciendo que se mantenga un buen estado de conservación de los hábitats y especies y evite su deterioro. Dentro del ámbito del PDU no hay ningún espacio incluido en la Red Naturaleza 2000.



PEIN / Red Naturaleza 2000. (Fuente: ICGC)

Catálogo de paisaje del Camp de Tarragona

El Catálogo de paisaje del Camp de Tarragona, aprobado definitivamente el 19/5/2010, de acuerdo con la Ley 8/2005, de 8 de junio, de protección, gestión y ordenación del paisaje de Cataluña, es el instrumento que identifica los valores y estado de conservación del paisaje de este ámbito territorial y establece unos determinados objetivos de calidad, de acuerdo con los principios y estrategias de acción que establece el Convenio europeo del paisaje promovido por el Consejo de Europa.

El Catálogo de paisaje del Camp de Tarragona determina los siguientes objetivos de calidad paisajística:

1. Un paisaje urbano rehabilitado y valorizado en su parte histórica, y de calidad arquitectónica, arreglado y diseñado para la buena calidad de vida de los ciudadanos.
2. Unos asentamientos urbanos con un crecimiento ordenado, dimensionado de acuerdo a las necesidades reales y que no comprometa el futuro del carácter agrícola de los espacios circundantes a los núcleos urbanos.
3. Unas urbanizaciones arregladas, con perímetros nítidos y con calidad paisajística.

4. *Unos paisajes litorales naturales y agrícolas gestionados integralmente, preservándolos de la urbanización y las infraestructuras, y haciéndolos accesibles al disfrute y al uso social con respeto por sus valores naturales y estéticos.*
5. *Unos paisajes litorales urbanizados con unas intervenciones dirigidas a dotarlos de calidad y preservar la identidad, y de una mejor la accesibilidad para el disfrute y el uso social.*
6. *Unos paisajes naturales de calidad que compaginen la actividad agropecuaria, de extracción y aprovechamiento sostenible de los recursos naturales, y el uso turístico y de disfrute.*
7. *Un suelo no urbanizable donde las actuaciones permitidas (equipamientos de interés público, explotación de recursos naturales, construcciones agrarias, reconstrucción y rehabilitación de masías y casas rurales...) contribuyan a poner en valor los paisajes por medio de una buena integración con el entorno tanto de las construcciones como de los espacios libres asociados.*
8. *Unas vías de comunicación integradas en el territorio y en el paisaje y que permitan la permeabilidad ecológica y la continuidad paisajística y social del territorio.*
9. *Unos accesos a los núcleos urbanos ordenados paisajísticamente que faciliten la transición entre los espacios abiertos y los paisajes urbanos y que refuercen el carácter y la identidad de las poblaciones.*
10. *Unos espacios periurbanos de las grandes y medianas ciudades diseñados con criterios de integración y aportación de nuevos elementos de interés en el paisaje.*
11. *Unos polígonos industriales, energéticos, logísticos y áreas terciarias (comerciales y de ocio) ubicados en zonas visuales no preferentes o notorias y diseñados teniendo en cuenta la integración con el entorno, especialmente en los perímetros que confrontan con el suelo no urbanizable.*
12. *Unos parques eólicos y parques solares fotovoltaicos planificados con visión de conjunto a escala regional e implantados de acuerdo a los elementos que configuran el paisaje.*
13. *Unos fondos escénicos de calidad que mantengan los referentes visuales e identitarios del Camp de Tarragona y no incorporen elementos extraños o ajenos.*
14. *Una red de miradores que pongan en valor las panorámicas más relevantes y permitan descubrir la diversidad y los matices de los diferentes paisajes del Camp de Tarragona.*
15. *Unos mosaicos agroforestales de cultivos de secano, productivos y vinculados al mantenimiento de los elementos de piedra seca de apoyo a la agricultura, o ejemplos vivos de paisajes de la trilogía mediterránea por excelencia (trigo, viña y olivo/almendro).*
16. *Unos paisajes de la viña bien conservados y gestionados que revaloricen los productos vinícolas que se producen, donde la viña convive con otros cultivos de secano generando mosaicos agrícolas.*
17. *Un paisaje del algarrobo que genere espacios agrícolas de calidad en espacios agricolamente marginales en base al trabajo de la piedra seca, conservado como referente estético e identitario del litoral mediterráneo tarraconense, y que cree espacios tampón/de transición entre los espacios urbanizados y los espacios naturales.*
18. *Un paisaje del avellano del sector central del Camp gestionado en base a su singularidad e identidad y que permita la revaloración de los productos agrícolas.*
19. *Unos paisajes de los cultivos herbáceos de secano, característicos de la Baixa Segarra, que se mantengan limpios de elementos que rompan su configuración topográfica y el mosaico agroforestal.*
20. *Unos paisajes fluviales, especialmente de los ríos Francolí y Gaià, pero también del conjunto de barrancos y rieras conservados, conforme a su dinámica y funcionalidad y accesibles para actividades de disfrute.*
21. *Un paisaje del patrimonio histórico vinculado a las construcciones defensivas, las construcciones religiosas y las construcciones productivas, dotándolos de un contenido y significación territorial y paisajística.*

El ámbito de estudio del presente PDU se inscribe en la unidad paisajística de la Plana de l'Alt Camp, para la cual el catálogo establece los objetivos de calidad paisajística siguientes:

OQP22.1: Un paisaje agroforestal libre de nuevas edificaciones y que mantenga el carácter a través de la conservación de elementos patrimoniales característicos como las acequias, molinos, fuentes y muros de piedra seca. El paisaje se caracteriza por el cultivo de cereal de invierno en el norte, mezclado con retazos de bosques de llanura de pino carrasco en el lado oriental, en el sur predominio de la viña y campos sueltos de olivos y almendros y avellanos.

OQP22.2: Unos paisajes urbanos que conserven la fachada paisajística característica y compactos. La ciudad de Valls es la población principal de la llanura. Conserva la silueta característica con la preeminencia del campanario.

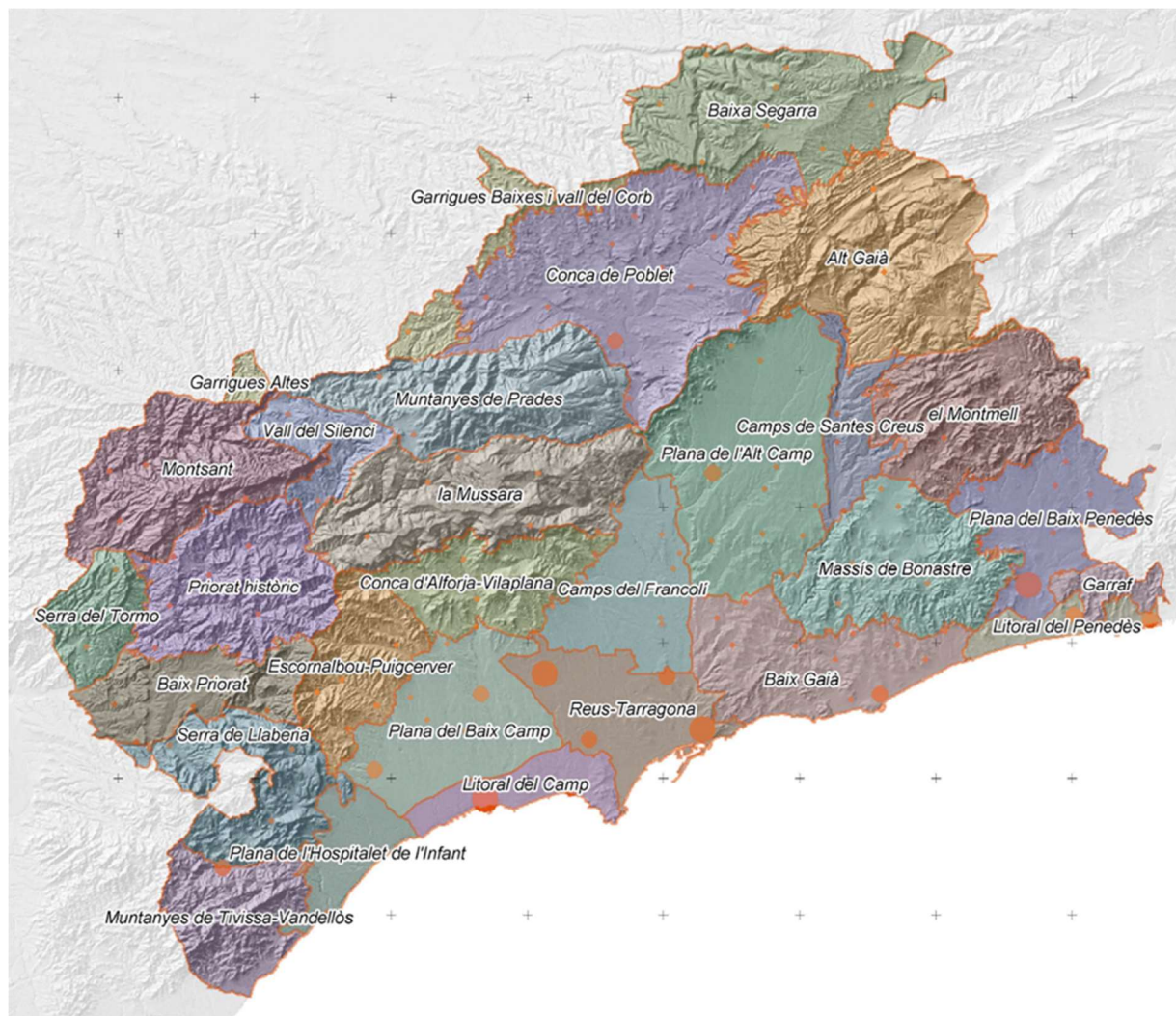
OQP22.3: Un paisaje libre de nuevas urbanizaciones. La zona se caracteriza por la existencia de urbanizaciones de ciudad jardín dispersas por la llanura y espacios sin continuidad con las tramas urbanas ya comprometidos por el planeamiento pero no consolidados. Sería preciso limitar el crecimiento de las existentes, como en el caso de las del norte del núcleo urbano de Valls y del nordeste del Pla de Santa Maria, y mejorar su calidad estética.

OQP22.4: *Un paisaje de pequeños núcleos de origen rural que conserven su carácter y sus valores, crezcan de manera ordenada, compacta y siguiendo la trama e integren las nuevas construcciones en el paisaje preexistente.*

OQP22.5: *Un paisaje de polígonos industriales con calidad paisajística intrínseca, con respecto a las edificaciones, la red vial y las zonas verdes, y que estén el máximo de concentrados, delimitados y no multiplicados en el territorio. La zona se caracteriza por la existencia de polígonos industriales, de tamaño y estado de consolidación diversos, dispersos por la llanura, separados de los núcleos de población, que aprovechan la buena conexión a la red vial*

OQP22.6: *Un paisaje de los alrededores de la ciudad de Valls ordenados, libres de nuevas edificaciones y que conserven el carácter rural. La zona se caracteriza por un denso diseminado de edificaciones e instalaciones a menudo de origen agrícola reformadas para usos lúdicos o residenciales que favorecen un intenso uso social del espacio y, al mismo tiempo, una pérdida del valor estético y del carácter rural.*

OQP22.7: *Un paisaje agrícola vitivinícola vivo, productivo y que conserve la sensación de armonía visual y de aprovechamiento ordenado de los recursos naturales.*



Unidades de paisaje del Camp de Tarragona (Fuente: Catálogo de paisaje del Camp de Tarragona)

El catálogo establece, entre otros, las siguientes determinaciones para las siguientes áreas con valores especiales a proteger:

- Paisaje de riscos y codinas del conjunto de la Serra de Miramar (Serra de les Guixeres, Serra Alta, Serra Carbonària, Tossal Gros, Serra de Jordà), desde el estrecho de la Riba hasta el estrecho de Cabra del Camp. Por sus valores ecológicos, estéticos y simbólicos-identitarios, se tienen que preservar de actuaciones agresivas y valorizarlos.

- Barrancos y rieras que, desde la Serra de Miramar cruzan la unidad en dirección suroeste, para desembocar en el Francolí, especialmente los torrentes de Valls. Por su valía ecológica y estética habría que preservar de cualquier tipo de actuación, restaurando aquellos espacios degradados y adecuando la accesibilidad para el disfrute, garantizando la funcionalidad ambiental a la vez que introduzcan diversidad paisajística en medio de la llanura agrícola. Sería preciso un instrumento que tuviera en cuenta las siguientes consideraciones:

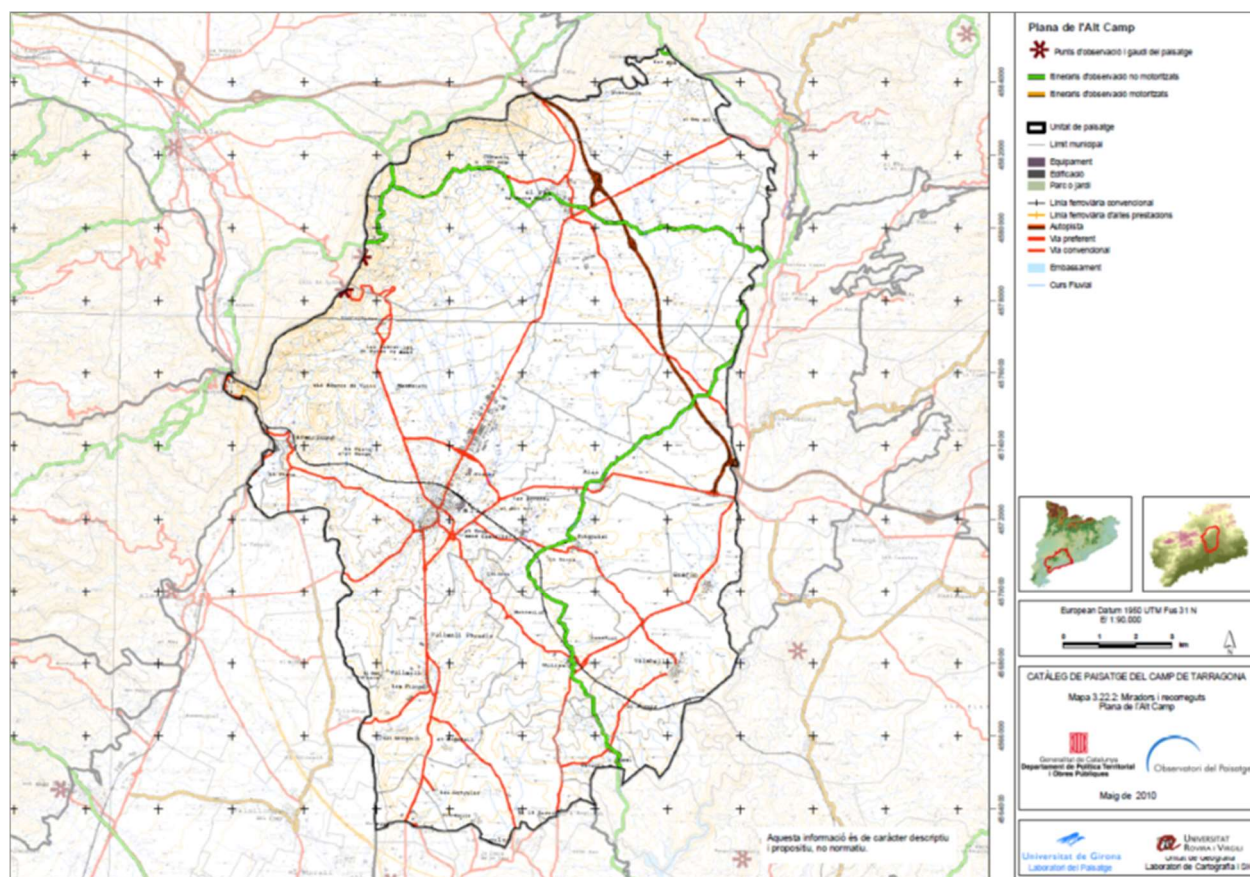
- Restauración y naturalización de los tramos degradados del espacio fluvial con especies propias del ecosistema de ribera.*
- Creación de espacios de ocio agradables y accesibles a la población en tramos adecuados y con buena calidad paisajística, tanto de los torrentes de Valls como del río Francolí.*
- Propuesta de medidas de restauración y adecuación paisajística del espacio de cultivos y huertas que se extienden a ambos lados de los ejes fluviales.*
- Restauración y naturalización de la vegetación de ribera a lo largo del río Francolí allí donde las condiciones ecológicas sean propicias al desarrollo de este tipo de hábitats.*
- Preservación y gestión del paisaje del bosque de ribera del río Francolí en el espacio entre el Pont de Goi y la Plana de Picamoixons.*

El catálogo establece, entre otros, las siguientes determinaciones para las siguientes áreas de fomento de la gestión:

- *Urbanizaciones aisladas del norte del núcleo urbano de Valls y del nordeste de el Pla de Santa Maria (el Mas del Plata). Evitar un mayor crecimiento, tanto de las existentes como de nuevas urbanizaciones, impulsando la mejora de la calidad paisajística, (accesos, periferias, regulación de las tipologías constructivas y de los tipos de cubiertas y los códigos cromáticos en las edificaciones...).*

- *Polígonos industriales de Valls, el Pla de Santa Maria, y Bràfim-Alió. Por su elevada visibilidad desde las vías de comunicación, habría que mejorar su calidad paisajística, a través de la redacción de proyectos de recuperación paisajística que también tengan en cuenta la creación de barreras vegetales con un tratamiento paisajístico adecuado.*

- *Suelo urbanizable de las periferias de los núcleos urbanos de Valls, Vallmoll, Puigpelat, Alió, y especialmente el situado de forma suelta en los entornos del eje de la carretera N-240 al sur del núcleo de Vallmoll. Desarrollar crecimientos compactos que sigan la trama urbana preexistente e integrados estéticamente en el entorno, y replantear los crecimientos ex-novo previstos que pongan en riesgo la desaparición de las mejores tierras agrícolas, o comprometan la estética y/o identidad de los núcleos urbanos y/o del paisaje agrícola característico de la unidad, especialmente en la planificación de las extensiones urbanas de Valls y las localizadas en la carretera de Valls a el Pla de Santa Maria.*



Miradores y recorridos de la Plana de l'Alt Camp (Fuente: Catálogo de paisaje del Camp de Tarragona)

2 MEMORIA DE ORDENACIÓN

2.1 Objetivos y criterios del PDU

2.1.1 Objetivos generales del PDU

El PDU de actividad económica de la Plana de l'Alt Camp tiene por objeto establecer las condiciones urbanísticas para posibilitar el emplazamiento de una nueva área de actividad económica, que responda a las futuras demandas de suelo para esta función, en torno a Valls, en el eje central del Camp de Tarragona, y bien conectada a las infraestructuras viales, ferroviarias y portuarias, con un elevado interés territorial y relevancia económica que sobrepasa las lógicas municipales y que por lo tanto necesita de una lectura más amplia. En este sentido, el presente PDU se propone los siguientes objetivos:

- Delimitar y ordenar uno o varios sectores de desarrollo urbanístico de actividad económica estratégicos, de interés supramunicipal y de alta relevancia económica, que concentre, potencie y dinamice, ámbitos de actividad económica y logística, estableciendo detalladamente los correspondientes parámetros de ordenación y gestión.
- Desarrollar las nuevas actividades de manera compatible con el establecimiento de determinaciones sobre un desarrollo urbanístico sostenible, minimizando el consumo de suelo y racionalizar el uso, favoreciendo la movilidad de personas y mercancías y el transporte público, y mediante la protección y gestión adecuada del medio ambiente y del patrimonio natural y cultural y paisaje, con el fin de mantener los valores culturales, históricos e identitarios que distinguen la comarca.

El inicio del procedimiento de formulación del PDU de actividad económica de la Plana de l'Alt Camp ha sido promovido por la Secretaría de la Agenda Urbana y Territorio del Departamento de Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat de Catalunya, con la conformidad de los ayuntamientos de Vila-rodona, Valls, el Pla de Santa Maria y Alió, en coherencia con *la Estrategia territorial para la localización de nuevos sectores de actividad económica*, elaborada por la Secretaría de la Agenda Urbana y Territorio a través del Incasòl y la Subdirección General de Acción Territorial, y que designa el ámbito como un sector estratégico de actividad económica.

Esta estrategia, que se ha explicado más extensamente en el apartado “1.1.2. *Antecedentes, conveniencia y oportunidad*” del presente documento, se estructura en los cinco apartados siguientes: magnitudes de base, modelo urbanístico general, modelo urbanístico en el ámbito metropolitano, situación en el territorio y detalle de los emplazamientos.

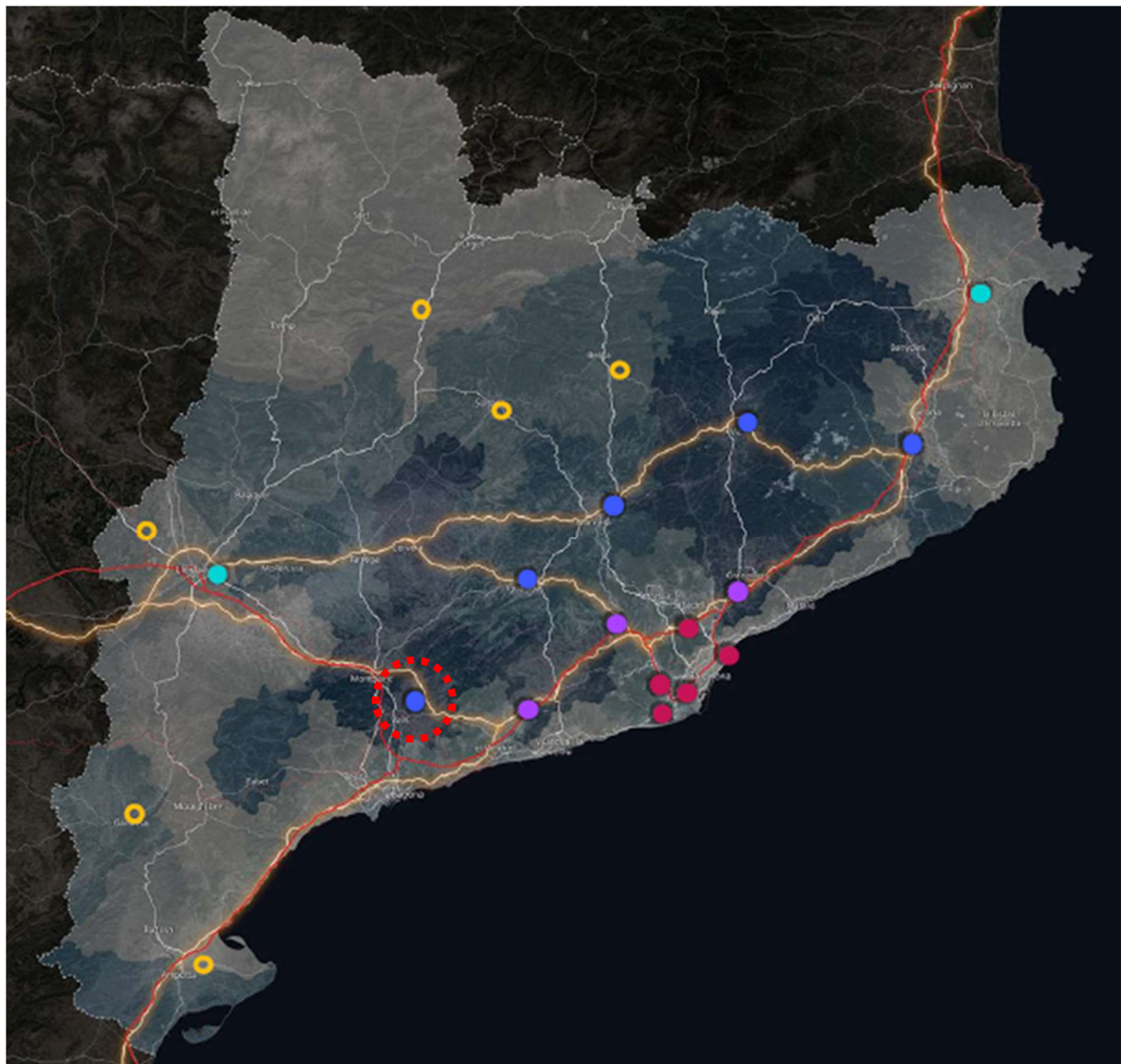
El objeto de los planes directores urbanísticos se enmarca en esta Estrategia territorial que abarca todo el país y, por lo tanto, el desarrollo de estos nuevos ámbitos de actividad económica va más allá de las lógicas y necesidades locales o municipales. Así, se quiere dinamizar la actividad económica con la implantación de nuevas empresas tractoras en ámbitos estratégicos y con capacidad de generar sinergias con las actividades existentes.

Estos nuevos sectores de actividad económica tienen que posibilitar la implantación de nuevas actividades que tienen unos requerimientos específicos a los cuales la oferta actual de suelo no da respuesta. Entre estos requerimientos está la buena conectividad, tanto viaria como ferroviaria; la dimensión, con el fin de posibilitar la implantación de nuevas actividades con necesidades de parcelas de gran formato (20, 50, 100 ha); y la ubicación próxima y vinculada/relacionada a nodos de concentración de actividad. Los emplazamientos a desarrollar también tienen, mayoritariamente, la posibilidad de fomentar el transporte de mercancías, vinculando los nuevos ámbitos a nuevas terminales intermodales de mercancías, que doten los nuevos SAE de un valor añadido diferencial respecto de otros ámbitos y que fomenten el transporte de mercancías ferroviario en lugar del transporte por carretera, con la consecuente reducción de emisión de gases de efecto invernadero.

Por lo tanto, el interés supramunicipal y estratégico de este plan se justifica por su encaje en *la Estrategia territorial para la localización de nuevos sectores de actividad económica* en Cataluña, que tiene que permitir dotar nuestro territorio de las nuevas condiciones de suelo que se demandan para acoger actividad económica y, así, mejorar la competitividad del país y dinamizar su economía. En concreto, el nuevo

desarrollo propuesto en torno a Valls forma parte de los ámbitos estratégicos de actividad económica de alcance ter

El ámbito, efectivamente, ofrece una buena conexión con las autopistas AP2 y AP7; con el puerto de Tarragona; con el aeropuerto de Reus; y con la estación del tren de alta velocidad del Camp de Tarragona en la Secuita; además de las carreteras C14, C51 y N240. También tiene potencial como nodo estratégico para el transporte de mercancías y la logística, gracias a su posición estratégica en la confluencia entre el corredor Central y el corredor Mediterráneo. El desarrollo de una terminal ferroviaria intermodal en esta situación próxima al gran puerto de Tarragona y el aeropuerto de Reus se apoyaría este papel.



Ámbitos estratégicos de actividad económica

(Fuente: Estrategia territorial para la localización de nuevos sectores de actividad económica)

Junto con los polígonos industriales y logísticos situados en torno a Valls y Montblanc, el nuevo desarrollo supondría potenciar la concentración de esta actividad económica a lo largo de la autopista AP2, eje central de infraestructura vial en el Camp de Tarragona, evitando la dispersión territorial de la actividad económica y potenciando condiciones optimizadas para acoger nuevas actividades estratégicas para el territorio.

Se trata, por lo tanto, de un nuevo ámbito —el triángulo propuesto por la conurbación de Alió y Vila-rodona con los terrenos de los municipios del Pla de Santa Maria y Valls— que por sus condiciones especiales con relación a la localización, tamaño, paisaje y requerimiento de accesibilidad y movilidad, hacen

imprescindible trabajar desde una visión supramunicipal con el fin de conseguir un desarrollo unitario y coherente.

Los nuevos ámbitos que se proponen podrían aprovechar las sinergias introducidas por la excelente accesibilidad de esta área para la captación de las nuevas actividades ligadas a la logística y a la intermodalidad del transporte, así como para potenciar el sector industrial y de servicios. Todo eso evitando la dispersión territorial de la actividad económica y potenciando condiciones optimizadas para acoger nuevas estrategias para el territorio catalán y bajo el paraguas de los principios establecidos por la Agenda Urbana de Cataluña.

Al mismo tiempo, se demuestra una fuerte interacción e interdependencia del ámbito de estudio con el paisaje de la Plana de l'Alt Camp y la cuenca del Gaià, y con los valores históricos e identitarios de la zona, como son los diferentes yacimientos arqueológicos señalados en el planeamiento general municipal y el entorno natural y agrícola. Estas interacción e interdependencia aconsejan afrontar la ordenación conjunta de las nuevas piezas de actividad económica de manera integrada con el modelo ambiental.

Con relación a los suelos de actividad económica previstos actualmente en el planeamiento urbanístico vigente, se ha llevado a cabo un análisis donde se ha considerado el área más extensa integrada por las comarcas de Alt Camp, Baix Camp y Tarragonès, según consta en el apartado “1.2.3. *Suelos de actividad económica*” del presente documento, en que se ha constatado que hay una elevada disponibilidad de suelo, pero que esta oferta no se ajusta a las necesidades actuales. Así, con respecto a los sectores de grandes dimensiones, con superficies superiores a las 100 ha, hay una cierta reserva de suelos urbanizables pendientes de desarrollo, el 21% en el conjunto, pero que por su configuración y características establecidas por el planeamiento urbanístico vigente se trata, en general, de una serie de piezas de menores dimensiones que se disponen de manera fragmentada en el territorio a causa, en muchos casos, de la división de los términos municipales que atraviesan estas piezas físicamente continuas, lo que dificulta su desarrollo.

Por otra parte, con respecto a los sectores de dimensión media/pequeña, éstos disponen de una reserva de suelos urbanizables pendientes de desarrollo, el 49% en el conjunto, que es más que suficiente **para** atender las necesidades más locales de estas piezas que se implantan de manera dispersa en el territorio, generalmente en el entorno o en continuidad con los diferentes núcleos urbanos residenciales de mayor o menor dimensión, aparte de otras piezas que se ubican en posiciones aisladas. En los sectores actuales no existe oferta de parcelas de grandes dimensiones y, aunque en muchos casos tienen una buena conectividad con la red vial, no ofrecen una buena conectividad con la red ferroviaria, y por lo tanto no tienen la posibilidad de ofrecer intermodalidad en el transporte de mercancías.

Por lo tanto, el desarrollo de estos ámbitos de actividad económica con un elevado interés territorial necesita un instrumento urbanístico supramunicipal, justificado también por su gran dimensión, que permita una lectura integral con el objetivo de potenciar y fijar la concentración de la actividad económica en la Plana de l'Alt Camp, posibilitando la constitución de un potente nodo de actividad que sea estratégico para el país.

Con respecto a la planificación territorial, en el Alt Camp, el PTPCT apuesta porque la capital comarcal llegue a ser una ciudad de muy mayor peso que el actual, capaz de traer servicios de primer orden a su comarca, de interconectarse con la conurbación central Tarragona-Reus y de situarse en el mapa del transporte ferroviario. Se considera que si Valls no da un salto importante, quedará inevitablemente descolgada de la red urbana e infraestructural principal de la región.

Sobre los asentamientos especializados de actividad económica, el PTPCT determina que, aparte de las pequeñas piezas que puedan situarse en contigüidad con los núcleos urbanos y de acuerdo con las estrategias de desarrollo urbanístico que señala el Plan, se apuesta para concentrar los crecimientos en dos posiciones territoriales: una, en torno a la capital comarcal, para fomentar una ciudad más mixta y minimizar la movilidad obligada; y la otra, en torno a la salida de la autopista AP-2 en Vila-rodon, por su inmejorable accesibilidad, supramunicipalidad y posición central en la pequeña galaxia de núcleos de la meseta oriental de la comarca y del valle del Gaià. También se propone que un nuevo ramal ferroviario para mercancías llegue al polígono de Valls.

Por lo tanto, estos dos ámbitos, desde el punto de vista de la planificación territorial, se consideran idóneos como áreas preferentes de extensión, con el objetivo de crear suelo para actividad económica en

continuidad con el suelo urbano ya existente, en una posición de excelente accesibilidad y con repercusión supramunicipal.

En cambio, los entornos de los núcleos del Vallmoll, Alcover y el Pla de Santa Maria se consideran ya suficientemente dotados. Entre crecer en el Pla de Santa Maria o en Valls, se apuesta por la segunda opción y al mismo tiempo se trata de evitar la creación de un inmenso continuo de suelo industrial entre Valls y el Pla de Santa Maria que constituiría una barrera territorial poco defendible. Por otra parte, el PTPCT prevé la extensión de áreas especializadas con el fin de garantizar la posibilidad de ampliación de las actividades existentes, actividades intensivas de gran proyección territorial y de difícil traslado o de especial importancia por sus puestos de trabajo o para la generación de riqueza a nivel comarcal o local.

El PTPCT prevé también la necesidad de ubicar una nueva terminal de mercancías en torno a Valls, concretando su trazado, que también se ha recogido con un trazado similar en el POUM de Valls, aprobado recientemente. Además, en el POUM de Valls también se expone la necesidad de valorar las posibles alternativas para determinar el emplazamiento idóneo para la nueva terminal. Por lo tanto, para reforzar el papel de nodo de mercancías del territorio y fomentar la intermodalidad en el transporte de mercancías se considera que hace falta una nueva terminal situada sobre el eje ferroviario Zaragoza-Lleida-Barcelona, que se corresponde con el corredor del Ebro y que permite la conexión con los puertos de Tarragona y Barcelona, así como con la frontera francesa y con el resto de la península. Una nueva terminal de mercancías en este ámbito estratégico dotaría al territorio de la infraestructura necesaria para fomentar el transporte de mercancías ferroviario, tanto por parte de las actividades que se desarrollan actualmente como por el potencial tractor que tendrá para las actividades que se sitúen en los nuevos asentamientos propuestos.

La implantación de una terminal intermodal de mercancías en torno a Valls es de interés territorial y estratégico, ya que se trata de una inversión que aumentará el uso del ferrocarril para el transporte de mercancías, reduciendo la cuota del transporte vial y por lo tanto las emisiones de CO₂ asociadas al transporte de mercancías, obteniendo mejoras medioambientales. Su ubicación en la confluencia entre el corredor Central y el corredor Mediterráneo es estratégica para potenciar el transporte de mercancías del país. Además, tanto los nuevos sectores como las actividades existentes se beneficiarán de la infraestructura, facilitando la exportación mediante conexión ferroviaria y mejorando su competitividad económica.

Dentro de este marco territorial, el PDU preverá la creación de nuevos asentamientos de actividad económica consolidando este ámbito como una de las principales polaridades de actividad económica del Camp de Tarragona, aunándolo con la preservación de los valores ambientales del territorio, la minimización del impacto paisajístico inherente a los nuevos usos que se proponen y la mejora de la conectividad del territorio garantizando un modelo de movilidad sostenible.

Este modelo de sostenibilidad se alinea con los pilares de la Agenda Urbana de Cataluña y, consiguientemente, con los objetivos de desarrollo sostenible de la Agenda 2030 de las Naciones Unidas, con la finalidad de conseguir el equilibrio territorial a través de políticas de desarrollo económico que aprovechen el potencial de cada territorio.

Asimismo, los objetivos de este Plan asumen los que de manera genérica se establecen en el título III del PTPCT relativos al sistema de asentamientos y la finalidad de las determinaciones establecidas en los artículos 3.2, 3.16 y 5.3 de las normas del PTPCT en aquellos aspectos referentes a la actividad económica.

El desarrollo del sector o sectores, aparte de aprovechar las sinergias de la alta conectividad del lugar, tiene que garantizar la calidad y el servicio a la actividad económica y, al mismo tiempo, también tiene que ser coherente con los valores ambientales, paisajísticos y culturales del territorio donde se ubica. Los objetivos concretos del PDU de actividad económica de la Plana de l'Alt Camp, derivados de la definición de los objetivos generales descritos anteriormente, son los siguientes:

- Articular el territorio y prever un crecimiento de acuerdo con los criterios de desarrollo urbanístico sostenible creando un polo de actividad económica y logística en el territorio, posibilitando el flujo de mercancías en el territorio catalán, peninsular y europeo.

- Potenciar la intermodalidad en el transporte de mercancías atendiendo a la ubicación estratégica del ámbito con relación a las infraestructuras de transporte dotando al sector de una nueva terminal de mercancías.
- Permitir el intercambio modal de contenedores entre trenes y camiones y viceversa, mejorando así la seguridad en el transporte de mercancías y la cantidad de emisiones atmosféricas.
- Establecer medidas y parámetros en la normativa urbanística que posibiliten una ordenación flexible de los suelos destinados a actividad económica, priorizando las parcelas de grandes dimensiones que admitan la implantación de grandes complejos singulares y de actividades logísticas y posibilitar, así, una mejor adaptación a los hipotéticos cambios que se produzcan en el futuro.
- Garantizar la conectividad del ámbito, preservando los valores ambientales y paisajísticos del entorno. Configurar grandes áreas de protección ambiental paisajística en torno a los corredores fluviales/ecológicos, en especial en relación con las acequias, rieras y torrentes, que garanticen la conectividad entre los grandes espacios libres de alcance territorial.
- Establecer las actuaciones necesarias para facilitar los desplazamientos con modos de transporte no motorizados para evitar la emisión de gases contaminantes asociados a los vehículos de motor y fomentar el uso del transporte público para garantizar un modelo de movilidad sostenible que mejore la conectividad del territorio.
- Coordinar las diferentes actuaciones, no únicamente por las diferentes temporalidades en su desarrollo y su optimización, sino también de acuerdo con las previsiones sectoriales y el contexto territorial actual.
- Establecer medidas de protección del suelo no urbanizable que el PDU considere adecuadas para aquellos espacios que están dentro del ámbito del PDU pero que finalmente no se incluyan dentro de ningún sector.
- Establecer los mecanismos de protección para preservar y rehabilitar el patrimonio cultural y arqueológico presente en el ámbito.
- Adecuar los parámetros urbanísticos vinculados a la edificación y a los usos con el fin de garantizar la correcta implantación y morfología de las edificaciones y construcciones que se implanten en el sector, estudiando el encaje en el territorio y garantizando la preservación de sus valores naturales.
- Entender el crecimiento propuesto tanto en un sentido de encaje territorial como en la interpretación que se hace a raíz del despliegue de la nueva Agenda Urbana en todos aquellos ámbitos que se puedan explorar, como el consumo eficiente, el uso de energías renovables, la implantación de redes energéticas inteligentes, la apuesta por infraestructuras eficientes, la conectividad ecológica, el incremento de la capacidad de adaptación del territorio y el fomento del acceso a la naturaleza con el fin de garantizar la salud integral, entre otros.
- Tomar las medidas necesarias en el diseño y la ordenación del sector para hacer frente a la adaptación y mitigación de los efectos del cambio climático: eficiencia energética e implantación de energías renovables, diseño de espacios libres, gestión del ciclo del agua, diseño de los edificios y minimización de la isla de calor.
- Integrar los objetivos de calidad paisajística (OQP) del Catálogo de paisaje del Camp de Tarragona, que propugna para el Alt Camp “un paisaje de polígonos industriales con calidad paisajística intrínseca, con respecto a las edificaciones, la red vial y las zonas verdes, y que estén el máximo de concentrados, delimitados y no multiplicados en el territorio” (OQP22.5), así como “un paisaje agrícola vitivinícola vivo, productivo y que conserve la sensación de armonía visual y de aprovechamiento ordenado de los recursos naturales” (OQP22.7).

2.1.2 Criterios para el desarrollo del PDU

El desarrollo del PDU vendrá condicionado por la aplicación de los siguientes criterios en el proceso de su redacción:

- El PDU se redactará teniendo en cuenta las determinaciones del planeamiento territorial vigente, el PTPCT, tanto con respecto al sistema de espacios abiertos y las infraestructuras como con respecto a las estrategias aplicables al sistema de asentamientos y, también, considerando el resto de determinaciones y propuestas que se derivan del resto de planeamientos urbanísticos y sectoriales que tengan incidencia en el ámbito.
- La propuesta de ordenación incorporará los principios y directrices establecidos a los artículos 3 y 9 del TRLU, con el fin de garantizar la utilización racional del territorio y el desarrollo urbanístico sostenible. En este sentido, habrá que orientar el modelo de ciudad en consonancia con los principios del urbanismo sostenible, es decir, siguiendo un modelo de ciudad compacta, diversificada y con un buen nivel de servicios, dotaciones y espacios libres.
- Se realizará un análisis de las infraestructuras del ámbito territorial del PDU que permita insertar y posibilitar su desarrollo.
- Entender el paisaje como un importante agente vertebrador del territorio y establecer los criterios urbanísticos que permitan la continuidad de la matriz agroforestal, preservando y potenciando el valor social, productivo y ecológico del patrimonio cultural y paisajístico del espacio rural configurado por la red de caminos, las cabañas de piedra y el propio mosaico agroforestal, y contribuir así a fomentar el acceso a la naturaleza con el fin de garantizar la salud integral. Hará falta garantizar la integración paisajística del conjunto de los diferentes ámbitos propuestos y aplicar criterios de proporcionalidad de volúmenes y el estudio de las visuales.
- Se tendrán que tener en cuenta los elementos culturales y patrimoniales presentes en el ámbito y garantizar los criterios de preservación y rehabilitación en caso de que sea necesario.
- Con respecto a los terrenos externos al sector o sectores que el PDU delimite y ordene, pero que están incluidos en su ámbito de actuación, el criterio básico será el de adecuar su clasificación y calificación urbanísticas, preferentemente manteniendo la clasificación como suelo no urbanizable, haciendo prevalecer criterios de protección ambiental y preservando de esta manera los espacios que se considera que no tienen que formar parte de nuevos crecimientos urbanos.
- Se garantizará la mínima afectación posible de los terrenos naturales y vegetación de los cursos de agua, preservando y potenciando a su vez sus valores ambientales, de manera que lleguen a ser ejes estructurantes del sistema de espacios libres y de relación con el entorno natural inmediato. O, en todo caso, se garantizará su restitución con características similares o mejores a las originales.
- Se priorizará la ubicación de nuevas áreas específicas para la actividad económica en posiciones de elevada accesibilidad, que no afecten a la movilidad urbana y local, cuando se trate de actividades que generen una elevada movilidad de mercancías.
- Se trabajarán mecanismos para permitir un desarrollo en etapas y flexible a la demanda.
- La nueva ordenación garantizará la observación de las medidas ambientales y las medidas de seguridad industrial y de prevención de riesgos derivadas de los condicionantes del entorno.
- Se establecerán las actuaciones de mejora necesarias para garantizar la buena conectividad entre los nuevos asentamientos y los núcleos urbanos y mantener también la conectividad de los principales recorridos de alcance territorial que comunican los diferentes asentamientos urbanos.
- Adecuar los parámetros urbanísticos vinculados a la edificación y a los usos con el fin de garantizar la correcta implantación y morfología de las edificaciones y construcciones que se implanten en el sector, estudiando el encaje en el territorio y garantizando la preservación de sus valores naturales.
- Dimensionar adecuadamente e implantar las diferentes redes de infraestructuras necesarias para el buen funcionamiento de las actividades.

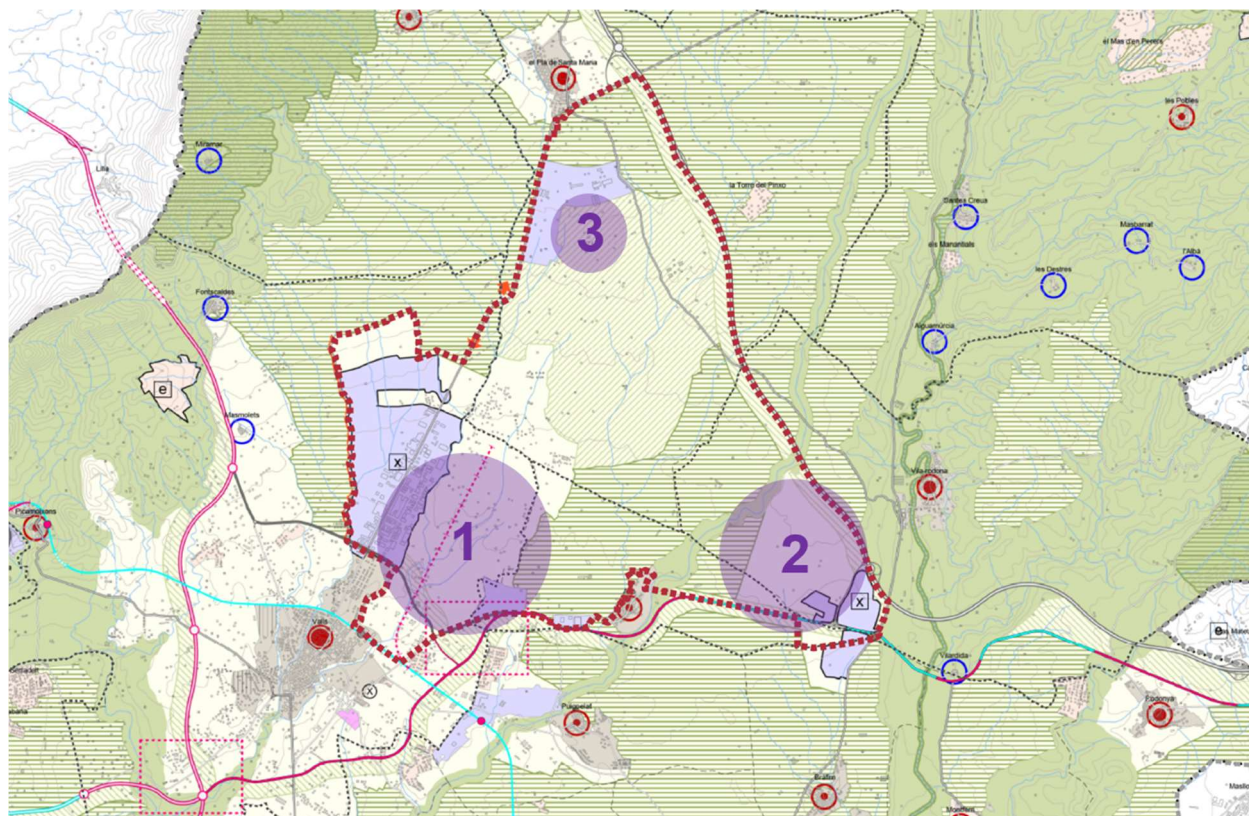
2.1.3 Ámbitos de estudio para la delimitación de nuevos sectores de actividad económica

Vistos los objetivos generales y los criterios de desarrollo del PDU expuestos en los apartados anteriores, conjuntamente con las determinaciones del planeamiento territorial, urbanístico y sectorial, según se han detallado en el apartado “1.3. Planes vigentes” del presente documento, y considerando los criterios ambientales, paisajísticos y de movilidad desarrollados más detalladamente en los documentos correspondientes que también integran el presente Avance del PDU, la propuesta se centra en tres ámbitos de estudio en los cuales, en las fases posteriores del PDU, se delimitarán y se ordenarán los sectores concretos en suelo urbanizable delimitado destinados a la implantación de usos de actividad económica.

Los tres ámbitos de estudio propuestos son los siguientes:

- Ámbito Plataforma intermodal Valls-Est, situado al este del polígono industrial de Valls, afectando mayoritariamente a su término municipal y en menor proporción el de Alió.
- Ámbito Planes del Guardiola, situado al oeste de los polígonos industriales de Planes de la Serra y Bràfim/Alió, afectando mayoritariamente al término de Vila-rodona y en menor proporción el de Alió.
- Ámbito Ampliación Pla de Santa Maria, situado al sureste del polígono industrial del Pla de Santa Maria en continuidad con éste, afectando únicamente a su término municipal.

En los siguientes apartados del presente documento, en primer lugar, se explican y se analizan las diferentes alternativas de ordenación planteadas en cada uno de los tres ámbitos de estudio mencionados y, en segundo lugar, constan la descripción y la justificación de las propuestas que finalmente se han considerado como prioritarias para el desarrollo posterior de estos ámbitos.



Ámbitos de estudio para la delimitación de nuevos sectores de actividad económica (Fuente: elaboración propia sobre PTPCT)

1. *Ámbito Plataforma intermodal Valls-Est*
2. *Ámbito Planes del Guardiola*
3. *Ámbito Ampliación Pla de Santa Maria*

Con relación a los tres ámbitos de estudio mencionados hay que diferenciar dos situaciones básicas de partida: la relativa a los ámbitos 1 y 2, y la relativa al ámbito 3.

Los ámbitos 1 y 2 (Plataforma intermodal Valls-Est y Planes del Guardià), tienen su punto de partida en la estrategia de extensión que el PTPCT determina para los polígonos industriales existentes de Valls, al oeste, y de Planes de la Serra y Bràfim/Alió, al este, así como en la voluntad del plan director de delimitar y ordenar dos grandes sectores urbanizables que posibiliten la implantación de actividades que requieran de grandes extensiones de suelo, con una buena conectividad vial y ferroviaria, de acuerdo con la *Estrategia territorial para la localización de nuevos Sectores de Actividad Económica*, elaborada por el Departamento, que establece los requerimientos y características de estos nuevos sectores, con unas necesidades que van más allá de las lógicas municipales o locales propias del lugar donde se insertan.

En estos dos casos, dada la considerable dimensión de estos ámbitos y la dificultad que supone prever, en la presente fase de avance de plan, una ordenación más o menos concreta, se ha optado por delimitar de manera indicativa unos ámbitos de estudio que, previsiblemente, van más allá de los límites concretos que finalmente puedan acabar teniendo los sectores urbanizables que el plan director delimite y ordene en la siguiente fase de tramitación, correspondiente al documento a aprobar inicialmente.

El ámbito 3 (Ampliación Pla de Santa Maria), tiene un punto de partida muy diferente respecto del de los ámbitos 1 y 2, en tanto que se trata de una actuación de menor dimensión que se enmarca en una lógica más “doméstica” que posibilita la ampliación de las actividades hoy existentes en el polígono industrial actual del Pla de Santa Maria que responde, por lo tanto, a las necesidades propias del lugar. En este caso, la ordenación planteada en las diferentes alternativas de manera indicativa, se puede entender, aunque de manera esquemática, como un avance de la posible ordenación del sector a desarrollar por el plan director en la siguiente fase de tramitación, correspondiendo al documento a aprobar inicialmente.

Por otro lado, con el fin de evitar posibles interpretaciones erróneas de las propuestas gráficas de las alternativas de ordenación planteadas, hay que tener en cuenta las aclaraciones previas siguientes:

- Ámbitos → De manera genérica, los ámbitos delimitados en las diferentes alternativas de ordenación van más allá de los límites concretos que finalmente puedan acabar teniendo los sectores urbanizables que el plan director delimite y ordene en la siguiente fase de tramitación, correspondiendo al documento a aprobar inicialmente. Estos ámbitos, que en las propuestas gráficas aparecen en línea discontinua en color azul marino, en el caso de los ámbitos 1 y 2 (Plataforma intermodal Valls-Est y Planes del Guardià) no son equiparables a los sectores en suelo urbanizable que el plan director delimite finalmente. Por el contrario, en el caso del ámbito 3 (Ampliación el Pla de Santa Maria) éste sí que es equiparable o muy similar al sector urbanizable que finalmente el plan director concrete.
- Zonas → En las diferentes alternativas de ordenación se ha efectuado el ensayo de hacer caber en cada una de ellas las parcelas/manzanas destinadas a la implantación de actividad económica con las dimensiones mayores posibles, insertadas en una primera aproximación de lo que podría ser la estructura vial básica y los accesos principales en cada uno de los ámbitos. Estas áreas, que en las propuestas gráficas aparecen en color azul claro, serían equiparables a los terrenos susceptibles de calificarse de zona en cada sector urbanizable por el plan director. En cualquier caso, se trata de áreas que se han dibujado de manera indicativa y no vinculante, y que ya se concretarán en las fases posteriores del plan director
- Sistemas/Suelo no urbanizable → El resto de los terrenos incluidos en cada uno de los ámbitos, pero externos a las parcelas/manzanas destinadas a la implantación de actividad económica, incluyen tanto los terrenos que se clasifiquen de suelo urbanizable destinados a sistemas de espacios libres y de equipamientos incluidos en los sectores correspondientes, como los terrenos que se clasifiquen de suelo no urbanizable. En ambos casos, la principal función de estos terrenos es garantizar la mejor implantación posible de las nuevas actividades en el entorno donde éstas se insertan y también una transición adecuada de los sectores con el suelo no urbanizable perimetral, tanto desde el punto de vista ambiental como del paisajístico. Estas áreas, que en las propuestas gráficas aparecen en color verde, serían susceptibles de clasificarse en parte de suelo urbanizable destinado a sistemas y en parte de suelo no urbanizable.

Finalmente, hay que indicar que tanto los *Ámbitos*, como las *Zonas*, como los *Sistemas/Suelo no urbanizable* referidos anteriormente, se han dibujado de manera indicativa y no vinculante en las diferentes alternativas de ordenación y que, por lo tanto, su delimitación definitiva se concretará en la siguiente fase de tramitación del plan director, correspondiente al documento a aprobar inicialmente.

2.2 Síntesis de alternativas consideradas

A continuación, se exponen las posibles alternativas de ordenación que se han planteado para cada uno de los tres ámbitos de estudio que contempla el PDU y posteriormente se evaluará de manera conjunta la idoneidad del desarrollo de los diferentes ámbitos con relación a los objetivos del PDU.

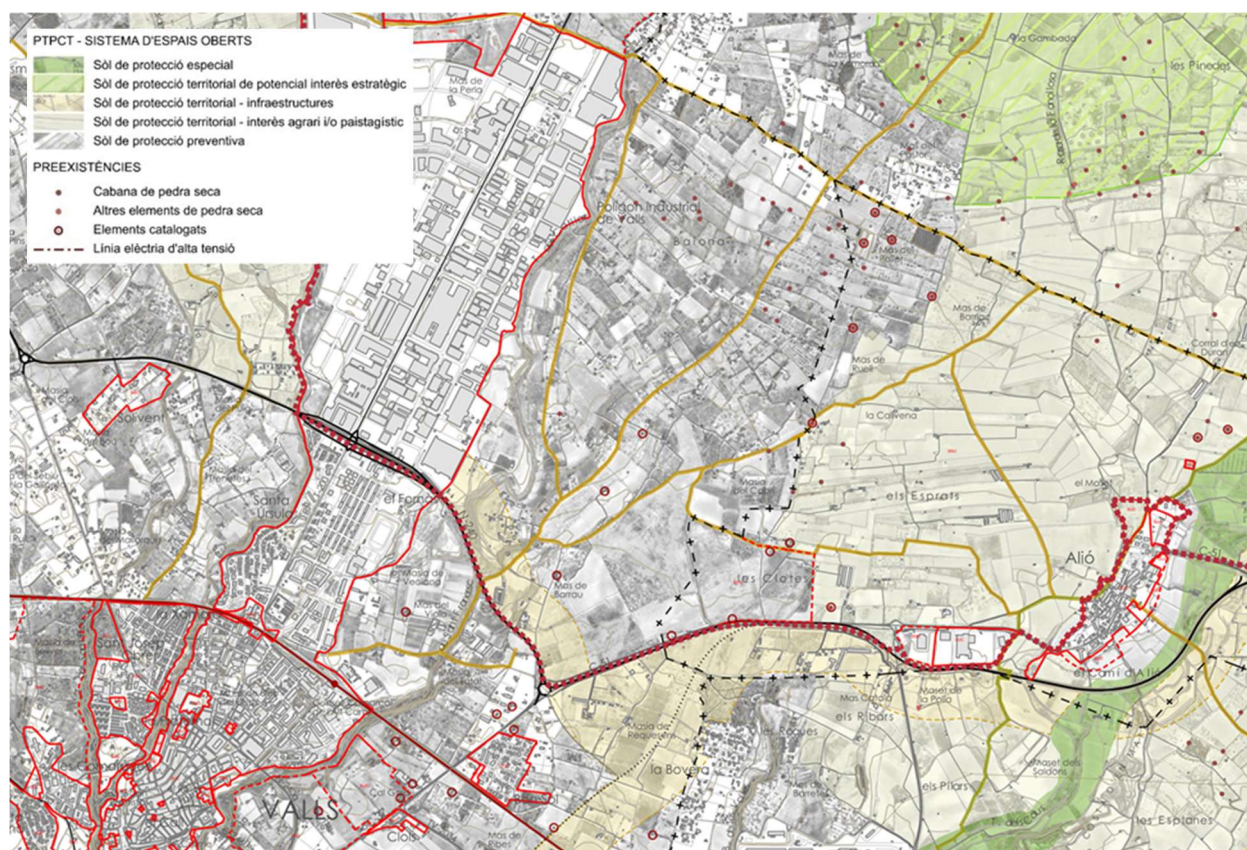
2.2.1 Alternativas ámbito Plataforma intermodal Valls-Est

Respecto del ámbito Plataforma intermodal Valls-Est, situado en los términos de Valls y Alió, se plantean tres alternativas de ordenación, aparte de la alternativa 0, que difieren sobre todo en la posición de la terminal intermodal de mercancías.

Alternativa 0_ Plataforma intermodal Valls-Est

La alternativa 0 contempla la no actuación en este ámbito, manteniendo el régimen del suelo no urbanizable según establece el planeamiento vigente y preservando los terrenos de cualquier transformación urbanística. La inacción sobre el territorio permitiría mantener su statu quo, poniendo en valor sus características naturales, con especial atención a los corredores verdes, la red de caminos y el mosaico agroforestal del emplazamiento.

No obstante, esta posibilidad no es coherente con las determinaciones del PTPCT, que establece una estrategia de extensión del suelo industrial. Precisamente con este objetivo, el PTPCT delimita en esta zona un área de suelo de protección preventiva contigua al suelo urbano ya existente y que no genera problemas de movilidad en el sistema de asentamientos. Además, especifica que, si bien puede admitirse una cierta extensión hacia el norte, la extensión tiene que producirse preferentemente y básicamente hacia el sureste hasta alcanzar, en el límite, el suelo industrial de Alió. El objetivo es configurar una ciudad más nodal y evitar aumentar la barrera norte-sur que ahora constituye el asentamiento de Valls.



Alternativa 0. Plataforma intermodal Valls-Est (Fuente: elaboración propia)

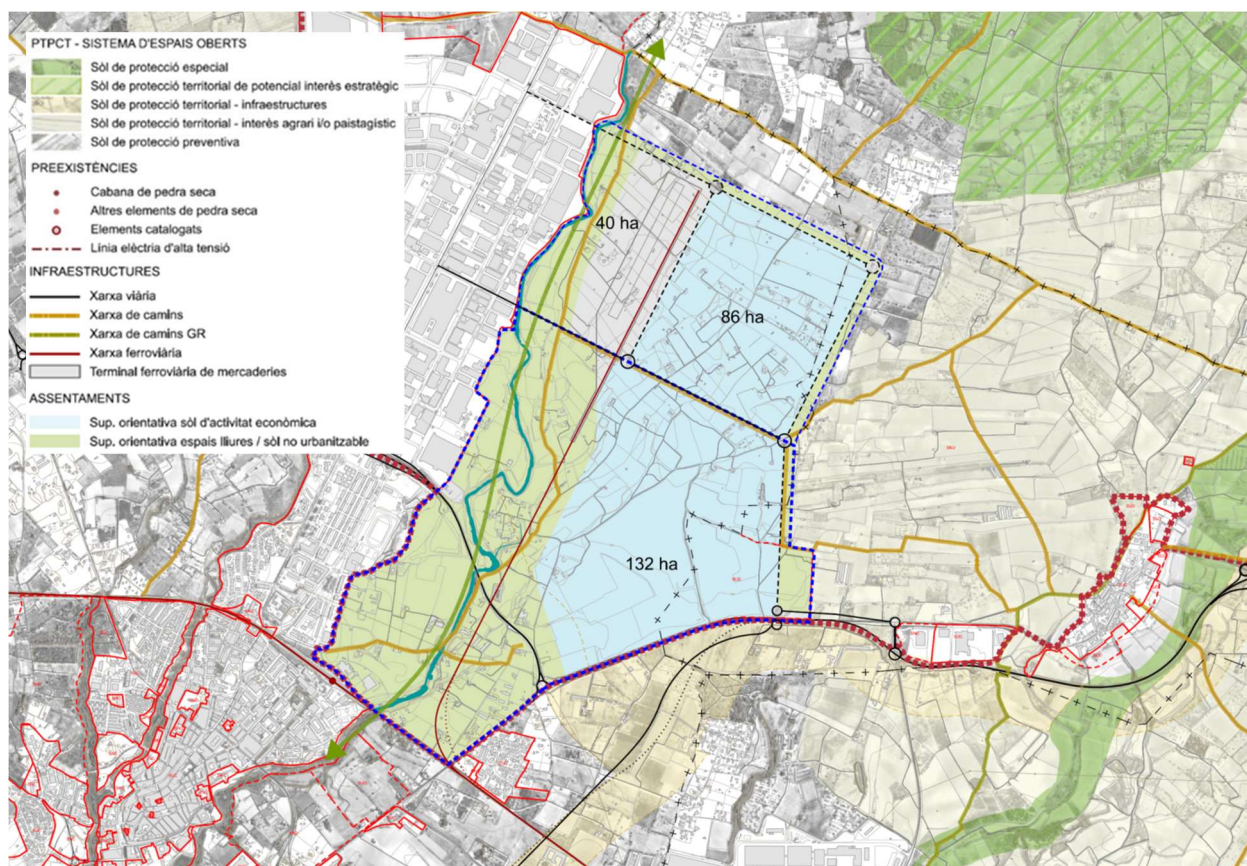
Alternativa 1_ Plataforma intermodal Valls-Est

La alternativa 1 consiste en un nuevo desarrollo especializado de actividad económica situado al este del polígono industrial actual de Valls, hasta el suelo de actividad económica previsto en el oeste de Alió.

El nuevo asentamiento propuesto se estructura a partir de la prolongación de dos viales (calles Basters y Curtidors) del polígono industrial de Valls, de manera que se establece una relación entre la actividad existente y el nuevo desarrollo. El límite este lo conforma un nuevo vial que conecta al sur con la carretera C51, en el punto de confluencia con la propuesta de la variante sur prevista en el planeamiento vigente.

Con respecto a la red ferroviaria, esta alternativa sitúa un nuevo ramal ferroviario para la nueva terminal intermodal de mercancías que coincide con la traza prevista por el POUM de Valls recientemente aprobado, que se corresponde con un ajuste de la reserva prevista en el PTPCT. La memoria de ordenación del POUM de Valls expone que esta propuesta es preciso que sea entendida como abierta y sometida al planteamiento de escenarios alternativos. En cualquier caso, conviene establecer que el modelo de relaciones que se plantea desde el ordenamiento del territorio orienta sus estrategias al reforzamiento de las relaciones con el corredor mediterráneo.

Así, se prevé una nueva terminal ferroviaria de mercancías con una estación intermodal de transporte, con una longitud de muelle de carga y descarga de 750 m. La nueva terminal se sitúa en paralelo al nuevo ramal, en un suelo que presenta una orografía con una pendiente del 1,8% aproximadamente. Los requerimientos técnicos estrictos que requiere el buen funcionamiento de una terminal ferroviaria dificultan su adaptación al terreno existente, ya que la pendiente está limitada al 1,2% en el caso del ramal y al 0,2% en el caso de la terminal. El trazado propuesto estaría elevado entre 7 y 10 m respecto del terreno actual en su tramo inicial y la explanada de la terminal, situada en la cota 250 m, generaría un desnivel de hasta 20 m respecto del terreno original en el punto más desfavorable. Por lo tanto, este trazado ferroviario tiene algunas dificultades para adaptarse a la topografía con el consecuente incremento del coste y también, por el hecho de ir elevado en su tramo inicial, generará un impacto paisajístico y acústico que hay que valorar en relación con otras alternativas.



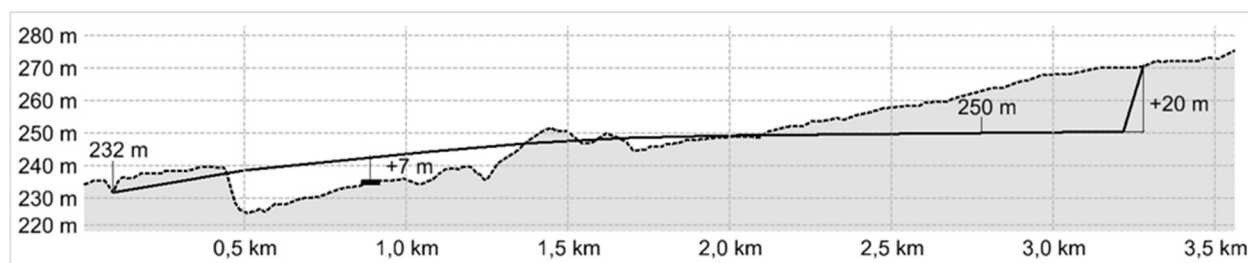
Alternativa 1. Plataforma intermodal Valls-Est (Fuente: elaboración propia)

La posición de la terminal, muy próxima al polígono industrial de Valls, quedaría en un punto central del conjunto del suelo de actividad económica de Valls y facilitaría la utilización de la terminal por parte de las actividades existentes y al mismo tiempo daría servicio al nuevo suelo de actividad económica.

La propuesta contempla integrar los terrenos por donde discurre el torrente del Catllar como espacio libre, dando continuidad al espacio libre que el POUM de Valls prevé que se desarrolle mediante un PE en el tramo sur del torrente, en contacto con el núcleo urbano. Por otra parte, también se propone integrar en el sistema de espacios libres la parte suroeste del ámbito donde confluye la red de itinerarios que estructuran este ámbito.

Las parcelas/manzanas resultantes de esta propuesta, con una pieza de superficie superior a las 100 ha y otra a las 80 ha, son aptas para acoger actividades que requieren grandes extensiones con una buena conectividad vial y ferroviaria. El ámbito previsto para la terminal intermodal de mercancías tiene una superficie de unas 40 ha, que es suficiente para implantar la propia terminal y, además, para hacer caber actividades complementarias directamente vinculadas con ésta.

El desarrollo inicial del ámbito se prevé que incluya el vial principal estructurante de la propuesta, la prolongación de la calle Curtidors, que conjuntamente con la nueva terminal de mercancías pueden constituir la primera fase de desarrollo. Las fases posteriores incluirían el desarrollo del resto de viales y del suelo de actividad económica que completaría su desarrollo.



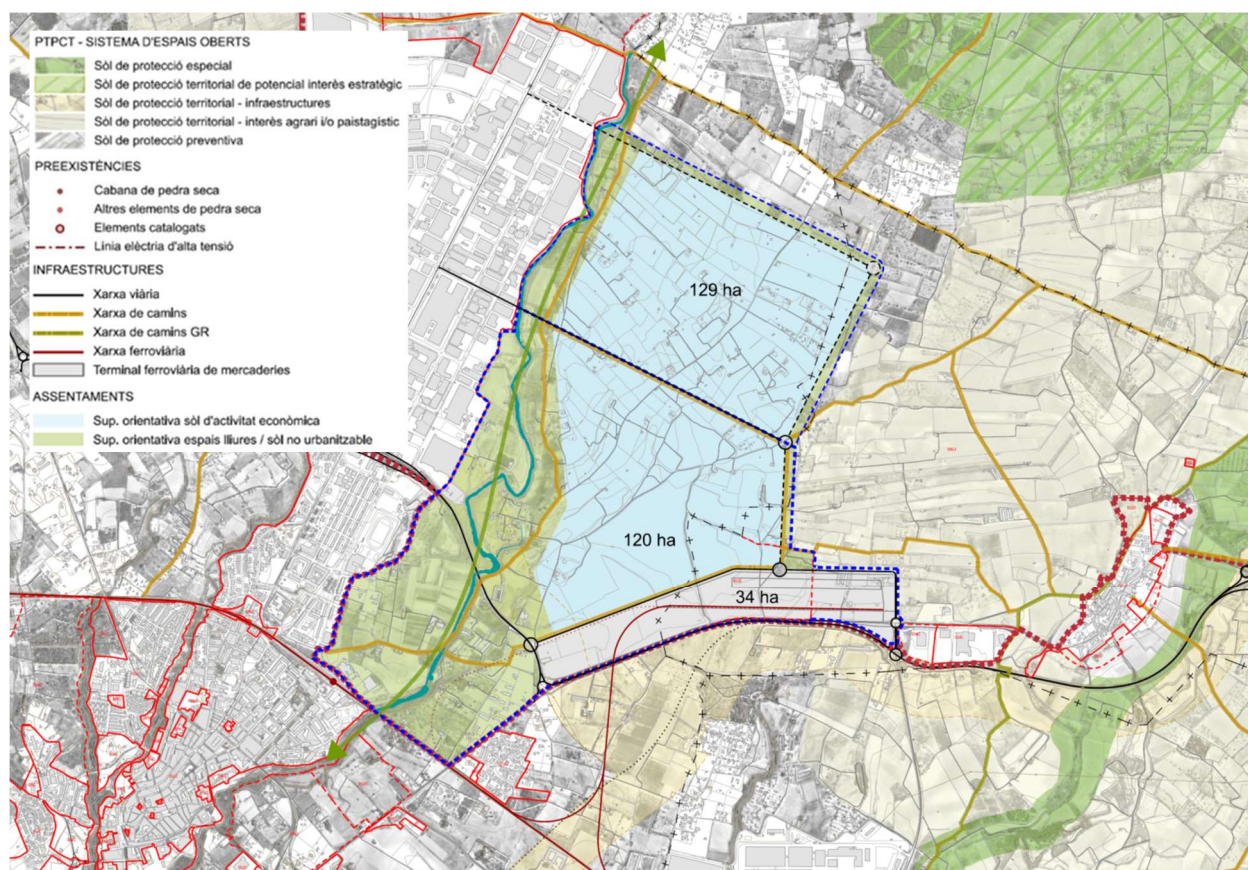
Alternativa 1. Sección longitudinal del nuevo ramal ferroviario y la nueva terminal (Fuente: elaboración propia)

Alternativa 2_ Plataforma intermodal Valls-Est

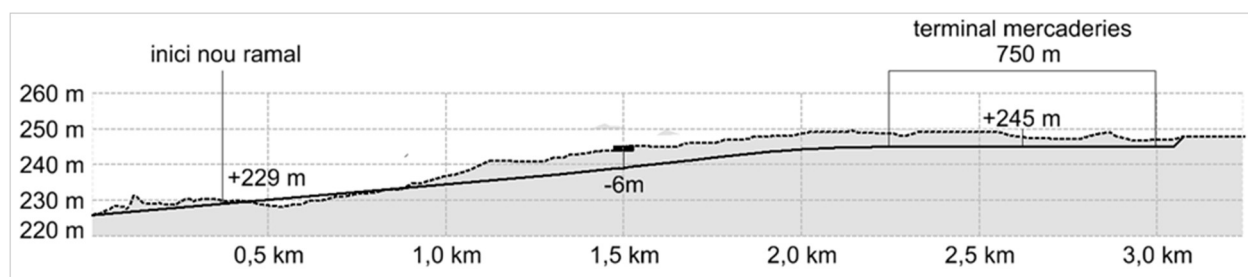
La alternativa 2 también prevé que el nuevo asentamiento se estructure a partir de la prolongación hacia el este de dos viales (calles Basters y Curtidors) del polígono industrial de Valls actual, pero se diferencia del anterior sobre todo en la posición de la nueva terminal intermodal de mercancías.

La terminal se sitúa al sur del asentamiento en paralelo con la carretera C51, entre los términos de Valls y Alió, y se adapta mejor a la topografía existente respecto de la prevista en la alternativa 1. La terminal se ubica en la cota 245 m con un desnivel respecto del terreno original de unos 5 m, facilitando su integración paisajística, reduciendo también el impacto acústico y con un menor coste asociado a las medidas de adaptación topográfica. La posición de la terminal implica, respecto de la alternativa 1, la ampliación del ámbito más allá del suelo previsto de protección preventiva en el PTPCT, ocupando parte del suelo de protección territorial de interés agrario y/o paisajístico del término de Alió, con el fin de hacer caber una infraestructura estratégica como la nueva terminal de mercancías.

Las parcelas resultantes, con dos piezas de superficies superiores a las 100 ha, son aptas para acoger actividades que requieren grandes extensiones con una buena conectividad viaria y ferroviaria. La propuesta, como en la alternativa 1, admite su desarrollo por fases.



Alternativa 2. Plataforma intermodal Valls-Est (Fuente: elaboración propia)



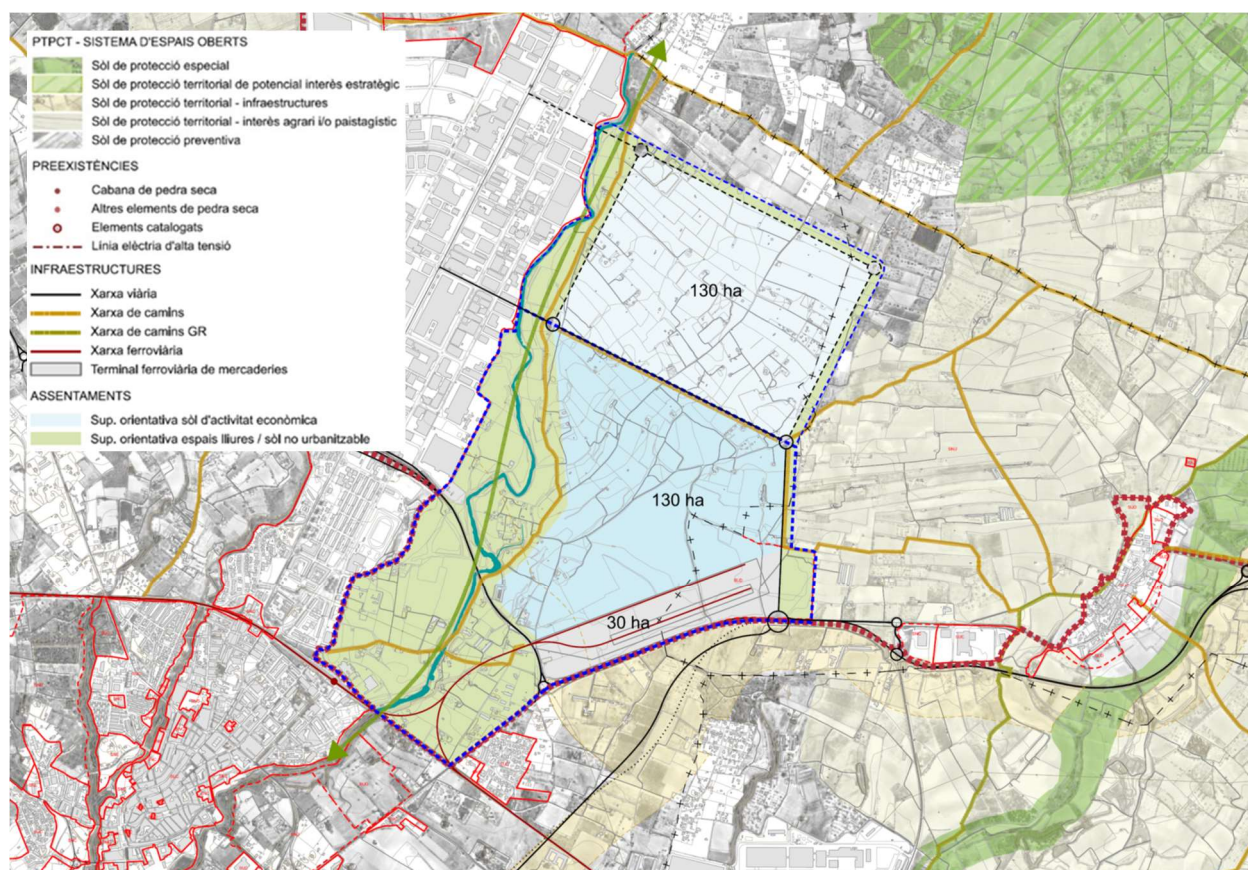
Alternativa 2. Sección longitudinal del nuevo ramal ferroviario y la nueva terminal (Fuente: elaboración propia)

Alternativa 3_ Plataforma intermodal Valls-Est

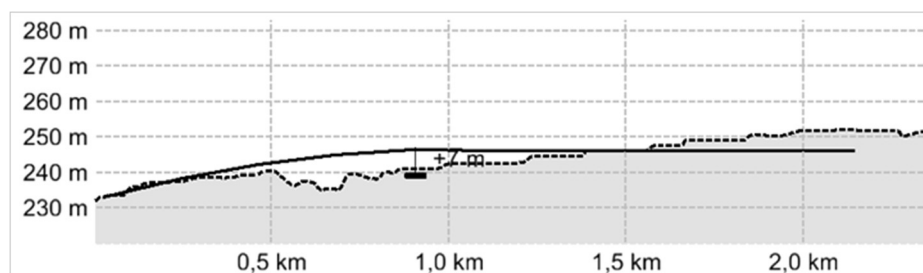
La alternativa 3 se diferencia de la alternativa 1, como en el caso anterior, principalmente en la posición de la terminal intermodal de mercancías. En este caso también se sitúa en paralelo a la carretera C51, pero sin sobrepasar el límite actual del suelo urbanizable de Alió, con un nuevo ramal de mercancías que tiene origen aproximadamente en la intersección entre la carretera C37 y la línea del ferrocarril.

La posición de la terminal de esta alternativa se considera más optimizada ya que implica una longitud del ramal de mercancías mes reducida, hecho que favorece su viabilidad y reduce su impacto en el territorio. Como en las alternativas anteriores, la terminal situada en esta posición tendría una muy buena accesibilidad tanto desde el nuevo suelo de actividad económica como desde las actividades existentes. Además, posibilitaría que para el nuevo desarrollo no sea necesaria la ampliación del ámbito más allá del suelo previsto de protección preventiva en el PTPCT, y por lo tanto sin necesidad de ocupar parte del suelo de protección territorial de interés agrario y/o paisajístico del término municipal de Alió.

Las parcelas resultantes, con dos piezas de superficies superiores a las 100 ha, son aptas para acoger actividades que requieren grandes extensiones con una buena conectividad vial y ferroviaria. La propuesta, como en la alternativa 1, admite su desarrollo por fases.



Alternativa 3. Plataforma intermodal Valls-Est (Fuente: elaboración propia)



Alternativa 3. Sección longitudinal del nuevo ramal ferroviario y la nueva terminal (Fuente: elaboración propia)

2.2.2 Alternativas ámbito Planes del Guardià

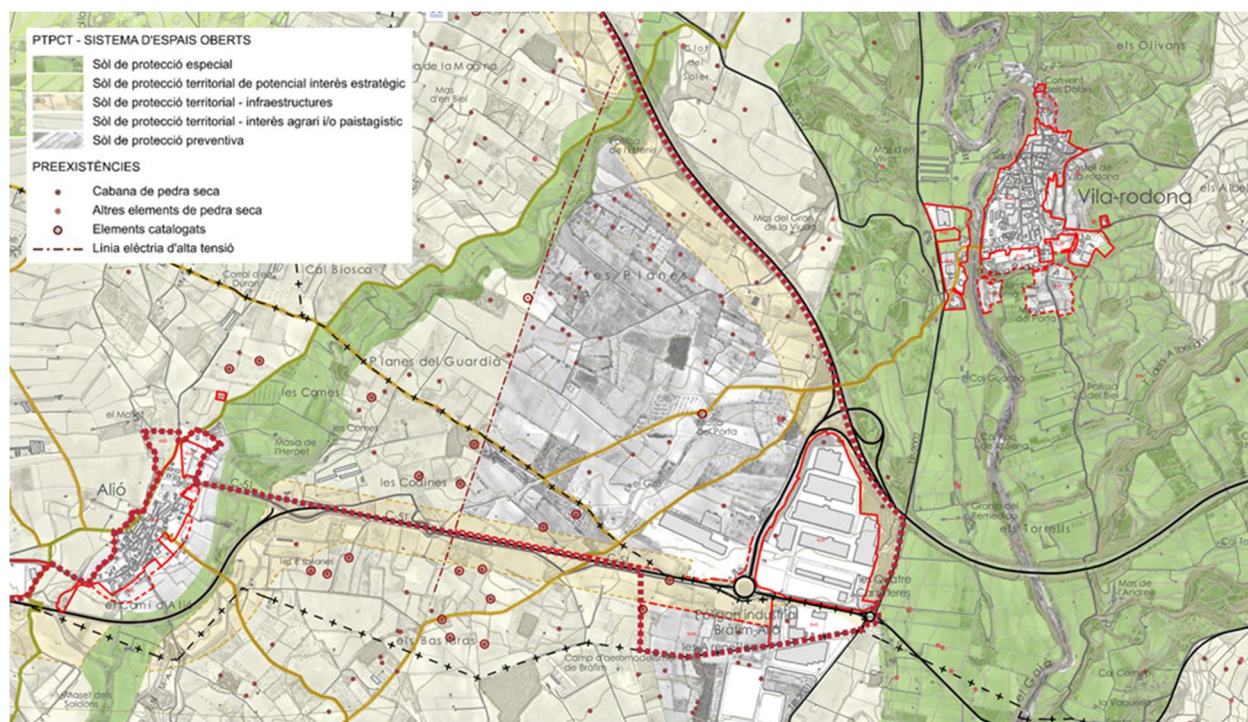
Respecto del ámbito de Planes del Guardià, situado en los términos de Alió y Vila-rodona, se plantean tres alternativas, aparte de la alternativa 0, que difieren en la dimensión y número de piezas de suelos de actividad económica a implantar.

Alternativa 0_ Planes del Guardià

La alternativa 0 contempla la no actuación en este ámbito, manteniendo el régimen mayoritario de suelo no urbanizable y en menor proporción de suelo urbanizable delimitado y no delimitado, según establece el planeamiento vigente. La inacción sobre el territorio permitiría mantener para la mayoría de terrenos su *statu quo*, poniendo en valor sus características naturales, con especial atención a los corredores verdes, la red de caminos y el mosaico agroforestal del emplazamiento.

No obstante, esta posibilidad no es coherente con las determinaciones del PTPCT, aprobado en el año 2010, que establece una estrategia de extensión del suelo industrial. Precisamente con este objetivo, el PTPCT delimita en esta zona un área de suelo de protección preventiva, en contigüidad con el suelo urbano ya existente y que no genera problemas de movilidad en el sistema de asentamientos, y con alcance y carácter supramunicipal. En este sentido, se favorecerán los mecanismos de cooperación municipales de acuerdo con los principios inspiradores de los artículos 5.1 y 5.3 de la normativa del PTPCT. De acuerdo con el PTPCT, los POUM vigentes en Vila-rodona y Alió también contemplan el desarrollo parcial de estos terrenos, mediante la previsión de dos piezas adyacentes clasificadas de suelo urbanizable no delimitado, una en cada municipio.

Aparte de contradecir las previsiones de los planeamientos mencionados, la no actuación en este territorio impediría el crecimiento que tiene que comportar la activación de una importante área de actividad económica y de alcance territorial como la prevista por el PTPCT. Asimismo, hace falta tener en cuenta que la estrategia principal del PTPCT es la de convertir la rúta entre la autopista AP2 y la carretera C51 en un nodo comarcal de actividad económica, en el sentido de configurar, de manera coordinada con el modelo infraestructural y ambiental, una operación urbanística con una dimensión suficiente como para garantizar la función estratégica de escala comarcal que se le asigna. De acuerdo con estas previsiones, el suelo de actividad económica disponible actualmente en el entorno tiene poca capacidad de asumir nuevas actividades de las características que se demanda actualmente en el territorio.



Alternativa 0. Planes del Guardià (Fuente: elaboración propia)

Alternativa 1_ Planes del Guardià

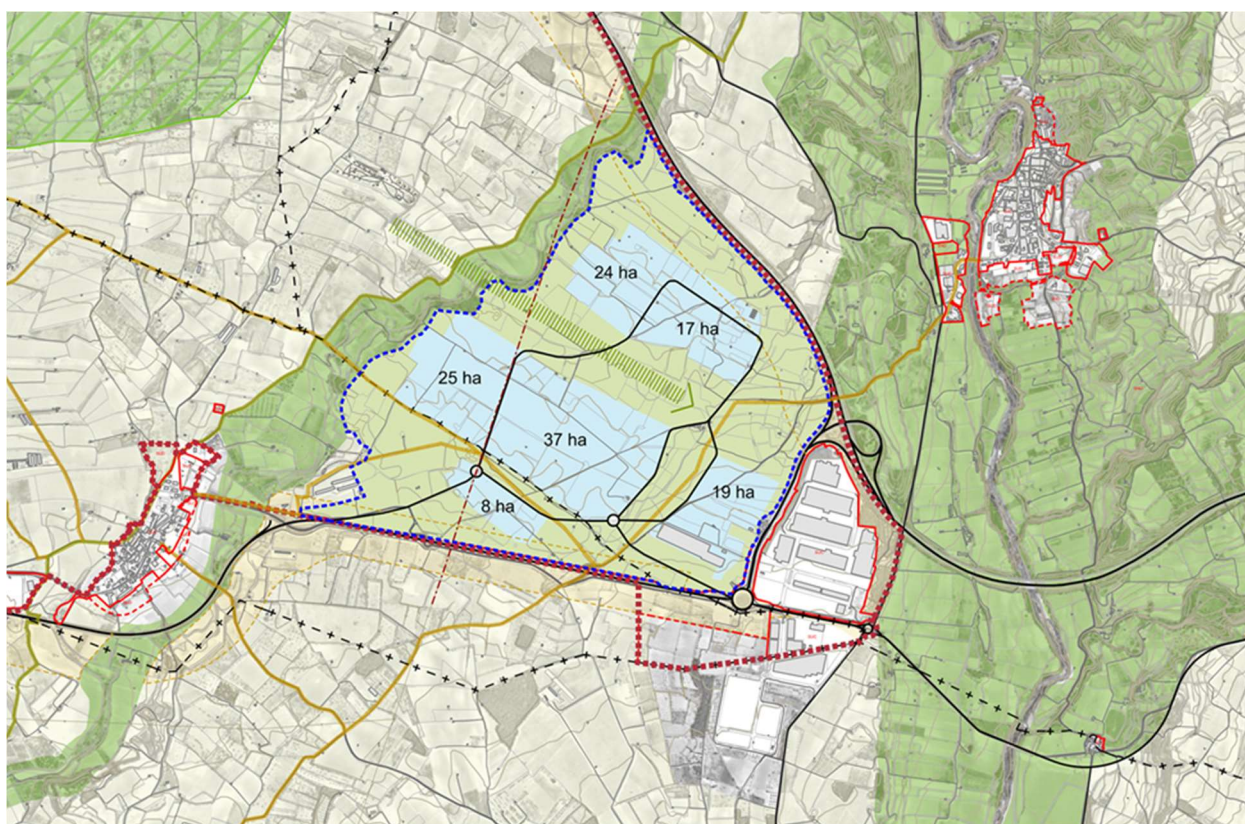
La alternativa 1 se basa en la propuesta de ordenación que se elaboró en la fase de avance del PDU de actividad económica de Planes del Guardià, del año 2019, que afectaba a los municipios de Alió y Vilardona y con relación al cual el acuerdo de la Comisión de Territorio de Cataluña, de 24/7/2020, lo dejó sin efecto, al quedar su ámbito de actuación integrado en el ámbito de actuación más amplio correspondiente al presente PDU.

En este caso, la propuesta estaba enfocada a un desarrollo de uso logístico que no contemplaba la creación de parcelas de tan grandes dimensiones como las que plantean en el presente PDU.

La propuesta se fundamenta en la adaptación del nuevo parcelario al parcelario agrícola existente, donde los límites entre los usos logísticos y agrícolas quedan desdibujados con el fin de conseguir su integración paisajística. La nueva red vial propuesta, que parte de dos enlaces con la carretera C-51, se adapta también a esta estructura parcelaria para dar servicio a los diferentes ámbitos.

El ámbito del sector que resultaría incluido ocuparía una superficie menor en el área de suelo de protección preventiva establecida por el PTPCT. En este sentido, esta alternativa define un ámbito de PDU lo bastante amplio para incorporar suelos de interés agrario o paisajístico y elementos arquitectónicos sobre los cuales el documento podrá conferir condiciones especiales con el fin de garantizar la protección, conservación y potenciación de sus valores ambientales y paisajísticos. Esta alternativa permite preservar la orografía del terreno, áreas boscosas de más valor, áreas agrícolas y los caminos existentes. El sector queda abierto a su entorno integrando el suelo agrícola entre el suelo privado garantizando el mantenimiento del mosaico agroforestal.

La dimensión de las parcelas de actividad económica que plantea esta alternativa no da respuesta al objetivo del PDU de obtener parcelas de grandes dimensiones (en torno a las 100 ha) que admitan la implantación de grandes complejos industriales y sólo sería apto para actividades logísticas y actividades de menor dimensión.



Alternativa 1. Planes del Guardià (Fuente: elaboración propia)

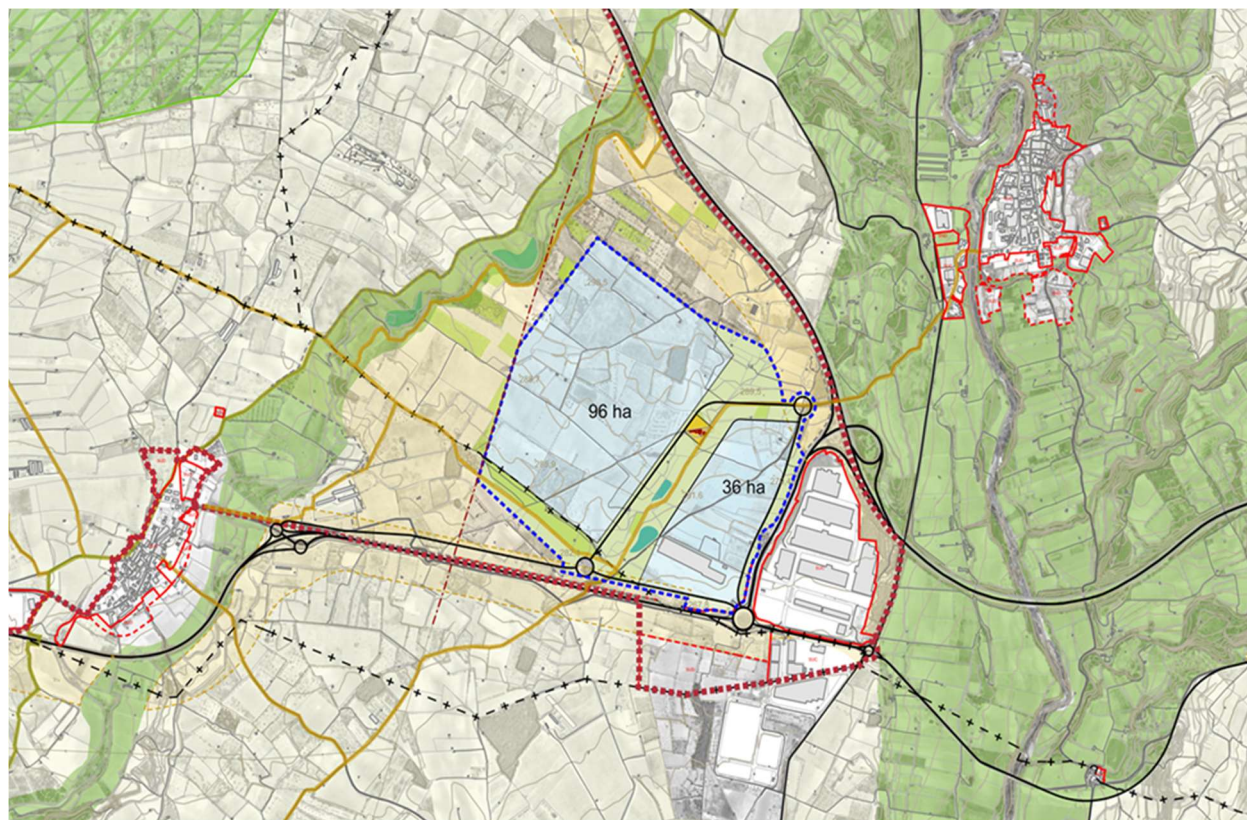
Alternativa 2_ Planes del Guardià

La alternativa 2 plantea generar un gran ámbito continuo central, situado en la parte sur del ámbito, apto para acoger una actividad de grandes dimensiones, de acuerdo con uno de los objetivos del PDU. La propuesta también incluye el mantenimiento de los principales recorridos que cruzan el ámbito integrándolos en el sistema de espacios libres.

La red vial propuesta es la mínima para dar acceso a los nuevos suelos de actividad económica, teniendo en cuenta que el ámbito central se podrá desarrollar con una vialidad interna adaptada a las necesidades de la actividad que finalmente se implante. El nuevo vial estructurante está situado en el sur del ámbito en paralelo a la carretera C51 que da acceso a la red vial de alta capacidad mediante dos enlaces: en el este, el nuevo vial enlaza con la rotonda que da acceso a la carretera de C51 y la autopista AP-; en el oeste el vial enlaza con la carretera C51 con la previsión de un nuevo nudo vial que mejorará el acceso a Alió, tanto desde la carretera como desde el nuevo desarrollo. Aparte de estos dos enlaces, se considera la posibilidad de realizar un tercer acceso al ámbito que reforzase y facilitase el acceso a la autopista AP-2 desde el nuevo ámbito de actividad económica, evitando así que se sobrepase la capacidad de la rotonda de enlace entre la carretera C51 y el vial de enlace con el AP2.

La parte norte del ámbito se propone preservarla de los nuevos usos y potenciar las características actuales por su interés ambiental y paisajístico. Es un ámbito con una presencia considerable de cabañas de piedra seca con valor patrimonial y paisajístico, que también actúan como elementos que fomentan los hábitats de cierta fauna de interés. Concretamente, en la diagnosis ambiental se ha identificado este ámbito como idóneo para el hábitat del azulejo, especialmente sensible, ya que se trata de una población aislada respecto de la distribución de esta ave en el conjunto de Cataluña.

Las parcelas resultantes, con una pieza de una superficie de unas 100 ha, son aptas para acoger actividades que requieren grandes extensiones con una buena conectividad vial y ferroviaria.



Alternativa 2. Planes del Guardià (Fuente: elaboración propia)

Alternativa 3_ Planes del Guardà

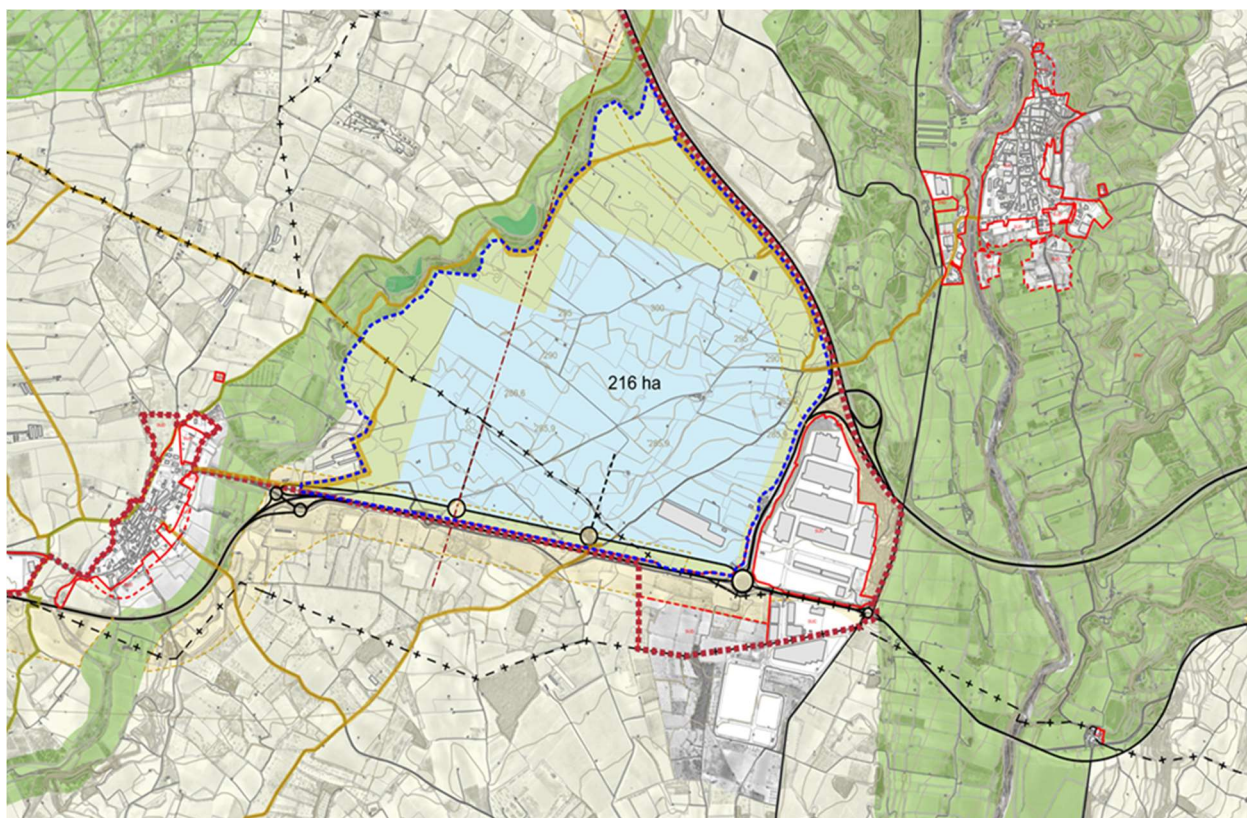
La alternativa 3 plantea generar una gran pieza continua de mayor entidad y extensión que la anterior, apta para acoger una actividad de grandes dimensiones. Es la alternativa más expansiva con respecto al suelo de actividad económica y prevé su extensión más allá de la línea de alta tensión que cruza el ámbito.

La posibilidad de obtener un único ámbito continuo que incluye todo el suelo de actividad económica incrementa mucho las posibilidades de dar respuesta a uno de los principales objetivos de PDU: facilitar la implantación de grandes empresas con necesidad de parcelas de grandes dimensiones. Además, la mayor dimensión del ámbito lo hace más adecuado para la instalación de una gran empresa, ya que, aunque no requiera de toda la extensión desde el inicio, la posibilidad de poder ampliarse en el futuro da más potencial al desarrollo del ámbito.

Como en la alternativa anterior, la vialidad propuesta es la mínima para dar acceso a los nuevos suelos de actividad económica, teniendo en cuenta que el ámbito central se podrá desarrollar con una vialidad interna adaptada a las necesidades de la actividad que finalmente se implante. El nuevo vial estructurante también se sitúa en el sur del ámbito en paralelo a la C51, dando acceso así a la red viaria de alta capacidad.

La parte norte del ámbito se propone preservarla de los nuevos usos y potenciar las características actuales por su interés ambiental y paisajístico. Es un ámbito con una presencia considerable de cabañas de piedra seca con valor patrimonial y paisajístico, que también actúan como elementos que fomentan los hábitats de cierta fauna de interés. Concretamente, en la diagnosis ambiental se ha identificado este ámbito como idóneo para el hábitat del azulejo, especialmente sensible, ya que se trata de una población aislada respecto de la distribución de esta ave en el conjunto de Cataluña. Esta alternativa no permite el mantenimiento de los caminos existentes y requiere de nuevos recorridos alternativos que les den continuidad. Se propone un nuevo camino situado al límite oeste del ámbito, que rodea el ámbito por la parte alta del salto topográfico que forma el torrente dels Caus, que ofrece una visión privilegiada del entorno, poniendo en valor el paisaje singular de este territorio.

La parcela resultante, con una sola pieza de una superficie superior a las 200 ha, es apta para acoger actividades que requieren grandes extensiones con una buena conectividad vial y ferroviaria.



Alternativa 3. Planes del Guardà (Fuente: elaboración propia)

2.2.3 Alternativas ámbito Ampliación Pla de Santa Maria

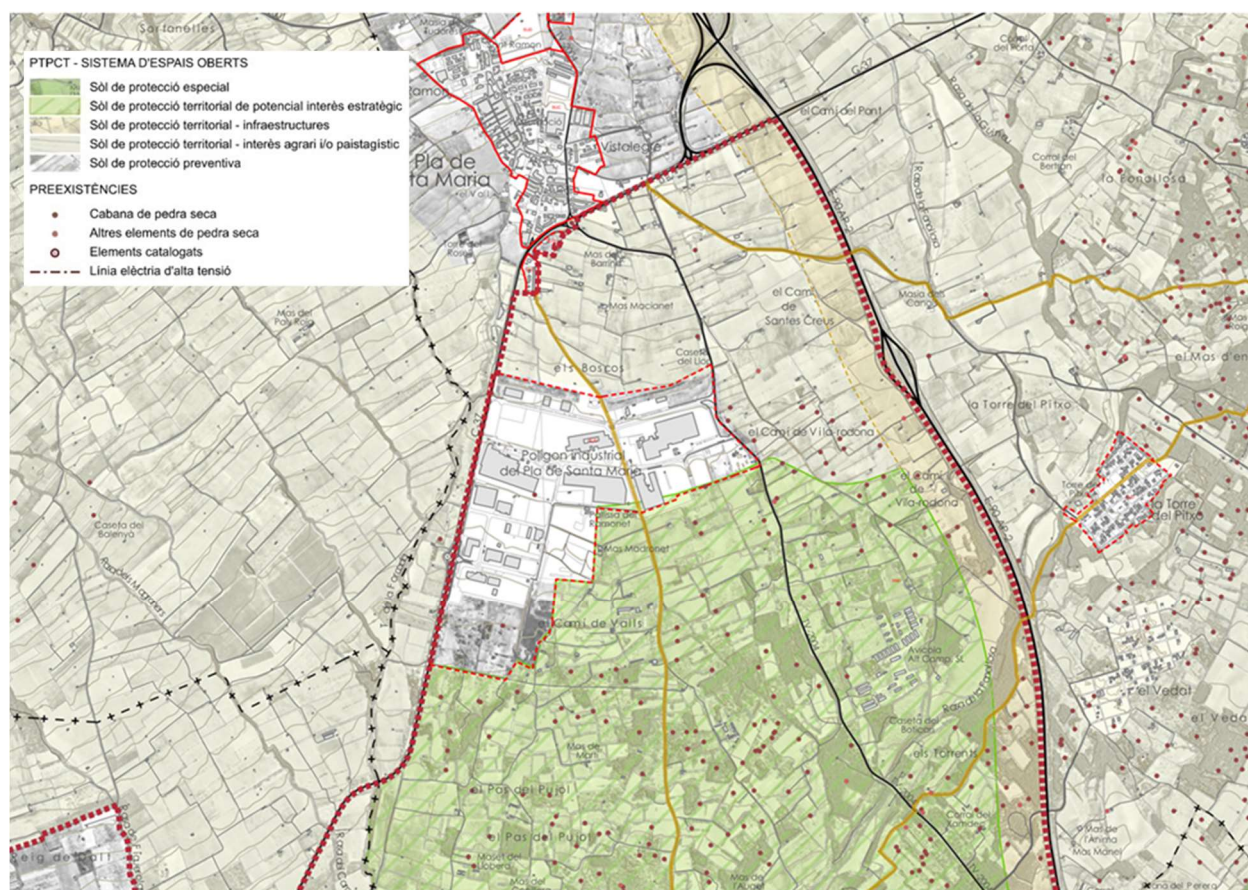
Respecto del ámbito de Ampliación Pla de Santa Maria, situado únicamente en el término municipal del Pla de Santa Maria, se plantean tres alternativas, aparte de la alternativa 0, que difieren en la extensión del crecimiento del polígono industrial existente que se propone en cada una de ellas.

Alternativa 0 Ampliación Pla de Santa Maria

La alternativa 0 contempla la no actuación en este ámbito, manteniendo el régimen del suelo no urbanizable según establece el planeamiento vigente y preservando los terrenos de cualquier transformación urbanística. La inacción sobre el territorio permitiría mantener su statu quo, poniendo en valor sus características naturales, con especial atención a los corredores verdes, la red de caminos y el mosaico agroforestal del emplazamiento.

Esta posibilidad es coherente con las determinaciones del PTPCT, aprobado en el año 2010, que considera con respecto al polígono industrial del Pla de Santa Maria que ya está suficientemente dotado. Entre crecer en el Pla de Santa Maria o en Valls, el PTPCT opta, por las razones mencionadas, por la segunda opción y al mismo tiempo se mira de evitar la creación de un inmenso continuo de suelo industrial entre Valls y el Pla de Santa Maria que constituiría una barrera territorial poco defendible. En coherencia con estas determinaciones, el PTPCT establece para estos terrenos la protección de suelo de protección territorial de potencial interés estratégico.

Sin embargo, se considera que el no desarrollo de este ámbito podría afectar negativamente a las posibilidades de crecimiento de las empresas existentes actualmente en el polígono y/o dificultar la aplicación de medidas compensatorias/correctoras de carácter ambiental.



Alternativa 0 Ampliación Pla de Santa Maria (Fuente: elaboración propia)

Alternativa 1_ Ampliación Pla de Santa Maria

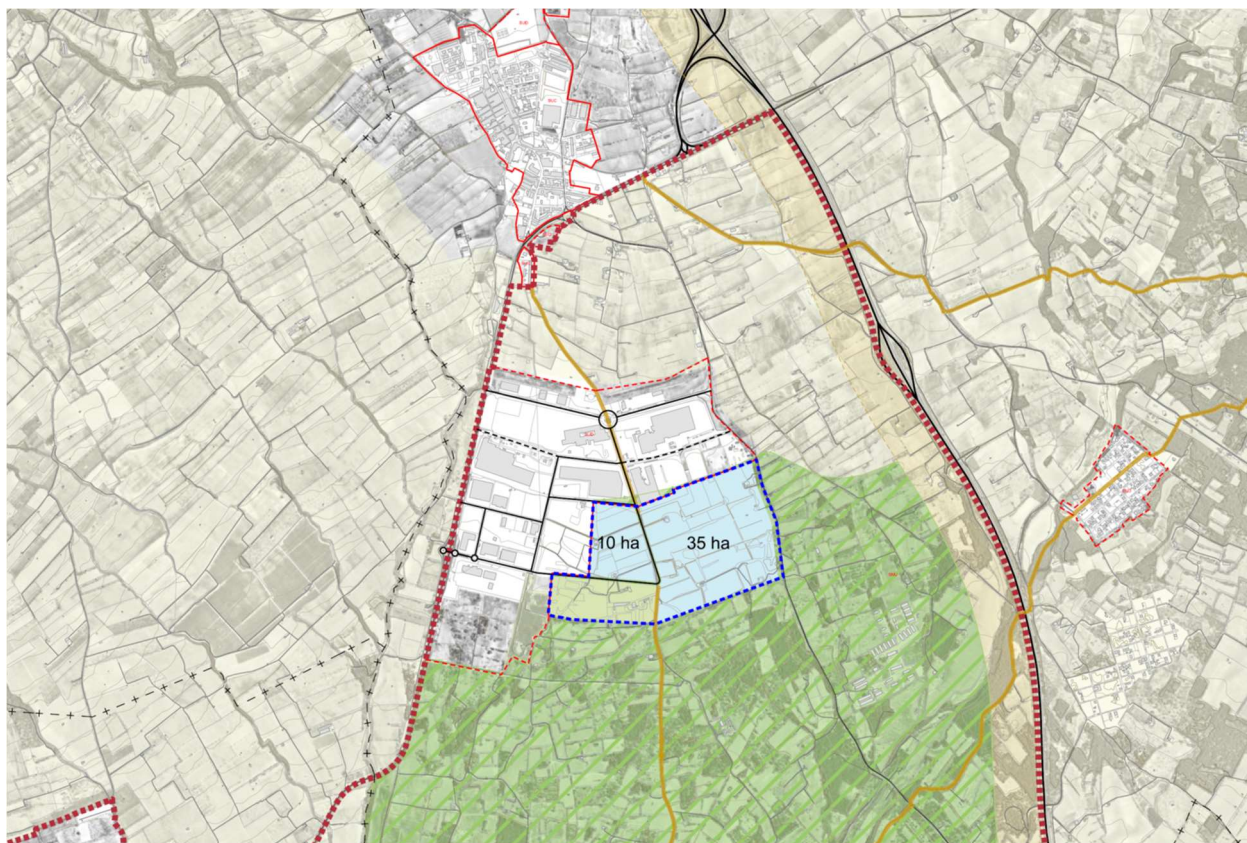
La alternativa 1 plantea la ampliación del polígono industrial actual con el fin de dotarlo de nuevo suelo y posibilitar la ampliación de las actividades existentes, evitando posibles traslados por falta de espacio, y completar el cierre de red vial dando continuidad y enlazando las calles estructurantes del polígono existente, la calle Oliver y el camino de Alió. La ordenación planteada toma como punto de partida la del documento de avance de “MNNSS de ampliación del suelo urbanizable industrial PP8 del Pla de Santa Maria”, respecto del cual la Comisión Territorial de Urbanismo del Camp de Tarragona, en sesión de 3/11/2021, emitió informe sobre la consulta de evaluación ambiental, según se ha detallado en el apartado “1.3.2. Planeamiento urbanístico” del presente documento.

La propuesta prevé integrar los itinerarios territoriales en la nueva ordenación. En concreto, el camino de Alió se integrará como parte del vial estructurante del sector. En la parte sur se prevé situar los sistemas de espacios libres y de equipamientos en contigüidad con los previstos en el planeamiento vigente.

Sin embargo, se considera que la delimitación de nuevo suelo de actividad económica en este ámbito responde a una lógica diferente a los nuevos asentamientos que se plantean en los ámbitos de Valls-Est y de les Planes del Guardiola. En este caso, las parcelas resultantes no son aptas para acoger actividades de grandes dimensiones, sino que responden a la voluntad de limitar la extensión de este polígono concretando su dimensión en relación con las necesidades actuales, de manera que se dé la posibilidad de ampliación de las actividades existentes.

Este ámbito también será de importancia para la aplicación de las medidas correctoras ambientales que establezca el PDU, ya que se trata de una de las zonas más favorables para acoger hábitats que requieren estar alejados de los recorridos de ocio y recreo, y que en cambio son compatibles con actividades económicas que son menos invasivas y perjudiciales para el mantenimiento y fomento de estos hábitats. Los pantanales existentes en la parte sur del polígono industrial también se podrán ampliar y complementar para potenciar sus valores ambientales.

Las parcelas resultantes de esta propuesta tienen una superficie de unas 10 y 35 ha cada una.



Alternativa 1_ Ampliación Pla de Santa Maria (Fuente: elaboración propia)

Alternativa 2_ Ampliación Pla de Santa Maria

La alternativa 2 plantea, igual que en la alternativa anterior, la ampliación del polígono con un nuevo ámbito de actividad económica que extiende el suelo actual hasta el camino de Alió al este y hasta el camino que delimita por el sur el suelo de actividad económica actual.

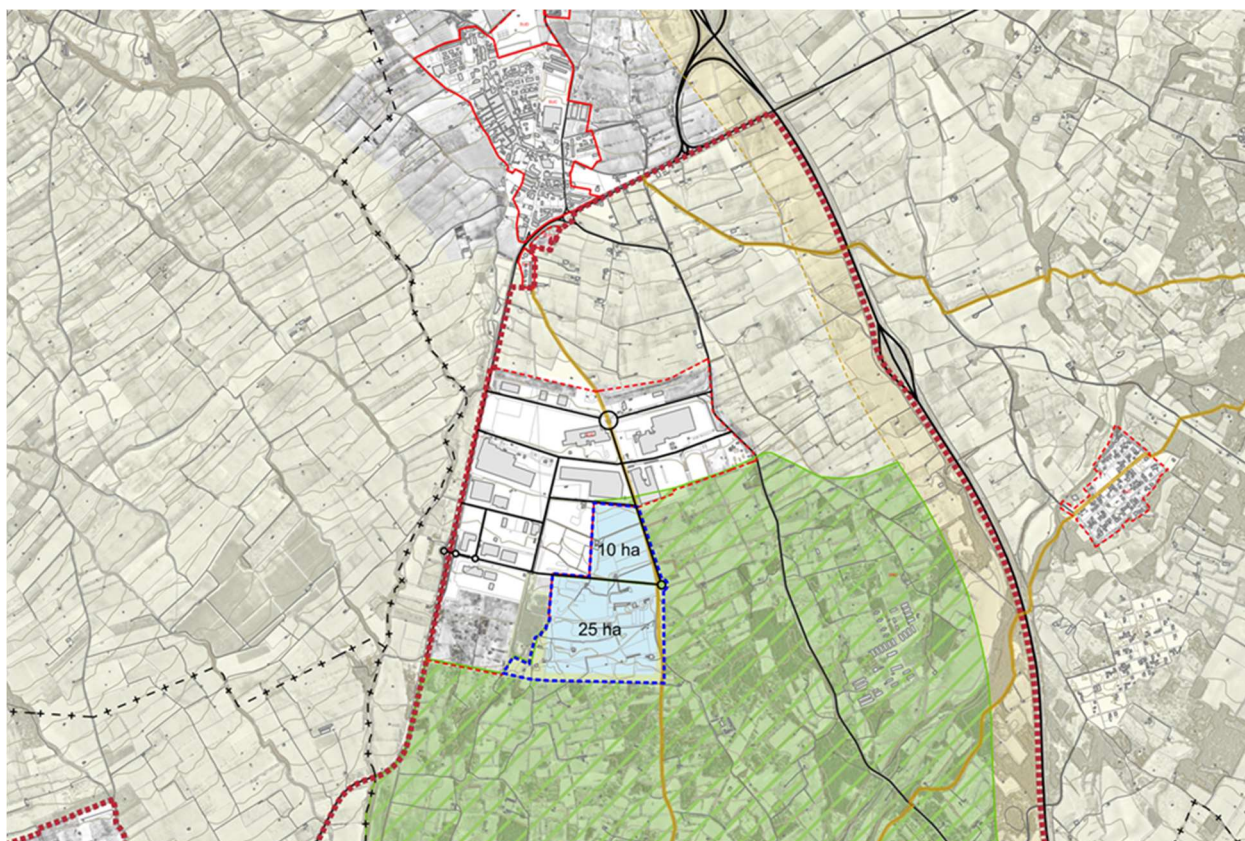
La propuesta también prevé integrar el camino de Alió, en este caso, haciendo de límite con el suelo no urbanizable. En la parte sur del ámbito se prevé situar los sistemas de espacios libres como una ampliación de los pantanales existentes y generando una franja de transición con el entorno agro-forestal.

Como en el caso anterior, se considera que la delimitación de nuevo suelo de actividad económica en este ámbito responde a la voluntad de limitar la extensión de este polígono concretando su dimensión en relación con las necesidades actuales de manera que se dé la posibilidad de ampliación de las actividades existentes.

Este ámbito también será de importancia por la aplicación de las medidas correctoras ambientales que establezca el PDU, ya que se trata de una de las zonas más favorables para acoger hábitats que requieren estar alejados de los recorridos de ocio y ocio y que en cambio son compatibles con actividades económicas que por su naturaleza interfieren menos en la perturbación de estos hábitats.

La situación de este crecimiento con respecto a los pantanales existentes actualmente en el sur del polígono, un espacio clave para el fomento de la biodiversidad de este territorio, dejándolos rodeados de suelo de actividad económica, perjudica su integración en el mosaico agroforestal y por lo tanto su funcionalidad.

Las parcelas resultantes de esta propuesta tienen una superficie de unas 10 y 25 ha cada una.



Alternativa 2_ Ampliación Pla de Santa Maria (Fuente: elaboración propia)

Alternativa 3_ Ampliación Pla de Santa Maria

La alternativa 3 plantea la ampliación del polígono industrial existente con un nuevo ámbito de actividad económica que extiende todo el suelo actual hasta el camino que delimita por el sur con el suelo de actividad económica actual. Esta es la alternativa que comporta una mayor superficie de extensión.

La propuesta también prevé integrar el camino de Alió, en este caso, como parte del vial estructurante del sector. En la parte sur, en cambio, el camino se integra en el sistema de espacios libres, que se sitúan como una ampliación de los pantanales existentes y generando una franja de transición con el entorno agroforestal.

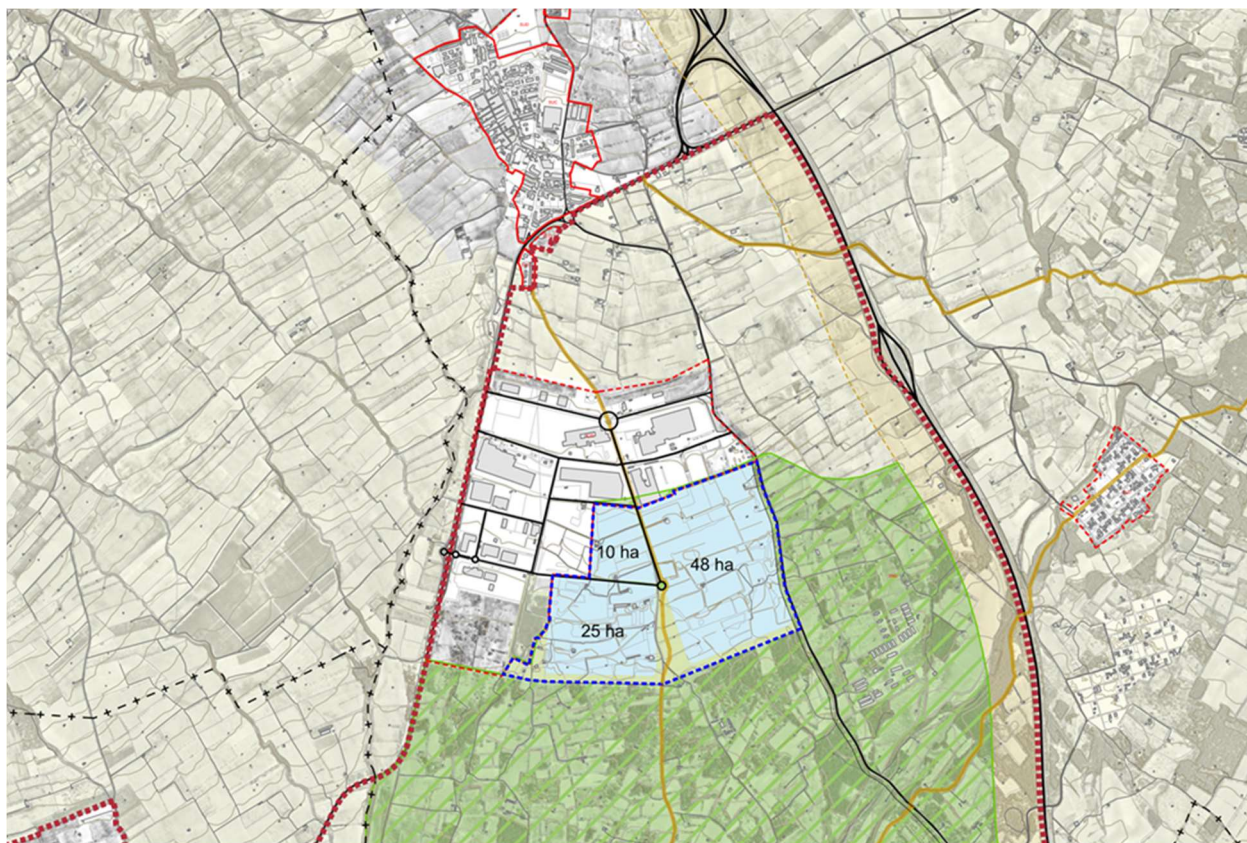
Se considera que la delimitación de nuevo suelo de actividad económica en este ámbito responde a la voluntad de limitar la extensión de este polígono concretando su dimensión en relación con las necesidades actuales, de manera que se dé la posibilidad de ampliación de las actividades existentes.

Este ámbito también será de importancia para la aplicación de las medidas correctoras ambientales que establezca el PDU, ya que se trata de una de las zonas más favorables para acoger hábitats que requieren estar alejados de los recorridos de ocio y recreo y que en cambio son compatibles con actividades económicas que por su naturaleza interfieren menos en la perturbación de estos hábitats.

Como en el caso anterior, la situación de este crecimiento con respecto a los pantanales existentes actualmente en el sur del polígono, un espacio clave por el fomento de la biodiversidad de este territorio, dejándolos rodeados de suelo de actividad económica, perjudica su integración en el mosaico agroforestal y por lo tanto su funcionalidad.

A diferencia del caso anterior, esta alternativa implica afectar a una superficie mayor de suelo de protección territorial. Sin embargo, el suelo resultante no tiene la dimensión suficiente para hacer caber las actividades de grandes dimensiones a las cuales se quiere dar cabida, que requieren parcelas de unas 100 ha.

Las parcelas resultantes de esta propuesta tienen una superficie de unas 10, 25 y 48 ha cada una.



Alternativa 3_ Ampliación Pla de Santa Maria (Fuente: elaboración propia)

2.2.4 Síntesis de alternativas

Una vez estudiados los tres ámbitos susceptibles de acoger nuevos usos de actividad económica, a continuación, se analizan de manera comparada las alternativas planteadas en cada uno de ellos, con el fin de poder valorar la propuesta en su conjunto y detectar la compatibilidad entre ellas en relación con los objetivos del PDU.

Para la valoración de las diferentes alternativas de ordenación planteadas en cada uno de los tres ámbitos propuestos, se han tenido en cuenta los diversos aspectos estudiados en los documentos específicos desde los puntos de vista ambientales, paisajísticos y de movilidad, los cuales también integran y forman parte del presente documento de Avance del PDU.

En el Documento inicial estratégico (DIE), entre otros aspectos, se valoran las diferentes alternativas en relación con su impacto ambiental y se indican las medidas a tomar con el fin de minimizar y/o compensar este impacto. En el documento de Diagnóstico previa de impacto e integración paisajística, se indican los criterios generales y específicos de cada emplazamiento con el fin de garantizar la integración paisajística de la actuación y se desarrollan un conjunto de acciones que tienen que favorecer la armonización de los cambios en el territorio de acuerdo con los rasgos significativos y los valores paisajísticos del lugar. En el documento de Diagnóstico previa de la movilidad, se ha valorado la accesibilidad en vehículo, en transporte público y a pie o en bicicleta, con el fin de evaluar la idoneidad de las diferentes alternativas también en relación con la movilidad.

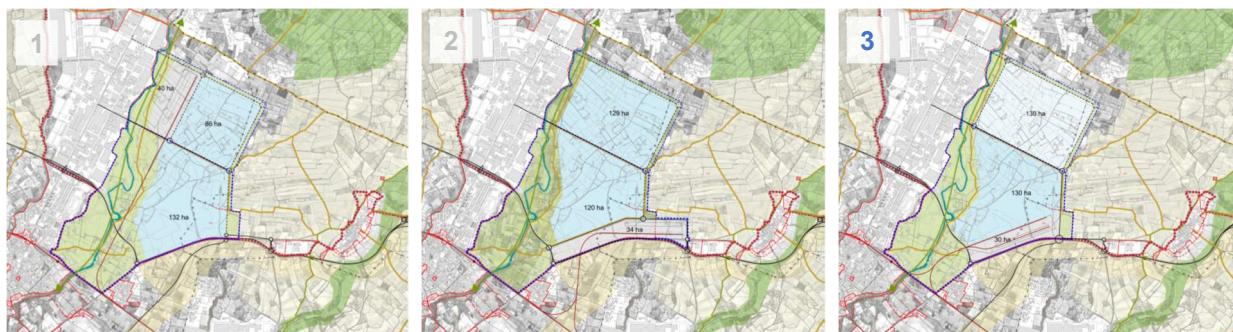
Por otra parte, del análisis del Estudio de inundabilidad y del Estudio para la identificación de riesgos geológicos que se anexan al documento de Avance del PDU, no resultan riesgos o requerimientos destacables a tener en cuenta en los tres emplazamientos propuestos.

Ámbito Plataforma intermodal Valls-Est

El ámbito de la Plataforma intermodal Valls-Est, con una superficie en torno a las 450 ha, afecta mayoritariamente al término municipal de Valls y en menor proporción al de Alió.

Las tres alternativas de ordenación planteadas son coincidentes con respecto a la estructura vial básica y muy similares con respecto a las parcelas/manzanas resultantes, con dos piezas con superficies superiores a las 100 ha en cada alternativa, a excepción de la alternativa 1. Las tres alternativas se diferencian por la posición de la terminal intermodal de mercancías, que en la alternativa 1 recoge la previsión establecida en el PTPCT y en el POUM de Valls recientemente aprobado y que en las alternativas 2 y 3 se ha ubicado en el sur del ámbito en paralelo a la carretera C51 en dos posiciones similares.

Del análisis efectuado en el apartado anterior, se propone la alternativa de ordenación 3 al valorar que el emplazamiento de la terminal intermodal de mercancías es más adecuado, ya que presenta una mejor adaptación a la topografía existente y tiene un trazado de menor longitud respecto de las otras dos alternativas, aspectos que derivan en una mayor viabilidad con relación a los costes y a los impactos asociados. Esta posición hace que no sea necesario ampliar el ámbito más allá del suelo de protección preventiva previsto en el PTPCT y permite la obtención de un gran ámbito continuo en la parte central del ámbito idóneo para acoger actividades con necesidad de parcelas de grandes dimensiones.



Ámbito Plataforma intermodal Valls-Est. Alternativas de ordenación (Fuente: elaboración propia)

Àmbit Planes del Guardià

El àmbit de Planes del Guardià, con una extensió en torno a las 330 ha (alternativas 1 y 3) y 150 ha (alternativa 2), afecta mayoritariamente al término de Vila-rodonà y en menor proporción al de Alió.

Las tres alternativas plantean una estructura viaria básica más o menos compleja en función de la fragmentación de las piezas de suelo destinadas a la implantación de actividad económica y en los tres casos esta vialidad y sus enlaces van directamente relacionados con la carretera C51 que conforma el límite sur del àmbit. La dimensión y el número de las parcelas resultantes en cada alternativa van desde la opción más fragmentada en la alternativa 1 a la opción más compacta y unitaria en la alternativa 3.

Del análisis efectuado en el apartado anterior, se propone la alternativa de ordenación 3 al valorar que ésta permitirá la implantación de empresas de grandes dimensiones con más posibilidades, ya que es la que ofrece una superficie continua de mayor extensión, y facilita su desarrollo por el hecho de ajustarse mejor a las demandas actuales. A pesar de ser la alternativa que por su dimensión tiene un mayor impacto sobre el territorio, se considera que hay que contraponerlo al objetivo de este plan de generar nuevos sectores estratégicos con capacidad para atraer grandes empresas que dinamicen la actividad económica. Por el hecho de ser un asentamiento aislado con relación a los núcleos de población, la mayor dimensión del àmbit también facilitará la implantación de medidas como la ampliación de redes de transporte público y otros servicios y equipamientos.



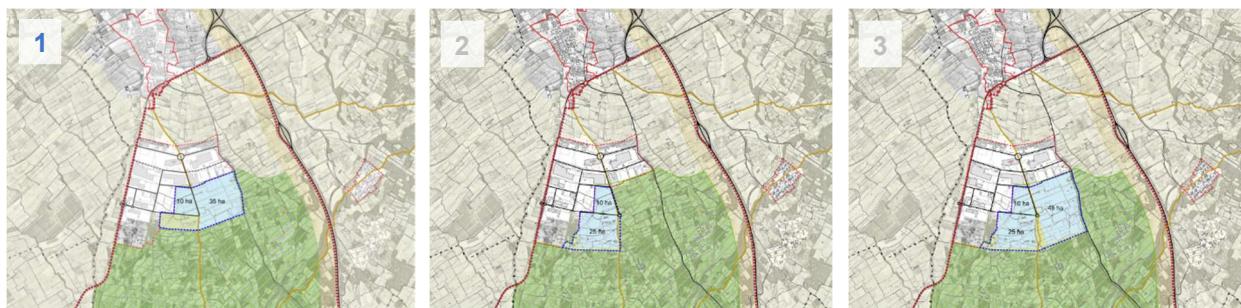
Àmbit Planes del Guardià. Alternativas de ordenación (Fuente: elaboración propia)

Àmbit Ampliació Pla de Santa Maria

El àmbit Ampliació Pla de Santa Maria, con una extensión en torno a las 50 ha (alternativas 1 y 2) y 100 ha (alternativa 3), afecta únicamente al término municipal del Pla de Santa Maria.

Las tres alternativas de ordenación plantean una estructura viaria básica en continuidad con la vialidad existente del polígono industrial actual y se diferencian en la dimensión de las parcelas/manzanas resultantes y en la extensión total de la actuación que se contempla en cada caso.

Del análisis efectuado en el apartado anterior, se propone la alternativa de ordenación 1 al valorar que es la que más se ajusta al cumplimiento de los objetivos del PDU, con una dimensión adecuada a las necesidades de ampliación de las actividades existentes en el polígono industrial y que completa el cierre de la red viaria del àmbit.



Àmbit Ampliació el Pla de Santa Maria. Alternativas de ordenación (Fuente: elaboración propia)

2.3 Descripción de la propuesta

Por el contenido y naturaleza del presente documento de Avance del PDU, la propuesta de ordenación que a continuación se relaciona, constituye la propuesta orientativa que tendrá que ser desarrollada en el documento del PDU a aprobar inicialmente, con las modificaciones a introducir que resulten de las diferentes fases de tramitación del documento y considerando la participación pública, los informes emitidos por los organismos sectoriales y la audiencia a los entes locales afectados por el plan director.

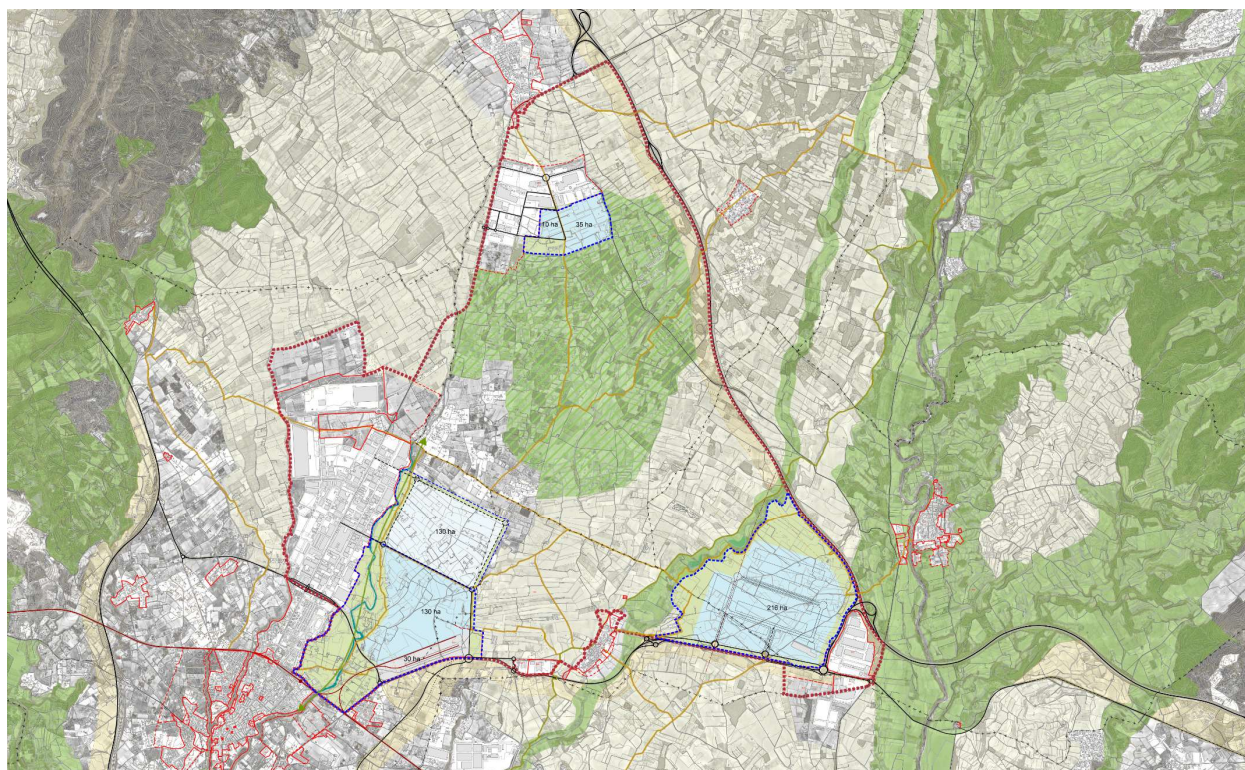
De acuerdo con eso, las relaciones cuantitativas entre zonas privadas o sistemas públicos, o de otros parámetros urbanísticos que pueden aparecer, son una aproximación a lo que definitivamente se fije en el PDU. Aproximación que tiene que servir para justificar el cumplimiento de las directrices del planeamiento concurrente y de los objetivos del plan y que tiene que servir para establecer, en una posterior normativa, las determinaciones del conjunto de los suelos incluidos dentro del ámbito del PDU.

A partir del análisis del ámbito de actuación del PDU y de la valoración de las alternativas que constan en el apartado anterior, la propuesta del PDU consiste en el desarrollo de las actuaciones contempladas en las alternativas escogidas en cada ámbito.

La redacción del PDU permite ajustar las previsiones del planeamiento de acuerdo con las dinámicas y expectativas actuales desde una visión global del territorio e independientemente del municipio o municipios donde se sitúen las actuaciones. A continuación, se exponen las características principales de la propuesta que vela por alcanzar los objetivos y criterios establecidos en apartados anteriores.

2.3.1 Propuesta de ordenación

Una vez valoradas las diferentes alternativas descritas anteriormente, se han escogido las más adecuadas en relación con los objetivos del PDU. En conjunto, la propuesta contempla la creación de tres nuevos ámbitos de actividad económica en torno al nodo urbano de Valls, que permitirán consolidar este ámbito como la principal polaridad de actividad económica del Alt Camp.



Ordenación indicativa. Encaje de la propuesta en el entorno (Fuente: elaboración propia)

Los dos nuevos ámbitos de actividad económica de gran extensión, correspondientes a los ámbitos 1 y 2 (Plataforma intermodal Valls-Est y Planes del Guardiola), son coherentes con la estrategia del PTPCT de concentrar los crecimientos en dos posiciones territoriales: en torno a la capital comarcal, para fomentar una ciudad más mixta y minimizar la movilidad obligada; y en torno a la salida de la autopista AP-2 en Vila-rodon, por su inmejorable accesibilidad, supramunicipalidad y posición central en la pequeña galaxia de núcleos de la meseta oriental de la comarca y del valle del Gaià.

En el caso del ámbito 3 (Ampliación Pla de Santa Maria), aunque el PTPCT considera que el polígono industrial existente en este punto ya está suficientemente dotado, se propone un crecimiento menor que, aunque no es apto para acoger grandes empresas, permite el cierre de la red vial del polígono actual, limita la extensión del polígono y da respuesta a las demandas locales para acoger posibles ampliaciones de las actividades actualmente implantadas en el polígono industrial existente.

La propuesta planteada por el presente documento se enmarca y es coherente con *la Estrategia territorial para la localización de nuevos SAE*, elaborada por el Departamento, que abarca todo el país, y por lo tanto el desarrollo de estos nuevos ámbitos de actividad económica van más allá de las lógicas y necesidades locales o municipales, según se ha detallado en el apartado “1.1.2. Antecedentes, conveniencia y oportunidad” del presente documento. Por lo tanto, se considera que la propuesta da respuesta a esta estrategia, con nuevos asentamientos que permitan la implantación de nuevas empresas tractoras con capacidad de generar sinergias con las actividades existentes y de dinamizar la actividad económica.

El conjunto integrado por los tres ámbitos de estudio que se proponen resulta con una superficie total de 835 ha, que se desglosa en 450 ha en el ámbito de la Plataforma intermodal Valls-Est, 330 ha en el ámbito de Planes del Guardiola y 55 ha en el ámbito de Ampliación Pla de Santa Maria.

Atendiendo al régimen del suelo de origen según establece el planeamiento urbanístico vigente, el conjunto de 830 ha integrado por los tres ámbitos de estudio que se proponen se desglosa en 730 ha provenientes de terrenos clasificados de suelo no urbanizable y en 105 ha provenientes de terrenos clasificados de suelo urbanizable, delimitado y no delimitado, situados en los términos de Alió y de Vila-rodon.

2.3.2 Ordenación ámbito Plataforma intermodal Valls-Est

En el ámbito Plataforma intermodal Valls-Est se propone un nuevo asentamiento de actividad económica situado al este del polígono industrial de Valls, que supone aumentar mucho la capacidad de la ciudad para acoger nuevas actividades económicas y, a la vez, es una oportunidad para materializar una nueva terminal intermodal de mercancías que dé servicio a un territorio más amplio, que signifique una mejora en las posibilidades de transporte de ferroviario mercancías también para las actividades existentes. Los ámbitos de actividad económica resultantes, con dos piezas de más de 100 ha, son aptos para acoger actividades que requieren parcelas de grandes dimensiones con una buena conectividad vial y ferroviaria.

El desarrollo de este de ámbito, que se puede considerar una extensión del polígono actual, tiene la ventaja de situarse en continuidad con el núcleo de Valls, la ciudad que concentra más población del Alt Camp, con una buena conectividad con el resto del territorio y con la posibilidad de realizar transporte ferroviario de mercancías. Esta confluencia de factores hace que se considere una oportunidad única para crear las condiciones adecuadas para atraer nuevas actividades que dinamicen la economía del territorio.

La propuesta desarrolla las determinaciones de PTPCT que establece el crecimiento potenciado del núcleo de Valls y la estrategia de extensión del área especializada que se corresponde con el conjunto que forman los polígonos actuales de la ciudad, con el objetivo de crear suelo para actividad económica en contigüidad con el suelo urbano ya existente y que no genera problemas de movilidad en el sistema de asentamientos. También señala que, si bien puede admitirse una cierta extensión hacia el norte (que ya se ha producido con la aprobación del nuevo POUM), la extensión tiene que producirse preferentemente y básicamente hacia el sureste hasta alcanzar, en el límite, el suelo industrial de Alió. El objetivo es configurar una ciudad más nodal y evitar aumentar la barrera norte-sur que ahora constituye el asentamiento de Valls.

En este sentido, el ámbito propuesto se sitúa en suelo de protección preventiva, excluyendo los suelos situados al norte del camino viejo de Vilafranca, ya que se trata de un área con una considerable presencia de viviendas a pesar de estar en suelo no urbanizable. La inclusión de estos vecindarios informales dificultarían mucho la gestión urbanística y la viabilidad económica del desarrollo.

Por otra parte, uno de los principales objetivos del PDU es la realización de una nueva terminal intermodal de mercancías. La propuesta sitúa esta terminal al sur del nuevo asentamiento en paralelo a la carretera C51, en un emplazamiento entre los términos municipales de Valls i de Alió. Por lo tanto, la propuesta incluye la previsión de una nueva terminal ferroviaria de acceso de mercancías con una estación intermodal de transporte, con una longitud de muelle de carga y descarga de 750 m.

Los requerimientos técnicos estrictos que requiere el buen funcionamiento de una terminal ferroviaria dificultan su adaptación a los suelos con pendiente, ya que la pendiente está limitada al 1,2% en el caso del ramal y al 0,2% en el caso de la terminal. La posición de la terminal será preciso estudiarla más detalladamente en relación con las posibles alternativas de implantación. habrá que mantener siempre la compatibilidad entre el desarrollo de este ámbito y la realización del nuevo ramal ferroviario y la terminal de mercancías, previsto tanto en el PTPCT como en el POUM de Valls.

Tal como se explica en la Diagnósis de la movilidad que acompaña al presente PDU, se ha realizado una estimación del impacto que implicaría la ejecución de esta propuesta, tanto desde el punto de vista del número de camiones que se reducirían como de la reducción de contaminación que implicaría el menor número de vehículos en circulación. El balance energético estimado de CO₂, NO_x y PM₁₀ en los diferentes escenarios planteados es positivo en términos ambientales y representan reducciones del 8% en el escenario inicial, del 17% en el escenario medio y del 27% en el escenario máximo. Por lo tanto, se considera que el desarrollo de este ámbito tiene que ir vinculado a la materialización de la nueva terminal, por los efectos positivos que tendrá en el conjunto de la actuación.

La red vial del nuevo asentamiento se estructura a partir de la prolongación hacia el este de dos viales (calles Basters y Curtidors) del polígono industrial de Valls actual. Se establece así una continuidad entre el nuevo desarrollo, que se puede considerar una extensión, y el polígono existente, fomentando también el uso de la terminal por parte de las actividades existentes actualmente en Valls.

Respecto a los suelos de espacios libres, la propuesta prevé situarlos en los bordes del ámbito, de manera que se generen espacios de transición entre el suelo urbano y el suelo no urbanizable, que integren los nuevos caminos y sean compatibles con las correspondientes medidas de integración paisajística que requerirá la implantación de las nuevas actividades. En concreto, la propuesta contempla la incorporación de los suelos del entorno del torrente del Catllar al sistema de espacios libres, dando continuidad así al espacio libre que el POUM de Valls prevé que se desarrolle mediante un PE en el tramo sur del mismo torrente, en el tramo en contacto con el núcleo urbano. Por otra parte, también se propone integrar en el sistema de espacios libres la parte suroeste del ámbito, donde confluye la red de itinerarios que estructuran este ámbito, con la voluntad de que este espacio siga siendo una de las puertas en el entorno agrícola del municipio. En este sentido, la propuesta mantendrá la continuidad de los recorridos existentes, dando alternativas en caso de que sean incompatibles, de manera que se integren en los recorridos interiores del nuevo asentamiento, preferentemente vinculados al sistema de espacios libres y/o a la nueva red vial.

También se propone evaluar la idoneidad de desclasificar parte del sector previsto en el POUM de Valls situado al norte de término municipal, en contigüidad al polígono industrial existente y clasificado de suelo urbanizable no delimitado. Teniendo en cuenta que el crecimiento que se propone en el presente PDU para el ámbito de Valls supondrá incrementar considerablemente el suelo clasificado de urbanizable, se considera pertinente evaluar su desclasificación.

Tal como establece la normativa del POUM con relación a los ámbitos de suelo urbanizable no delimitado, se especifica que son ámbitos pendientes de delimitación precisa del sector, y pendientes de justificar que son necesarios para un crecimiento sostenible en relación con los aspectos ambientales, económicos y sociales, y en relación con la disponibilidad de recursos hídricos y energéticos.

Las posibles necesidades de suelo que justificarían el desarrollo de este ámbito desde el punto de vista municipal no son aplicables con una mirada de conjunto, ya que el nuevo crecimiento propuesto permitiría hacer caber también estas necesidades de suelo. Desde el punto de vista del planeamiento territorial, se considera que el desarrollo de este sector iría en contra de una de las determinaciones del PTPCT que establece que la extensión se tiene que producir preferentemente y básicamente en dirección sudeste hasta alcanzar el suelo industrial de Alió para así configurar una ciudad más nodal y evitar aumentar la barrera norte-sur que ahora constituye el asentamiento de Valls.

2.3.3 Ordenación ámbito Planes del Guardià

El asentamiento propuesto en el ámbito de Planes del Guardià tiene como principal ventaja la proximidad a la red vial de alta capacidad, concretamente a la autopista AP2, que le confiere al ámbito una muy buena conectividad por carretera. Además, la presencia de una nueva terminal ferroviaria de mercancías en Valls, prevista en este PDU, también potenciará el transporte ferroviario de mercancías con la consecuente mejora en las potenciales emisiones de gases contaminantes asociadas al transporte por carretera.

La propuesta también desarrolla las determinaciones de PTPCT que establece la estrategia de crecimiento medio para el núcleo de Vila-rodona y la estrategia de crecimiento moderado para el núcleo de Alió, además de la estrategia de extensión del área especializada con el objetivo de crear suelo para actividad económica.

En concreto, para el conjunto del polígono industrial de Vila-rodona, Alió y Bràfim, el PTPCT determina la estrategia de extensión con el objetivo de crear suelo para actividad económica en contigüidad con el suelo urbano ya existente, en una posición de muy buena accesibilidad que no tiene que generar problemas de movilidad en el sistema de asentamientos y con repercusión supramunicipal.

Se señala la necesidad que el desarrollo de esta área industrial garantice el paso de una posible autovía y la conexión de esta con la autopista AP2, y que concentre el máximo de suelo de cesión en el oeste de la actuación como separador entre el polígono y el núcleo de Alió y como conector norte-sur comarcal. También se recomienda que se ensayen mecanismos de cooperación municipal, de acuerdo con los principios inspiradores de los artículos 5.1 y 5.3 de las normas del PTPCT.

La mayor parte del ámbito está situado sobre suelos de protección preventiva del PTPCT, a excepción de los suelos de protección territorial de interés agrario y/o paisajístico situados al oeste de la línea de alta tensión que cruza el ámbito de norte a sur. La delimitación del suelo de protección preventiva en este caso no corresponde con un límite relacionado con la calidad o interés ambiental de estos suelos ni con sus características físicas, sino que está relacionado con la voluntad del plan de limitar la extensión de este ámbito de desarrollo.

Hay que tener en cuenta la escala de los planos de ordenación del PTPCT y que, tal como determina en su normativa, estos límites pueden ser concretados por los instrumentos de planeamiento urbanístico que definan la ordenación a escalas más detalladas, siempre que no haya aumentos sustanciales de superficie de suelo de menor protección en detrimento del de mayor protección. En todo caso, será en posteriores fases de tramitación del PDU que se tendrá que concretar con precisión este límite entre los diferentes sistemas de espacios abiertos, con el fin de que el nuevo desarrollo se ajuste a la normativa del PTPCT.

La propuesta se enfoca a generar una gran pieza continua de más de 200 ha de superficie. La alternativa escogida en este caso es la más expansiva con respecto al suelo de actividad económica y prevé que se extienda más allá de la línea de alta tensión que cruza el ámbito. La posibilidad de obtener un único ámbito continuo que incluye todo el suelo de actividad económica incrementa mucho las posibilidades de dar respuesta a uno de los principales objetivos de PDU, facilitar la implantación de grandes empresas con necesidad de parcelas de grandes dimensiones. Además, la mayor dimensión del ámbito lo hace más adecuado para la instalación de una gran empresa, ya que, aunque no requiera de toda la extensión de partida, la posibilidad de poder ampliarse en el futuro da más potencial al desarrollo del ámbito.

La red viaria propuesta consiste en un nuevo vial estructurante situado al sur del ámbito en paralelo a la carretera C51 que da acceso a la red vial de alta capacidad mediante dos enlaces: en el este, el nuevo vial enlaza con la rotonda que da acceso a la carretera C51 y a la autopista AP2; en el oeste se propone un nuevo enlace vial que mejorará el acceso actual a Alió, tanto desde la carretera como desde el nuevo desarrollo. Aparte de estos dos enlaces, se considera la posibilidad de realizar un tercer acceso al ámbito que reforzara y facilitara el acceso a la autopista AP2 desde el nuevo ámbito de actividad económica.

Se prevé el emplazamiento de los espacios libres en los bordes del ámbito, de manera que se generen espacios de transición entre el suelo urbano y el suelo no urbanizable que integren los nuevos caminos y sean compatibles con las correspondientes medidas de integración paisajística que requerirá la implantación de las nuevas actividades. La propuesta da continuidad a la red de caminos con nuevos trazados alternativos, ya que la red de caminos estructurantes que comunican los diferentes núcleos, concretamente el camino de Alió en Vila-rodona, son interrumpidos por el nuevo asentamiento. Por lo

tanto, se propone un nuevo itinerario paisajístico que bordea el nuevo asentamiento, recorriendo por la parte superior el salto topográfico que hay en la parte oeste del ámbito. De esta manera potencia un nuevo recorrido que ofrece unas visuales sobre el territorio de amplio alcance, ya que nos encontramos en un lugar eminentemente llano.

La parte norte del ámbito se propone preservarla de los nuevos usos y potenciar las características actuales por su interés ambiental y paisajístico. Es un ámbito con una elevada presencia de cabañas de piedra seca que se quiere preservar, tanto por su valor patrimonial y paisajístico, como por parte de los elementos que fomentan los hábitats de cierta fauna de interés. Concretamente, en la diagnosis ambiental se ha identificado este ámbito como idóneo para el hábitat del azulejo, especialmente sensible, ya que se trata de una población aislada respecto de la distribución de esta ave en el conjunto de Cataluña.

2.3.4 Ordenación ámbito Ampliación Pla de Santa Maria

En el ámbito de Ampliación Pla de Santa Maria se propone un nuevo desarrollo de extensión del polígono industrial actual, que permitirá generar dos piezas de suelo de actividad económica con una superficie orientativa de 10 y 35 ha.

Se considera que la delimitación de nuevo suelo de actividad económica en este ámbito responde a una lógica diferente a los nuevos asentamientos que se plantean en los ámbitos de la Plataforma intermodal Valls-Est y de les Planes del Guardiola. Esta propuesta no da respuesta a uno de los principales objetivos del PDU, de generar grandes piezas de suelo que sean aptas para la implantación de empresas de grandes dimensiones, sino que responden a la voluntad de limitar la extensión de este polígono concretando su dimensión en relación con las necesidades actuales y limitando la expectativa de crecimiento. También permitirá el cierre de la red vial dando continuidad y enlazando las calles estructurantes del ámbito, la calle Oliver y el camino de Alió, que dará servicio a las nuevas parcelas.

La propuesta no se corresponde con las determinaciones del PTPCT, aprobado el año 2010, que considera con respecto al polígono del Pla de Santa Maria que ya está suficientemente dotado y, entre crecer en el Pla de Santa Maria o en Valls, se apuesta por Valls.

El ámbito se sitúa en continuidad con el polígono industrial existente en un emplazamiento que el PTPCT incluye dentro del sistema de espacios abiertos de suelo de potencial interés estratégico, regulado en los artículos 2.8 y 2.9, así como en el 1.14 de las normas urbanísticas. El suelo de potencial interés estratégico, de acuerdo con lo que se indica en el artículo 2.9.5.b), puede ser objeto de actuaciones de urbanización o en general de transformación en el caso de actuaciones de interés territorial estratégico no previstas por el Plan mediante el procedimiento que establece el artículo 1.14. En caso de que no se agote el conjunto de la pieza de suelo cualificada como de potencial interés estratégico, aparte de las condiciones que se derivan del artículo 1.14, hay que minimizar la afectación sobre la potencialidad del conjunto del área y que la fragmentación de la pieza sea mínima.

En este caso el interés territorial estratégico de la actuación, de acuerdo con lo que determina el artículo 3.12 de la normativa del PTPCT, se justifica por el objetivo de facilitar la continuidad de las empresas existentes dando la posibilidad de ampliarse, y al mismo tiempo se mejora la red vial y se prevén actuaciones de mejora ambiental que afectarán positivamente a la totalidad del polígono. Por lo tanto, se dan las condiciones previstas en el artículo 3.12.d de la normativa para la extensión de áreas especializadas mediante el empleo de suelo confrontante, en el caso de que se destine a ampliación de las instalaciones o el espacio que sea necesario para la continuidad de una actividad económica espacialmente unitaria de especial interés para el municipio y se den las circunstancias siguientes: no es posible realizar la ampliación dentro del área especializada delimitada en el Plan; y se trata de actividades intensivas de gran proyección territorial y de difícil traslado, además de tratarse de una actividad de especial importancia por sus puestos de trabajo y para la generación de riqueza a nivel comarcal y local.

La superficie total de los suelos de potencial estratégico que establece el PTPCT situados dentro del ámbito de estudio del PDU es de aproximadamente 907 ha y, por lo tanto, se considera que la extensión del ámbito de ampliación propuesto en el sector, de una superficie de unas 50 ha, que representa un 5% de la superficie total, minimiza la afectación sobre la potencialidad del conjunto del área y no fomenta la fragmentación del ámbito tal como determina la normativa del PTPCT.

La situación orientativa de los espacios libres prevé situarlos en el sur del ámbito, en continuidad con una de las piezas de espacios libres del polígono industrial existente, en contacto con el suelo no urbanizable. También se prevén integrar en la ordenación los itinerarios territoriales, concretamente el camino de Alió, que en este ámbito se integrará como parte de la vialidad estructurante.

La ordenación planteada es coherente con el documento de avance de “MNNSS de ampliación del suelo urbanizable industrial PP8 del Pla de Santa Maria”, respecto del cual la Comisión Territorial de Urbanismo del Camp de Tarragona, en sesión de 3/11/2021, emitió informe sobre la consulta de evaluación ambiental, según se ha detallado en el apartado “1.3.2. *Planeamiento urbanístico*” del presente documento.

Este ámbito también será de importancia para la aplicación de las medidas ambientales correctoras y/o compensatorias que establezca el PDU, ya que se trata de una de las zonas más favorables para acoger hábitats que requieren estar alejados de los recorridos de ocio y recreo, y que en cambio son compatibles con actividades económicas que son menos invasivas y perjudiciales para el mantenimiento y fomento de estos hábitats.

3 CRÉDITOS

El documento de Avance del PDU de actividad económica de la Plana de l'Alt Camp, ha sido redactado por técnicos de la Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo (DGOTU) del Departamento de la Vicepresidencia y de Políticas Digitales y Territorio.

Dirección del PDU

Josep Armengol i Tatjé. *Subdirector General de Actuaciones Urbanísticas. DGOTU*

Coordinación técnica del PDU

Gemma Fernández Miras. *Jefa de Servicio de Actuaciones Estratégicas. DGOTU*

Adrià Fisas Masferrer. *Responsable de Planes Directores Urbanísticos de Acción Económica. DGOTU*

Redacción del PDU

Albert Mampel Cava. *Arquitecto. DGOTU*

Oriol Bel Segués. *Arquitecto. DGOTU*

Nuria Aguilar Estepa. *Ingeniera de Caminos, Canales y Puertos. DGOTU*

Maria Calsina Salavert. *Jurista. DGOTU*

José Manuel Cuéllar Blanco. *Técnico CAD. DGOTU*

Redactores externos de otros documentos del PDU

Documento inicial estratégico: *Serveis Globals Mediambientals*

Diagnos de la movilidad: *MCRIT*

Diagnos previa de impacto e integración paisajística: *CERCLE, Territori, Paisatge i Arquitectura*

Estudio de inundabilidad: *ICGC*

Estudio para la identificación de riesgos geológicos: *ICGC*