

ESTUDI DELS ASPECTES DEMOGRÀFICS, L'ESTRUCTURA SOCIO-LABORAL I LA TERRITORIALITZACIÓ DELS IMPACTES SOCIOECONÒMICS.

ESTUDI DE L'IMPACTE DE LES INVERSIONS ECONÒMIQUES.

ESTUDI DE MOBILITAT.

ESTUDI DE CRITERIS D'INTEGRACIÓ PAISATGÍSTICA.

ESTUDI DE L'IMPACTE ACÚSTIC DE LES ACTUACIONS.

ESTUDI DE VALORACIÓ DE LA DIMENSIÓ DEL CENTRE LOGÍSTIC.

ESTUDI AGRARI.

ESTUDI DELS ASPECTES DEMOGRÀFICS,
L'ESTRUCTURA SÒCIO-LABORAL I LA
TERRITORIALITZACIÓ DELS IMPACTES
SOCIOECONÒMICS

Estudi dels aspectes demogràfics, l'estructura sociolaboral i la territorialització dels impactes socioeconòmics

**Estudi complementari del Pla director urbanístic per al desenvolupament
d'infraestructures viàries, ferroviàries i logístiques al Penedès**



**Dr. Josep Oliveras Samitier
Dr. Joan Alberich González**

**Grup de Recerca d'Anàlisi Territorial i Estudis Turístics
Departament de Geografia
Universitat Rovira i Virgili**

Maig de 2010

Índex

| | |
|---|-----------|
| Introducció | 2 |
| Objectiu de l'estudi | 2 |
| Metodologia i estructura del document | 2 |
| Primera part. Aspectes demogràfics i immobiliaris..... | 3 |
| Definició de l'àmbit d'estudi | 3 |
| Diagnosi sociodemogràfica municipal i comarcal | 5 |
| Evolució recent de la població i factors de creixement | 5 |
| Estructura per sexe i edat | 7 |
| Projeccions de població municipal i comarcal, 2011-2021..... | 9 |
| Metodologia de càlcul | 9 |
| Plantejament d'hipòtesis i fixació d'escenaris | 9 |
| Principals resultats | 10 |
| Valoració dels resultats | 11 |
| Valoració de les necessitats d'habitatge | 12 |
| Volum i composició del parc d'habitatges | 12 |
| Evolució futura del nombre d'habitatges..... | 13 |
| Segona part. Territorialització dels impactes del LOGIS Penedès..... | 14 |
| Territorialització dels impactes del LOGIS Penedès | 15 |
| Els impactes territorials. Definició | 15 |
| Metodologia | 15 |
| L'anàlisi del LOGIS Penedès a escala europea i nacional | 15 |
| L'impacte psicològic i social percebut pels agents de l'àmbit afectat | 18 |
| L'impacte sobre les activitats agrícoles | 20 |
| L'impacte sobre l'espai urbanitzat i urbanitzable | 22 |
| Els impactes sobre l'estructura social i econòmica de la població..... | 27 |
| Conclusions | 30 |

Introducció

El present document és el fruit d'un conveni entre l'empresa pública CIMALSA, vinculada al Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya i la Fundació de la Universitat Rovira i Virgili (FURV), per mitjà del qual professors del «Grup de Recerca d'Anàlisi Territorial i Estudis Turístics» del Departament de Geografia de la Universitat Rovira i Virgili, s'han encarregat d'elaborar una anàlisi sobre «Aspectes demogràfics, estructura sociolaboral i territorialització dels impactes del LOGIS Penedès» en el marc dels treballs de redacció del Pla Director Urbanístic (PDU) del LOGIS Penedès.

Objectiu de l'estudi

L'objectiu de l'estudi que aquí es presenta és el de realitzar una valoració de l'impacte que la construcció i posada en servei del LOGIS Penedès pot tenir sobre la dinàmica sociodemogràfica dels municipis que hi són més propers. Conseqüentment, l'estudi se centra, bàsicament, en els efectes que la nova infraestructura pot tenir sobre la dinàmica i l'estructura demogràfica de l'àmbit d'estudi, de manera que s'hi avalua quin és el creixement previst de la població en relació al planejament urbanístic vigent i les possibles necessitats d'habitatge que se'n deriven.

Igualment, i en un segon apartat, s'aprofundeix en el planejament territorial vigent (Plans territorials parcials) i en l'anàlisi dels impactes socioeconòmics que el projecte pot tenir en el territori.

Metodologia i estructura del document

Metodològicament, el primer pas necessari és definir i delimitar l'àmbit d'estudi. Malgrat que inicialment s'havia considerat com a àmbit d'influència del LOGIS Penedès la comarca del Baix Penedès, s'ha decidit ampliar aquesta àrea a la comarca veïna de l'Alt Penedès a causa de que la bona accessibilitat —per carreteres, vies ràpides i ferrocarril— fan més que probable que part de la població ocupada directa o indirectament al LOGIS resideixi en aquesta comarca.

En segon lloc, es realitza la diagnosi sociodemogràfica dels municipis que pertanyen a l'àmbit d'estudi indicat. Així, l'objectiu d'aquest apartat és identificar quina ha estat l'evolució recent de la població i dels seus paràmetres principals, com ara l'estructura per sexe i edat, els indicadors en relació a l'activitat o els nivells de fecunditat, que són claus per a l'elaboració de les projeccions de població. Aquestes ocupen el tercer apartat del document i consisteixen en una previsió de

creixement de la població a curt i mitjà termini, prèvia revisió del planejament municipal i territorial. Segons les directrius de l'Institut d'Estadística de Catalunya (IDESCAT), s'han calculat quins són els possibles escenaris de l'evolució de la població de cada un dels municipis estudiats per a l'horitzó temporal de l'any 2021, és a dir, aproximadament uns deu anys vista des del moment actual.

A partir del contrast dels resultats obtinguts amb la distribució territorial prevista de la mà d'obra ocupada del LOGIS Penedès, es fa seguidament una valoració de les possibles necessitats d'habitatge que es desprenen de la nova infraestructura. Finalment, a fi de complementar els aspectes d'impacte socioterritorial es fa una anàlisi per mitjà d'enquestes i entrevistes a diferents agents territorials i experts en logística.

Primera part.

Aspectes demogràfics i immobiliari

Definició de l'àmbit d'estudi

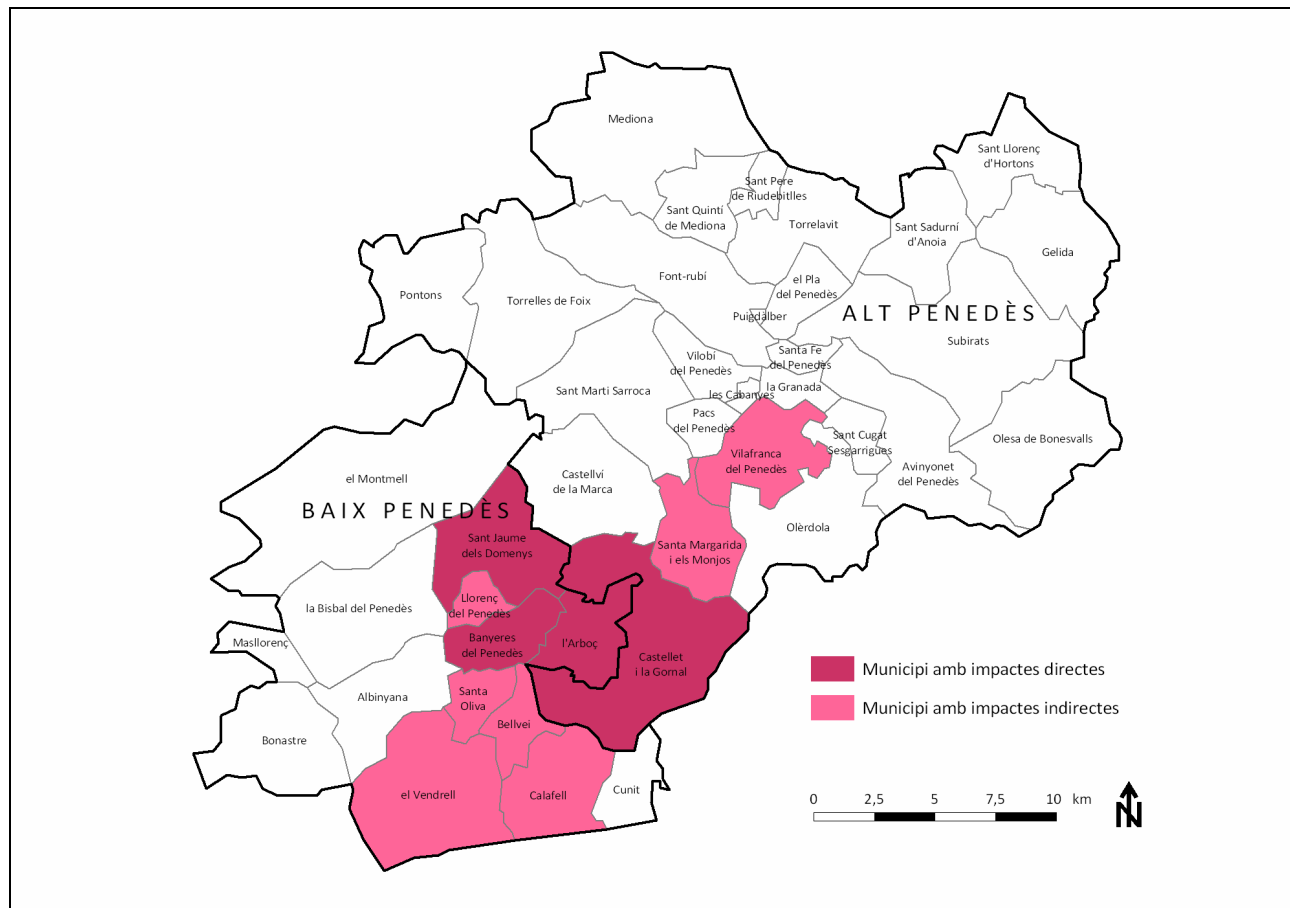
El LOGIS Penedès ocupa una superfície total prevista de 176 hectàrees dels termes municipals de Banyeres del Penedès, l'Arboç i Sant Jaume dels Domenys, a cavall de les comarques de l'Alt Penedès i el Baix Penedès.

Òbviament, però, els impactes demogràfics, econòmics i socials de la nova infraestructura no han de limitar-se a aquests quatre municipis, sinó que cal pensar que s'estendran cap als municipis que més propers. A l'hora de delimitar aquest probable àmbit territorial hom pot usar un model de tipus gravitatori —a partir, d'una banda, de la distància al LOGIS Penedès, ja sigui en línia recta o per mitjà de la xarxa viària en unitats de temps, i, de l'altra, de la grandària poblacional del municipi—, de manera que la distribució dels impactes seguiria una lògica aproximadament concèntrica entorn del centre intermodal previst, tan sols matisada pel volum de població de cada un dels municipis afectats.

No obstant, els resultats obtinguts en aquest exercici es consideren «de màxims», de manera que, d'acord amb la lògica territorial, s'ha optat per reduir territorialment l'àmbit d'estudi seguint dos criteris bàsics que, si bé es basen en la lògica anterior, introdueixen elements de tipus qualitatiu. El primer criteri és incloure entre els municipis susceptibles de rebre els impactes del LOGIS Penedès els que presenten un major volum immobiliari i una major dinàmica del sector, sota la lògica que són aquests àmbits els qui poden atraure i absorbir més probablement la nova demanda d'habitatges que la nova infraestructura pugui generar. Sota aquest prisma, l'àmbit territorial s'amplia als municipis del Vendrell i Calafell —al Baix Penedès— i Vilafranca del Penedès —a l'Alt Penedès. El segon criteri és el de continuïtat i connectivitat del territori, a partir de la presència de determinats eixos de mobilitat bàsics que relliguen i aporten cohesió territorial a tot l'àmbit. Així, comunicant els quatre municipis directament afectats pel PDU i els que s'acaben de ressenyar, s'inclouen també en l'àmbit d'estudi els municipis de Santa Oliva, Bellvei, Llorenç del Penedès i Santa Margarida i els Monjos, els tres primers del Baix Penedès i el restant de l'Alt Penedès.

En conjunt, doncs, l'àmbit de l'estudi és el format per onze municipis (vegeu el mapa 1), set del Baix Penedès (l'Arboç, Banyeres del Penedès, Sant Jaume dels Domenys, Llorenç del Penedès, Santa Oliva, Bellvei, Calafell i el Vendrell) i tres de l'Alt Penedès (Castellet i la Gornal, Santa Margarida i els Monjos i Vilafranca del Penedès).

Mapa 1. Àmbit territorial de l'estudi dels impactes demogràfics, socials i econòmics del LOGIS Penedès



Font: elaboració pròpia.

Diagnosi sociodemogràfica municipal i comarcal

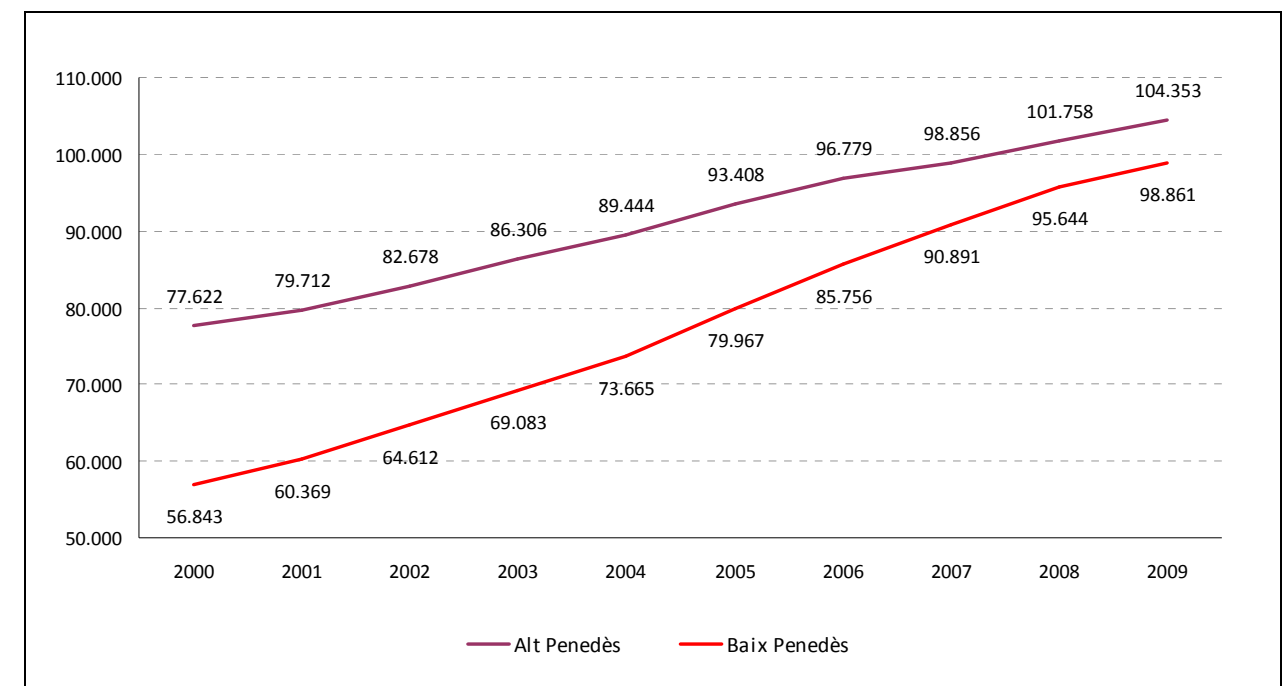
Tot estudi de projeccions demogràfiques comporta realitzar prèviament una anàlisi, una diagnosi, de la població objecte de les projeccions. Més en concret, es tracta, per una banda, d'estudiar l'evolució recent de l'àmbit territorial i els factors demogràfics que l'han fet possible i, per l'altra, el coneixement de l'estructura per edat i sexe, ja que a través d'aquesta es projectarà la població del futur.

Per a realitzar aquest estudi s'ha realitzat l'anàlisi de les dades oficials del Padró Municipal d'Habitants des de l'any 2000 fins a la dada més recent publicada (2009), de manera que les dades reflecteixen allò que s'ha esdevingut els darrers deu anys. Totes les dades estan referides a data 1 de gener de cada any.

Evolució recent de la població i factors del creixement

A escala comarcal, tant l'Alt Penedès com, sobretot, el Baix Penedès, han experimentat un fort creixement de la població els darrers deu anys, fins a superar, en el primer cas, i gairebé assolir, en el segon, els 100.000 habitants (gràfic 1).

Gràfic 1. Evolució de la població. Comarques de l'Alt Penedès i el Baix Penedès, 2000-2009



Font: elaboració pròpia a partir de dades IDESCAT. Dades referides a 1 de gener de cada any.

Aquest creixement es reproduïx, amb major o menor intensitat, en tots els municipis de l'àmbit territorial analitzat (taula 1). És remarcable el pes que la capital té sobre el conjunt de la població comarcal, superior al 33% en tots dos casos.

Taula 1. Evolució de la població. Comarques i municipis, 2000-2009

| Any | Alt Penedès | | | | Baix Penedès | | | | | | | | |
|------|-------------------|-----------------------|-----------------------------|--------------|--------------|------------------------|---------------------|-------------|----------|---------|----------------------|---------|-------|
| | Vilafranca del P. | Castellet i la Gornal | Sta. Margarida i els Monjos | Baix Penedès | Santa Oliva | St. Jaume dels Domenys | Llorenç del Penedès | El Vendrell | Calafell | Bellvei | Banyeres del Penedès | l'Arboç | |
| 2000 | 77.622 | 30.024 | 1.404 | 4.661 | 56.843 | 2.101 | 1.390 | 1.575 | 22.543 | 12.219 | 1.368 | 1.694 | 3.551 |
| 2001 | 79.712 | 30.807 | 1.462 | 4.834 | 60.369 | 2.175 | 1.480 | 1.647 | 23.774 | 13.327 | 1.389 | 1.747 | 3.663 |
| 2002 | 82.678 | 31.939 | 1.508 | 5.179 | 64.612 | 2.286 | 1.596 | 1.692 | 24.997 | 14.637 | 1.431 | 1.830 | 3.873 |
| 2003 | 86.306 | 33.381 | 1.562 | 5.545 | 69.083 | 2.422 | 1.637 | 1.821 | 26.820 | 15.883 | 1.532 | 1.862 | 3.977 |
| 2004 | 89.444 | 34.409 | 1.684 | 5.701 | 73.665 | 2.598 | 1.725 | 1.904 | 28.147 | 17.277 | 1.541 | 2.003 | 4.164 |
| 2005 | 93.408 | 35.864 | 1.798 | 5.933 | 79.967 | 2.700 | 1.877 | 1.997 | 30.225 | 18.905 | 1.643 | 2.303 | 4.562 |
| 2006 | 96.779 | 36.687 | 1.919 | 6.221 | 85.756 | 2.907 | 1.998 | 2.073 | 31.953 | 20.521 | 1.748 | 2.557 | 4.802 |
| 2007 | 98.856 | 36.656 | 2.044 | 6.459 | 90.891 | 2.988 | 2.136 | 2.085 | 33.340 | 21.871 | 1.840 | 2.696 | 5.063 |
| 2008 | 101.758 | 37.364 | 2.181 | 6.768 | 95.644 | 3.133 | 2.348 | 2.157 | 34.931 | 22.939 | 1.985 | 2.845 | 5.377 |
| 2009 | 104.353 | 38.425 | 2.222 | 6.989 | 98.861 | 3.240 | 2.388 | 2.185 | 35.821 | 24.265 | 2.005 | 2.945 | 5.441 |

Font: elaboració pròpia a partir de dades IDESCAT. Dades referides a 1 de gener de cada any.

En termes relatius, podem dir que mentre per cada 100 habitants residents l'any 2000 a l'Alt Penedès, actualment n'hi ha 134, mentre que la proporció al Baix Penedès és encara més gran: 174 (taula 2). A escala municipal el que més es destaca és el creixement del municipi de Calafell, que entre 2000 i 2009 ha gairebé duplicat el nombre d'habitants empadronats. Per contra, els municipis menys dinàmics, però amb creixements no gens menyspreables, se situen a l'interior de la comarca del Baix Penedès i coincideixen amb els que tradicionalment tenien un major caràcter rural —Llorenç del Penedès, Bellvei i Santa Oliva.

Taula 2. Ritmes de creixement de la població. Municipis i comarques, 2000-2009 (2000=100)

| Any | Alt Penedès | | | | Baix Penedès | | | | | | | | |
|------|-------------------|-----------------------|-----------------------------|--------------|--------------|------------------------|---------------------|-------------|----------|---------|----------------------|---------|-------|
| | Vilafranca del P. | Castellet i la Gornal | Sta. Margarida i els Monjos | Baix Penedès | Santa Oliva | St. Jaume dels Domenys | Llorenç del Penedès | El Vendrell | Calafell | Bellvei | Banyeres del Penedès | l'Arboç | |
| 2001 | 102,7 | 102,6 | 104,1 | 103,7 | 106,2 | 103,5 | 106,5 | 104,6 | 105,5 | 109,1 | 101,5 | 103,1 | 103,2 |
| 2002 | 106,5 | 106,4 | 107,4 | 111,1 | 113,7 | 108,8 | 114,8 | 107,4 | 110,9 | 119,8 | 104,6 | 108,0 | 109,1 |
| 2003 | 111,2 | 111,2 | 111,3 | 119,0 | 121,5 | 115,3 | 117,8 | 115,6 | 119,0 | 130,0 | 112,0 | 109,9 | 112,0 |
| 2004 | 115,2 | 114,6 | 119,9 | 122,3 | 129,6 | 123,7 | 124,1 | 120,9 | 124,9 | 141,4 | 112,6 | 118,2 | 117,3 |
| 2005 | 120,3 | 119,5 | 128,1 | 127,3 | 140,7 | 128,5 | 135,0 | 126,8 | 134,1 | 154,7 | 120,1 | 136,0 | 128,5 |
| 2006 | 124,7 | 122,2 | 136,7 | 133,5 | 150,9 | 138,4 | 143,7 | 131,6 | 141,7 | 167,9 | 127,8 | 150,9 | 135,2 |
| 2007 | 127,4 | 122,1 | 145,6 | 138,6 | 159,9 | 142,2 | 153,7 | 132,4 | 147,9 | 179,0 | 134,5 | 159,1 | 142,6 |
| 2008 | 131,1 | 124,4 | 155,3 | 145,2 | 168,3 | 149,1 | 168,9 | 137,0 | 155,0 | 187,7 | 145,1 | 167,9 | 151,4 |
| 2009 | 134,4 | 128,0 | 158,3 | 149,9 | 173,9 | 154,2 | 171,8 | 138,7 | 158,9 | 198,6 | 146,6 | 173,8 | 153,2 |

Font: elaboració pròpia a partir de dades IDESCAT. Dades referides a 1 de gener de cada any.

Dels dos possibles factors del creixement —el natural (la diferència entre els naixements i les defuncions) i el migratori (el saldo entre les immigracions i les emigracions)—, és el segon el que explica en gran mesura aquesta evolució.

Migració en la seva doble vessant: d'una banda, el gran *boom* que ha experimentat la immigració internacional, en la majoria dels casos procedent directament de l'estranger, que ha significat un augment molt gran de la població resident de nacionalitat estrangera, fins a assolir el 14,7% del total a l'Alt Penedès i el 19,3% al Baix Penedès (taula 3). Territorialment parlant, la seva distribució a escala municipal és força diferent: mentre a l'Arboç significa gairebé una tercera part de la població total (el 29,7%), a l'extrem contrari se situa Llorenç del Penedès, on la població de nacionalitat estrangera tan sols representa el 6,8% del total. Faci's notar que els municipis amb menor immigració són els que, com acabem de dir, presenten un dinamisme demogràfic menor, fet que confirma la preponderància del factor migratori en el creixement municipal.

Caldrà veure si la situació actual d'incertesa econòmica significa un fre en l'arribada de nova població, com sembla indicar el cert estancament observat els dos darrers anys.

Taula 3. Percentatge de població de nacionalitat estrangera sobre el total. Municipis i comarques, 2000-2009

| Any | Alt Penedès | | | | Baix Penedès | | | | | | | | |
|------|-------------|-------------------|-----------------------|-----------------------------|--------------|-------------|------------------------|---------------------|-------------|----------|--------|----------------------|---------|
| | | Vilafranca del P. | Castellet i la Gornal | Sta. Margarida i els Monjos | | Santa Oliva | St. Jaume dels Domenys | Llorenç del Penedès | El Vendrell | Calafell | Belvei | Banyeres del Penedès | l'Arboç |
| 2000 | 2,6% | 3,0% | 1,7% | 3,6% | 4,5% | 2,3% | 2,6% | 1,7% | 4,6% | 5,2% | 5,3% | 4,1% | 3,6% |
| 2001 | 4,0% | 4,8% | 2,2% | 6,5% | 6,1% | 3,4% | 4,2% | 2,4% | 5,9% | 7,5% | 6,6% | 6,2% | 5,5% |
| 2002 | 5,5% | 6,7% | 3,1% | 8,8% | 7,9% | 4,6% | 5,2% | 3,5% | 7,3% | 9,7% | 7,4% | 7,4% | 9,1% |
| 2003 | 7,4% | 8,9% | 3,9% | 12,1% | 10,0% | 6,3% | 5,1% | 4,5% | 9,8% | 11,5% | 9,1% | 7,5% | 11,1% |
| 2004 | 8,7% | 10,6% | 4,1% | 13,7% | 11,4% | 7,1% | 5,6% | 5,2% | 11,5% | 12,3% | 9,3% | 6,7% | 14,3% |
| 2005 | 10,8% | 13,3% | 3,9% | 16,0% | 13,7% | 9,5% | 7,4% | 6,3% | 13,9% | 14,6% | 11,0% | 8,3% | 19,0% |
| 2006 | 12,5% | 15,3% | 5,2% | 18,4% | 15,3% | 10,2% | 7,5% | 7,1% | 15,6% | 16,3% | 11,5% | 9,2% | 21,2% |
| 2007 | 12,7% | 15,6% | 6,8% | 17,9% | 16,5% | 10,7% | 7,0% | 6,6% | 17,2% | 17,0% | 11,0% | 8,0% | 24,5% |
| 2008 | 13,6% | 16,6% | 7,3% | 19,3% | 18,1% | 11,3% | 7,7% | 5,8% | 18,9% | 18,3% | 12,9% | 9,0% | 29,9% |
| 2009 | 14,7% | 17,9% | 6,9% | 21,3% | 19,3% | 12,0% | 7,1% | 6,8% | 19,8% | 19,7% | 13,3% | 9,3% | 29,7% |

Font: elaboració pròpia a partir de dades IDESCAT. Dades referides a 1 de gener de cada any.

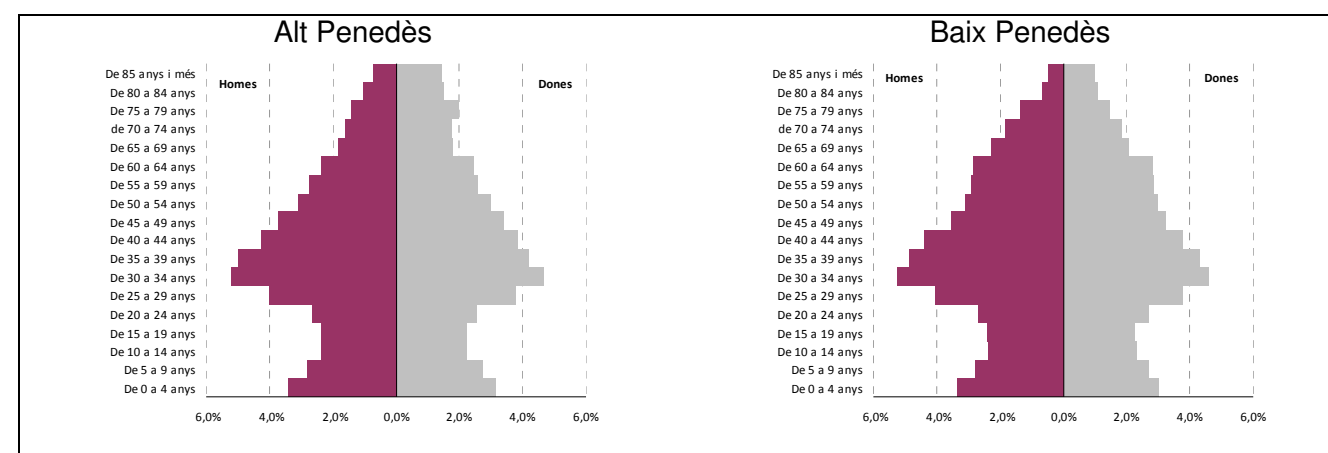
L'altre component de la immigració és la formada per l'anomenada migració interior catalana: població que, procedent del centre de la regió metropolitana de Barcelona, tendeix a anar-se desconcentrant en el territori fruit de la dinàmica metropolitanitzadora del territori català, que cada cop més actua com una gran regió integrada funcional i espacialment. Així, les comarques de l'Alt i del Baix Penedès han rebut en els últims anys un important flux de persones novingudes —sovint parelles joves-adultes, amb o sense fills— que opten per establir la seva residència en aquesta nova perifèria metropolitana, atrets, principalment, pel menor preu del sòl respecte de l'àrea central.

Sense entrar gaire en els impactes que aquest fet pot generar, tan sols es vol destacar aquí l'augment de la mobilitat quotidiana que aquest fet genera: com que la majoria de les persones que han realitzat un canvi residencial mantenen el lloc de treball original, les necessitats de desplaçament han augmentat —l'autocontenció municipal ha anat disminuint progressivament—, al mateix temps que també ho ha fet la distància mitjana recorreguda (no així el temps mitjà de desplaçament, que es manté relativament estable gràcies a les millors condicions d'accessibilitat).

Estructura per sexe i edat

L'altre gran efecte que la immigració —tant la nacional com, sobretot, la internacional— ha tingut en el territori analitzat és, en primer lloc, un cert rejuveniment de l'estructura per edats de la població i, en segon terme, una certa recuperació de la fecunditat i, en conseqüència, dels nivells de natalitat.

Tal com s'aprecia en les piràmides de població de les comarques de l'Alt i el Baix Penedès (gràfic 2), es tracta d'una població adulta-jove, amb un predomini de les franges d'edat entre els 25 i els 45 anys, corresponents a les generacions nascudes entre els anys 1965 i 1985 aproximadament.

Gràfic 2. Piràmides de població per sexe i edat. Comarques de l'Alt Penedès i el Baix Penedès, 1 de gener de 2009

Font: elaboració pròpia a partir de dades IDESCAT.

Són generacions «plenes» per dos motius principals: d'una banda, són els i les protagonistes del *baby boom* que s'esdevingué a l'Estat espanyol des de principi dels anys seixanta i que finalitza a principi dels vuitanta; i, de l'altra, perquè és en aquestes edats on es concentra l'arribada de població estrangera, econòmicament activa.

D'aquesta primera característica en deriva una altra no menys important: el repunt observat en la natalitat, que té el seu reflex en l'eixamplament de la base de la piràmide. Novament s'hi combinen dos factors diferenciats: d'una banda, el patró de natalitat (mesurada a partir de la taxa bruta de natalitat) tendeixen a augmentar fruit del gran volum de població femenina en edat reproductiva; i, de l'altra, també la fecunditat està augmentant: l'índex sintètic de fecunditat, que mesura el nombre mitjà de fills per dona, ha passat de l'1,34 l'any 2000 a l'1,71 el 2008 a l'Alt Penedès, i de l'1,37 a l'1,76 al Baix Penedès. Per dir-ho de forma planera: hi ha més dones en edat de ser mares i, a més, el nombre mitjà de fills per dona ha augmentat.

Finalment, és ressenyable el progressiu eixamplament de la cúspide la piràmide, fruit de la millora progressiva de l'esperança de vida de la població catalana, si bé en les edats més avançades encara s'observa una clara feminització de l'envelliment.

Territorialment, les estructures d'edat apuntades per al conjunt de les comarques de l'Alt i el Baix Penedès es reproduïen sense grans diferències en cada un dels municipis analitzats. Tan sols en

aquells municipis on la presència d'immigració és menor, el percentatge de població en edat de treballar —entre els 16 i els 64 anys— és també menor (taula 4).

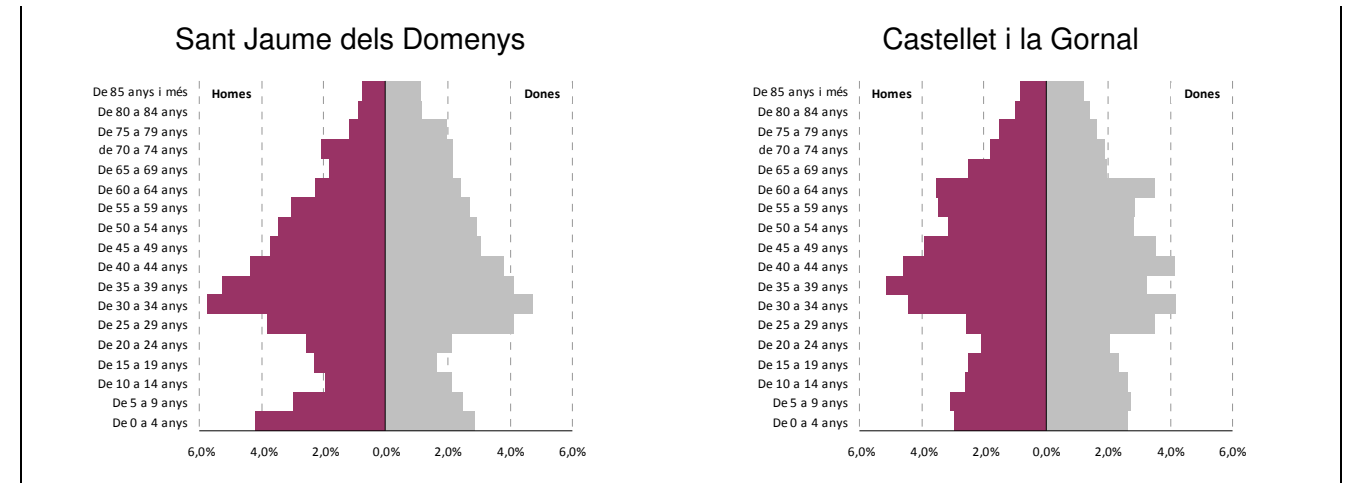
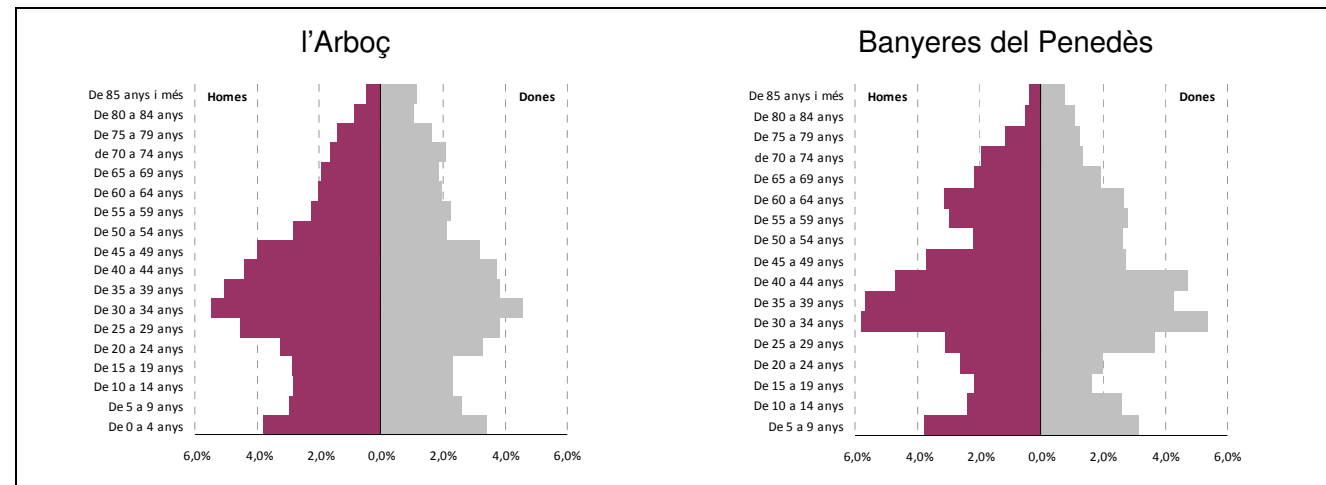
Taula 4. Estructura de la població per edats. Comarques i municipis, 1 de gener de 2009

| Edat | Alt Penedès | Comarques | | | Baix Penedès | Municipis | | | | | | | |
|--------|-------------|-------------------|-----------------------|-----------------------------|--------------|-------------|------------------------|---------------------|-------------|----------|---------|----------------------|---------|
| | | Vilafranca del P. | Castellet i la Gornal | Sta. Margarida i els Monjos | | Santa Oliva | St. Jaume dels Domenys | Llorenç del Penedès | El Vendrell | Calafell | Bellvei | Banyeres del Penedès | l'Arboç |
| 0-14 | 16,7% | 16,1% | 16,7% | 18,4% | 16,6% | 17,3% | 16,6% | 17,9% | 17,0% | 15,5% | 18,6% | 18,8% | 18,0% |
| 15-64 | 68,1% | 69,1% | 67,6% | 70,6% | 69,4% | 67,1% | 68,1% | 67,3% | 69,8% | 70,8% | 67,3% | 68,7% | 67,9% |
| 65 i + | 15,2% | 14,8% | 15,8% | 11,0% | 14,1% | 15,6% | 15,3% | 14,8% | 13,2% | 13,7% | 14,1% | 12,5% | 14,1% |
| Total | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |

Font: elaboració pròpia a partir de dades IDESCAT.

A tall d'exemple, es reproduïxen les piràmides de població dels quatre municipis amb afectació del seu terme municipal —Castellet i la Gornal, Sant Jaume dels Domenys, Banyeres del Penedès i l'Arboç—. Totes presenten les característiques anteriorment citades, si bé en els casos dels municipis més petits, la piràmide està subjecta a certes anomalies fruites de la migradesa d'efectius en determinades franges d'edat, al mateix temps que s'hi observa un major envelliment de la població (gràfic 3).

Gràfic 3. Piràmides de població per sexe i edat. Comarques de l'Alt Penedès i el Baix Penedès, 1 de gener de 2009



Font: elaboració pròpia a partir de dades IDESCAT.

Projeccions de població municipal i comarcal, 2011-2021

A partir de la diagnosi sociodemogràfica de l'àmbit territorial d'estudi, s'ha volgut realitzar un exercici prospectiu de quina pot ser l'evolució futura a curt-mitjà termini de cada un dels municipis analitzats. Per aquest motiu, s'han realitzat sengles projeccions de població per al període comprès entre els anys 2011 i 2021, adoptant la mateixa cronologia que l'IDESCAT ha utilitzat en les seves recents projeccions a escala comarcal.

Pel que fa a la metodologia, tal com s'explica en l'apartat corresponent, es basa en el mètode dels components, resultat sobre l'estructura actual —la dibuixada en la diagnosi— d'unes determinades hipòtesis de moviment natural i migratori, elaborades pel propi IDESCAT. En funció de la combinació d'aquestes hipòtesis s'obtidran tres escenaris, que s'han anomenat alt, mitjà i baix, respectivament. La presentació de diversos escenaris és habitual en qualsevol estudi de projeccions i permet veure com serà una població si es compleixen determinades hipòtesis. Evidentment, les hipòtesis formulades són normalment aquelles que presenten una certa plausibilitat, però no es pot oblidar que elaborar projeccions de població —i més a una escala territorial petita com és el d'aquest estudi—, té una grau d'incertesa força alt. En definitiva, el que es presenta aquí són diversos escenaris més o menys probables de quina pot ser l'evolució de la població dels propers anys, motiu pel qual no s'ha d'entendre com una previsió tancada.

Metodologia de càlcul

Les projeccions de població a escala municipal que es presenten a continuació s'han obtingut a partir de les projeccions de població més recents elaborades per l'IDESCAT el mes de novembre de 2009, en base a les xifres poblacionals de l'any 2008 (per llei, l'IDESCAT ha de renovar les seves projeccions de població cada cinc anys).

Aquestes projeccions presenten l'inconvenient de la seva escala territorial, ja que la unitat més petita per la qual presenten resultats és la comarca. No obstant, el propi IDESCAT ha elaborat un document de treball per a l'obtenció de projeccions municipals a partir de les projeccions comarcals,¹ procés que hem seguit en el present treball.

Aquest procés es basa, principalment, en el càlcul de l'evolució recent del pes percentuals que la població de cada un dels municipis té sobre el conjunt de la població comarcal i la seva aplicació en el càlcul de l'evolució futura de la població.

Com a principal avantatge presenta la facilitat de càlcul, si bé el principal inconvenient és l'excessiva simplificació de la tendència del creixement o del decreixement municipal en relació al comportament del conjunt de la comarca. És per això que, en el nostre cas, s'ha volgut precisar la dinàmica demogràfica municipal a partir de les principals tendències de fecunditat, mortalitat i migracions detectades en la diagnosi sociodemogràfica de cada un dels àmbits municipis estudiats. Així, s'ha comparat la tendència d'aquests paràmetres a escala municipal amb el que s'esdevé a la comarca, a fi de detectar diferències de comportament que permetin precisar millor l'evolució probable de la població municipal.

Plantejament d'hipòtesis i fixació d'escenaris

Les projeccions de població s'han elaborat amb el mètode dels components. Aquest mètode consisteix a afegir anualment a la piràmide de partida els components del creixement demogràfic (naixements, defuncions, immigracions i emigracions). La piràmide de partida de les noves projeccions és la població a 1 de gener del 2008, obtinguda a partir del padró municipal d'habitants. La data de referència de les poblacions projectades és l'1 de gener de cada any, amb horitzó final l'any 2021, en considerar-se que l'evolució futura dels components del creixement, i en particular de la migració, a més llarg termini és molt incerta, i més en el context actual de crisi econòmica.

Respecte a l'evolució futura dels components, s'han considerat tres hipòtesis —alta, mitjana i baixa— per a cada un d'aquests: la fecunditat, l'esperança de vida, la migració amb la resta d'Espanya, la migració amb l'estranger i la migració interna. A partir de la combinació d'aquestes hipòtesis, s'han fixat tres escenaris:²

- **Escenari mitjà.** Aquest escenari pretén reflectir l'evolució que es considera més probable del creixement i l'estructura demogràfica a Catalunya, d'acord amb les dades recents. És un escenari de tipus continuïsta, en tant que ens indica quina seria la població del territori si continuessin les condicions actuals i dels darrers anys.

¹ «Obtenció de projeccions de població municipals a partir de les projeccions de població comarcals (base 2008)». <<http://www.idescat.cat/cat/idescat/publicacions/cataleg/pdfdocs/oppm08.pdf>> (en línia. Consulta: 29 de març de 2010).

² Per als valors de cada una de les hipòtesis vegeu «Projeccions de població 2021-2041 (base 2008). Principals resultats» <<http://www.idescat.cat/cat/idescat/publicacions/cataleg/pdfdocs/pp2021-2041pr.pdf>> (en línia. Consulta: 3 de maig de 2010).

- **L'escenari alt.** Suposa un increment dels valors dels tres paràmetres del creixement: fecunditat, esperança de vida alta i migració.
- **Escenari baix.** En contraposició amb l'anterior, pressuposa una combinació de fecunditat, esperança de vida i migració baixes. Els escenaris alt i baix ofereixen la possibilitat d'avaluar els nivells de població màxima i mínima que l'àmbit analitzat podria presentar en el futur.

Principals resultats

A continuació (taula 5) es presenten els resultats obtinguts en les projeccions de població, tant a escala comarcal (elaborades per l'IDESCAT) com per cada un dels onze municipis considerats (a partir dels resultats de les anteriors). En tots dos casos —recordem-ho—, s'han de prendre els resultats com a tendències de creixement, segons el grau de compliment de les hipòtesis plantejades, i no pas com escenaris reals de creixement.

Taula 5. Població projectada segons l'escenari. Municipis i comarques, 2011-2021

| Any | Alt Penedès | | |
|------|-------------|---------|---------|
| | Escenari | | |
| | Baix | Mitjà | Alt |
| 2011 | 105.641 | 107.966 | 110.011 |
| 2012 | 106.656 | 109.756 | 112.434 |
| 2013 | 107.649 | 111.527 | 114.747 |
| 2014 | 108.603 | 113.265 | 116.984 |
| 2015 | 109.499 | 114.919 | 119.145 |
| 2016 | 110.369 | 116.514 | 121.249 |
| 2017 | 111.177 | 118.052 | 123.298 |
| 2018 | 111.925 | 119.521 | 125.308 |
| 2019 | 112.618 | 120.942 | 127.269 |
| 2020 | 113.249 | 122.305 | 129.201 |
| 2021 | 113.846 | 123.632 | 131.093 |

| Any | Baix Penedès | | |
|------|--------------|---------|---------|
| | Escenari | | |
| | Baix | Mitjà | Alt |
| 2011 | 99.115 | 101.744 | 105.146 |
| 2012 | 100.688 | 104.156 | 108.582 |
| 2013 | 102.186 | 106.500 | 111.816 |
| 2014 | 103.608 | 108.741 | 114.896 |
| 2015 | 104.941 | 110.871 | 117.842 |
| 2016 | 106.205 | 112.895 | 120.667 |
| 2017 | 107.376 | 114.805 | 123.371 |
| 2018 | 108.441 | 116.629 | 125.989 |
| 2019 | 109.423 | 118.345 | 128.505 |
| 2020 | 110.322 | 119.985 | 130.934 |
| 2021 | 111.152 | 121.549 | 133.295 |

| Any | l'Arboç | | |
|------|----------|-------|-------|
| | Escenari | | |
| | Baix | Mitjà | Alt |
| 2011 | 5.255 | 5.394 | 5.574 |
| 2012 | 5.239 | 5.419 | 5.650 |
| 2013 | 5.218 | 5.439 | 5.710 |
| 2014 | 5.193 | 5.450 | 5.759 |
| 2015 | 5.162 | 5.454 | 5.797 |
| 2016 | 5.127 | 5.450 | 5.826 |
| 2017 | 5.088 | 5.440 | 5.846 |
| 2018 | 5.043 | 5.424 | 5.859 |
| 2019 | 4.994 | 5.402 | 5.865 |
| 2020 | 4.942 | 5.375 | 5.865 |
| 2021 | 4.887 | 5.344 | 5.860 |

| Any | Banyeres del Penedès | | |
|------|----------------------|-------|-------|
| | Escenari | | |
| | Baix | Mitjà | Alt |
| 2011 | 2.925 | 3.003 | 3.103 |
| 2012 | 2.957 | 3.059 | 3.189 |
| 2013 | 2.987 | 3.113 | 3.269 |
| 2014 | 3.015 | 3.164 | 3.343 |
| 2015 | 3.039 | 3.211 | 3.413 |
| 2016 | 3.061 | 3.254 | 3.478 |
| 2017 | 3.081 | 3.294 | 3.540 |
| 2018 | 3.097 | 3.330 | 3.598 |
| 2019 | 3.110 | 3.364 | 3.652 |
| 2020 | 3.121 | 3.394 | 3.704 |
| 2021 | 3.130 | 3.422 | 3.753 |

| Any | Llorenç del Penedès | | |
|------|---------------------|-------|-------|
| | Escenari | | |
| | Baix | Mitjà | Alt |
| 2011 | 2.087 | 2.143 | 2.214 |
| 2012 | 2.070 | 2.141 | 2.232 |
| 2013 | 2.051 | 2.137 | 2.244 |
| 2014 | 2.030 | 2.130 | 2.251 |
| 2015 | 2.007 | 2.120 | 2.253 |
| 2016 | 1.982 | 2.107 | 2.252 |
| 2017 | 1.957 | 2.092 | 2.248 |
| 2018 | 1.929 | 2.074 | 2.241 |
| 2019 | 1.900 | 2.055 | 2.231 |
| 2020 | 1.870 | 2.034 | 2.219 |
| 2021 | 1.839 | 2.011 | 2.205 |

| Any | Sant Jaume dels Domenys | | |
|------|-------------------------|-------|-------|
| | Escenari | | |
| | Baix | Mitjà | Alt |
| 2011 | 2.350 | 2.412 | 2.493 |
| 2012 | 2.365 | 2.447 | 2.551 |
| 2013 | 2.378 | 2.479 | 2.603 |
| 2014 | 2.389 | 2.508 | 2.650 |
| 2015 | 2.398 | 2.533 | 2.692 |
| 2016 | 2.404 | 2.556 | 2.732 |
| 2017 | 2.408 | 2.575 | 2.767 |
| 2018 | 2.410 | 2.592 | 2.800 |
| 2019 | 2.409 | 2.605 | 2.829 |
| 2020 | 2.406 | 2.617 | 2.856 |
| 2021 | 2.402 | 2.627 | 2.881 |

| Any | Santa Oliva | | |
|------|-------------|-------|-------|
| | Escenari | | |
| | Baix | Mitjà | Alt |
| 2011 | 3.149 | 3.232 | 3.340 |
| 2012 | 3.149 | 3.257 | 3.396 |
| 2013 | 3.146 | 3.279 | 3.443 |
| 2014 | 3.141 | 3.296 | 3.483 |
| 2015 | 3.132 | 3.309 | 3.517 |
| 2016 | 3.120 | 3.317 | 3.545 |
| 2017 | 3.106 | 3.321 | 3.569 |
| 2018 | 3.088 | 3.321 | 3.588 |
| 2019 | 3.068 | 3.318 | 3.603 |
| 2020 | 3.045 | 3.312 | 3.614 |
| 2021 | 3.021 | 3.303 | 3.622 |

| Any | Bellvei | | |
|------|----------|-------|-------|
| | Escenari | | |
| | Baix | Mitjà | Alt |
| 2011 | 1.934 | 1.985 | 2.052 |
| 2012 | 1.927 | 1.993 | 2.078 |
| 2013 | 1.918 | 1.999 | 2.099 |
| 2014 | 1.908 | 2.002 | 2.116 |
| 2015 | 1.895 | 2.002 | 2.128 |
| 2016 | 1.881 | 2.000 | 2.138 |
| 2017 | 1.866 | 1.995 | 2.144 |
| 2018 | 1.848 | 1.988 | 2.147 |
| 2019 | 1.829 | 1.978 | 2.148 |
| 2020 | 1.809 | 1.967 | 2.147 |
| 2021 | 1.788 | 1.955 | 2.144 |

| Any | Calafell | | |
|------|----------|--------|--------|
| | Escenari | | |
| | Baix | Mitjà | Alt |
| 2011 | 24.280 | 24.727 | 25.286 |
| 2012 | 25.052 | 25.716 | 26.576 |
| 2013 | 25.826 | 26.715 | 27.850 |
| 2014 | 26.597 | 27.720 | 29.104 |
| 2015 | 27.366 | 28.722 | 30.348 |
| 2016 | 28.128 | 29.718 | 31.586 |
| 2017 | 28.888 | 30.707 | 32.821 |
| 2018 | 29.638 | 31.689 | 34.053 |
| 2019 | 30.374 | 32.668 | 35.290 |
| 2020 | 31.103 | 33.639 | 36.526 |
| 2021 | 31.822 | 34.609 | 37.767 |

| | el Vendrell | | |
|--|-------------|--------|--------|
| | Escenari | | |
| | Baix | Mitjà | Alt |
| | 35.044 | 35.689 | 36.495 |
| | 35.351 | 36.288 | 37.502 |
| | 35.629 | 36.857 | 38.423 |
| | 35.875 | 37.390 | 39.256 |
| | 36.088 | 37.876 | 40.020 |
| | 36.265 | 38.315 | 40.724 |
| | 36.414 | 38.707 | 41.372 |
| | 36.526 | 39.053 | 41.967 |
| | 36.598 | 39.361 | 42.520 |
| | 36.639 | 39.627 | 43.029 |
| | 36.650 | 39.860 | 43.497 |

| Any | Castellet i la Gornal | | |
|------|-----------------------|-------|-------|
| | Escenari | | |
| | Baix | Mitjà | Alt |
| 2011 | 2.331 | 2.382 | 2.427 |
| 2012 | 2.395 | 2.465 | 2.525 |
| 2013 | 2.461 | 2.550 | 2.623 |
| 2014 | 2.527 | 2.636 | 2.722 |
| 2015 | 2.594 | 2.722 | 2.822 |
| 2016 | 2.661 | 2.810 | 2.924 |
| 2017 | 2.729 | 2.898 | 3.027 |
| 2018 | 2.797 | 2.986 | 3.131 |
| 2019 | 2.864 | 3.076 | 3.237 |
| 2020 | 2.932 | 3.167 | 3.345 |
| 2021 | 3.000 | 3.258 | 3.455 |

| | Santa Margarida i els Monjos | | |
|--|------------------------------|--------|--------|
| | Escenari | | |
| | Baix | Mitjà | Alt |
| | 7.342 | 7.504 | 7.646 |
| | 7.551 | 7.770 | 7.960 |
| | 7.763 | 8.043 | 8.275 |
| | 7.978 | 8.321 | 8.594 |
| | 8.195 | 8.600 | 8.916 |
| | 8.414 | 8.882 | 9.243 |
| | 8.634 | 9.168 | 9.575 |
| | 8.854 | 9.455 | 9.913 |
| | 9.075 | 9.746 | 10.256 |
| | 9.296 | 10.040 | 10.606 |
| | 9.520 | 10.338 | 10.962 |

| Any | Vilafranca del Penedès | | |
|------|------------------------|--------|--------|
| | Escenari | | |
| | Baix | Mitjà | Alt |
| 2011 | 38.328 | 38.902 | 39.384 |
| 2012 | 38.535 | 39.383 | 40.129 |
| 2013 | 38.722 | 39.848 | 40.820 |
| 2014 | 38.899 | 40.301 | 41.464 |
| 2015 | 39.060 | 40.736 | 42.074 |
| 2016 | 39.197 | 41.137 | 42.650 |
| 2017 | 39.323 | 41.512 | 43.199 |
| 2018 | 39.425 | 41.863 | 43.723 |
| 2019 | 39.503 | 42.184 | 44.227 |
| 2020 | 39.561 | 42.485 | 44.708 |
| 2021 | 39.596 | 42.763 | 45.174 |

Font: Elaboració pròpia a partir de dades IDESCAT. El requadre més fosc indica l'escenari que es considera més plausible.

Valoració dels resultats

Els resultats obtinguts en cada un dels escenaris plantegen uns escenaris diferenciats per cada comarca i municipi analitzats, amb diferents probabilitats de compliment (l'escenari més plausible en cada cas s'ha volgut assenyalar de color gris en cada una de les taules).

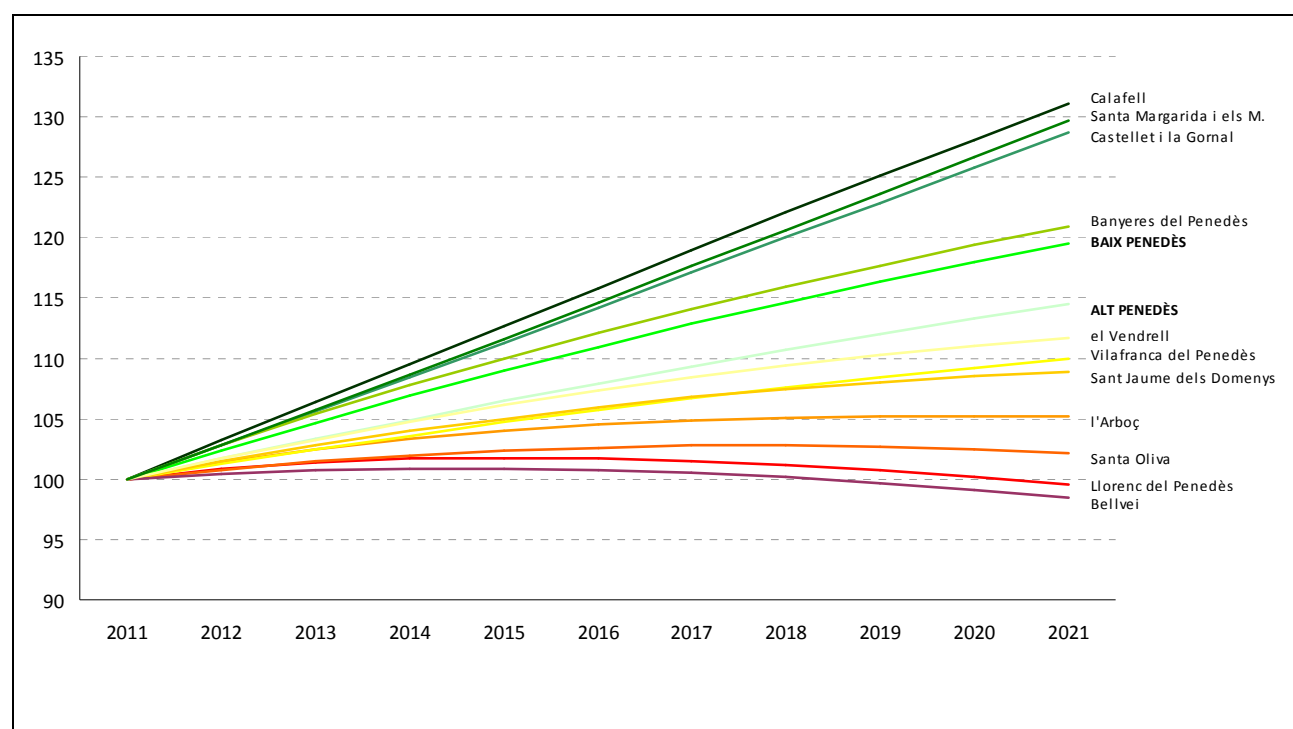
A mode de resum, els resultats obtinguts es poden valorar de la següent manera:

- **Creixement comarcal.** Els tres escenaris plantejats per a les comarques de l'Alt Penedès i el Baix Penedès indiquen un creixement moderat de la seva població. Dels tres escenaris esbossats, el més probable sembla el mitjà, que implica el manteniment actual de la tendència al creixement, fruit, d'una banda, de la immigració internacional —tot i que en un futur no gaire llunyà caldrà valorar quin hi ha estat l'impacte de la crisi econòmica— i, de l'altra, la tendència a la metropolitanització del territori català, amb l'arribada de nova població procedent del nucli central de la regió metropolitana de Barcelona en busca d'unes millors condicions residencials fruit del menor preu del sòl. En la majoria dels casos, a més, es tracta de població jove-adulta, en edats fèrtils, de la que s'espera una certa contribució important en la recuperació dels nivells de fecunditat d'aquestes comarques —i, per tant, el consegüent augment de la natalitat— a curt termini.
- **Escenari baix.** Situaríem en aquest context dos dels municipis de l'Alt Penedès (Castellet i la Gornal i Santa Margarida i els Monjos) i un del Baix Penedès (Calafell): es tracta de dos municipis que els últims anys han experimentat un creixement moderat-alt, i per tant, tots els escenaris preveuen el manteniment de la tendència, amb creixements importants fins i tot en el més baix. El cas de Calafell és especialment significatiu del creixement de l'àrea litoral tarragonina, amb un dinamisme urbanístic recent molt elevat, al que s'ha de sumar la progressiva transformació de segones residències en habitatges principals.
- **Escenari mitjà.** Com s'ha dit, és l'escenari que podem considerar tendencial i, per aquest motiu, el més probable en la majoria dels municipis estudiats, en tant que preveu creixements moderats en els municipis interiors i més elevats a les dues capitals comarcals: el Vendrell i Vilafranca del Penedès.
- **Escenari elevat.** Es correspon a quatre dels municipis més propers al LOGIS Penedès: l'Arboç, Banyeres del Penedès, Sant Jaume dels Domenys i Llorenç del Penedès. Són municipis amb creixement recent similar al del conjunt comarcal els darrers anys, però que, fruit de l'impacte de la nova infraestructura, es preveu que en els propers puguin experimentar una

major dinàmica demogràfica. Amb tot, malgrat aquest escenari elevat, la població de Llorenç del Penedès fregaria un cert estancament.

- **Creixements relatius.** A fi de fer comparables els ritmes de creixement de cada un dels municipis i comarques analitzats, el gràfic 4 mostra l'evolució possible de la seva població segons l'escenari més plausible —que acabem de descriure— prenent com a base 100 el primer any projectat: 2011. Així, l'indicador mostra quina població tindria cada àmbit per cada 100 persones residents l'any 2011. S'hi mostra clarament com, a excepció de Bellvei i Llorenç del Penedès —que experimenten pèrdues lleugeres de població—, la resta de l'àmbit territorial presenta creixements moderats, i en alguns casos, elevats de la població en tot el període temporal projectat.

Gràfic 4. Creixement previst de cada municipi i comarca en l'escenari més plausible, 2011-2021 (2011=100)



Font: elaboració pròpia a partir de dades IDESCAT. Dades referides a 1 de gener de cada any.

Valoració de les necessitats d'habitatge

Projectar quina pot ser l'evolució possible de la demanda d'habitatge dels quatre municipis amb afectació directa del PDU del LOGIS Penedès és una tasca difícil, no tan sols per la imprevisibilitat del seu comportament —a diferència de les dinàmiques demogràfiques, que presenten una certa inèrcia temporal, que en facilita el coneixement de l'evolució futura— sinó per la gran dependència que té en relació al planejament municipal vigent.

Per aquest motiu, s'ha realitzat una anàlisi del que s'ha esdevingut els darrers deu anys, a partir dels certificats finals d'obra atorgats pel col·legi d'aparelladors que recull la web de l'IDESCAT. Aquesta font ens permet conèixer el nombre d'habitatges acabats anualment, però no pas quina ha estat l'evolució del volum total d'habitatges del municipi. Malauradament, aquesta última informació tan sols està disponible per a l'any 2001, ja que, en tractar-se d'una informació de tipus censal, no serà actualitzada fins l'elaboració de la pròxima operació censal, l'any 2011.

Volum i composició del parc d'habitatges

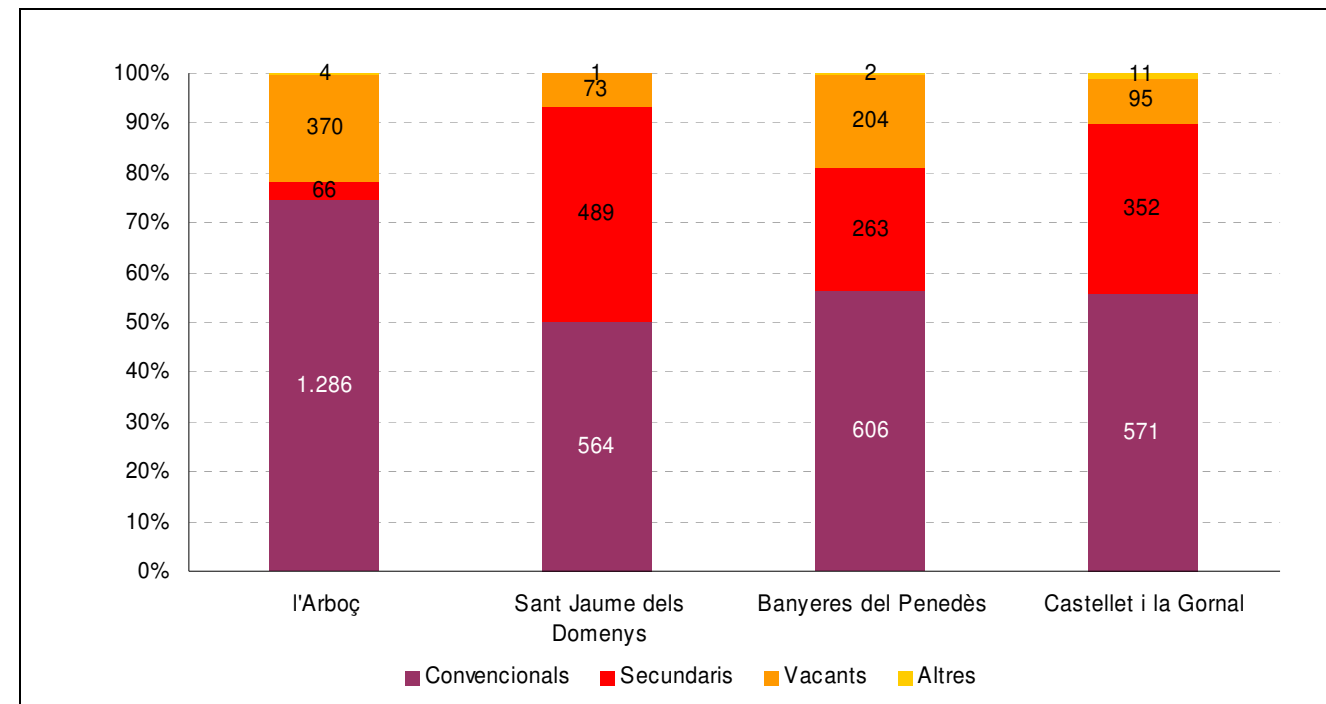
Segons dades del cens d'habitatges de 2001, el major nombre d'habitatges es correspon al municipi de l'Arboç, amb un total de 1.726. Aquest fet no és d'estranyar si es té en compte que es tracta del municipi amb afectació directa del PDU del LOGIS amb un major nombre d'habitants, existent la lògica correspondència entre ambdues variables.

No obstant, aquesta xifra paral·lela entre nombre d'habitants i nombre d'habitatges no es reproduïx en els altres tres municipis considerats: tot i tenir menys habitants, Sant Jaume dels Domenys té una xifra d'habitatges (1.127) major que Banyeres del Penedès (1.075) i Castellet i la Gornal (1.029), que el superen en nombre d'habitants. L'explicació d'aquest fet cal buscar-la en la composició del parc d'habitatges segons la seva tipologia (gràfic 5): mentre a l'Arboç, tres de cada quatre habitatges són principals —és a dir, constitueixen la residència principal d'una llar—, a la resta de municipis aquest percentatge disminueix en benefici dels habitatges secundaris (taula 6), que a Sant Jaume dels Domenys representen gairebé la meitat del parc d'habitatges total.

Així doncs, hi ha un important nombre d'habitatges secundaris que no estan ocupats tot l'any i que tan sols són usats en períodes assenyalats —caps de setmana, vacances, etc. La tendència és que, de manera lenta però progressiva, part d'aquests habitatges es converteixen en residències

principals, de manera que l'augment de la població no s'ha de traduir tot en un increment del parc d'habitatges, sinó en la progressiva transformació dels habitatges secundaris en principals.

Gràfic 5. Parc d'habitatges segons la seva tipologia. Municipis, 2001



Font: elaboració pròpia a partir de dades IDESCAT.

Taula 6. Parc d'habitatges segons la seva tipologia. Municipis, 2001

| Tipologia | l'Arboç | Sant Jaume dels Domenys | Banyeres del Penedès | Castellet i la Gornal |
|--------------|---------|-------------------------|----------------------|-----------------------|
| Convencional | 74,5% | 50,0% | 56,4% | 55,5% |
| Secundari | 3,8% | 43,4% | 24,5% | 34,2% |
| Vacant | 21,4% | 6,5% | 19,0% | 9,2% |
| Altres | 0,2% | 0,1% | 0,2% | 1,1% |
| Total | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% |

Font: elaboració pròpia a partir de dades IDESCAT.

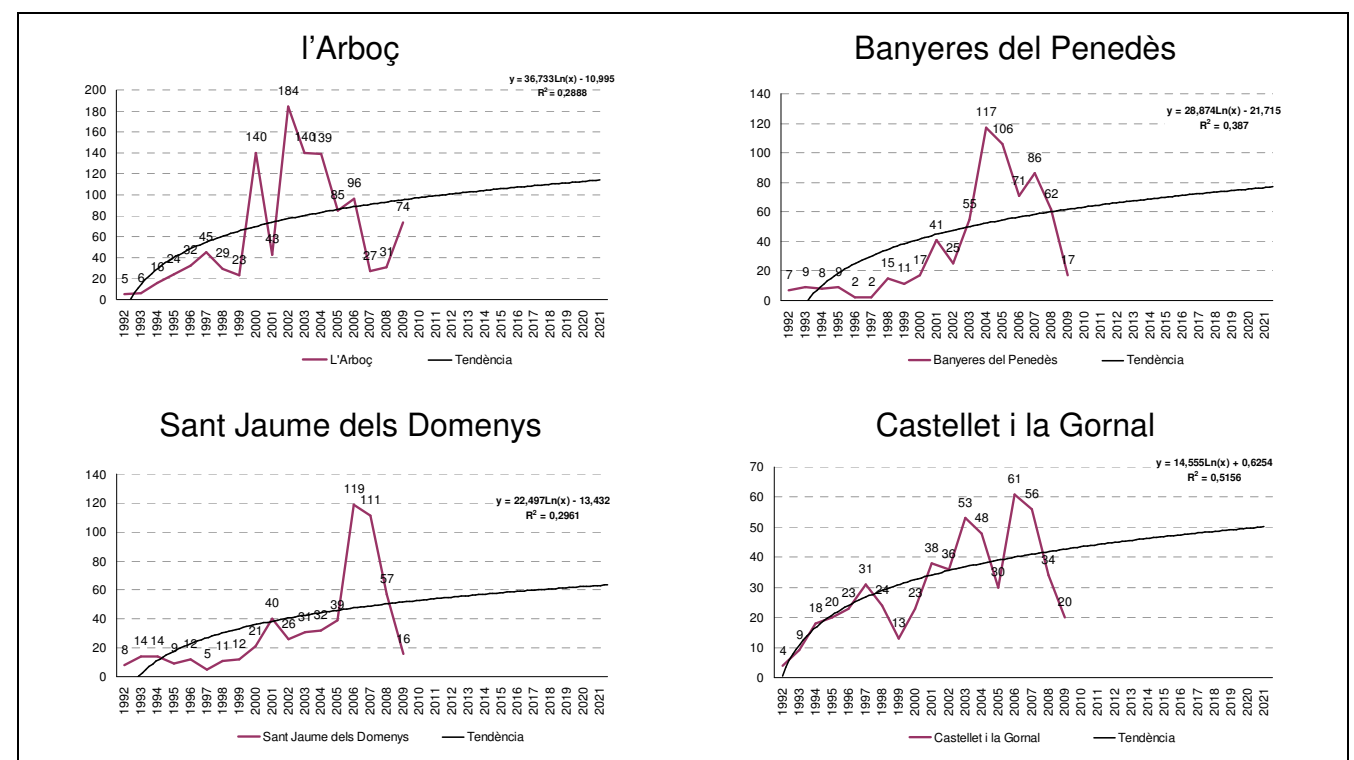
Evolució futura del nombre d'habitatges

Com s'ha efectuat en el cas de la projecció de la població, l'evolució futura del nombre d'habitatges s'ha imputat a partir de les dades de l'evolució recent del parc immobiliari, prenent com a base el nombre d'habitatges acabats anualment entre els anys 1992 i 2009 segons el col·legi d'aparelladors.

En aquest cas, però, els resultats han de ser considerats tenint en compte que el marge d'error hi és encara més elevat, per dos motius diferents: en primer lloc, cal tenir en consideració que les xifres de

partida són reduïdes, fet que les sotmet a una major aleatorietat; i, en segon lloc, pel context de crisi econòmica —i immobiliària— actual, que trenca una tendència a l'alça que s'havia esdevingut en anys anteriors. En tot cas, i com a combinació dels dos efectes ressenyats, cal destacar que el ritme anual de construcció de nous habitatges es troba molt subjecta a la materialització d'actuacions urbanístiques concretes.

Gràfic 6. Nombre d'habitatges acabats (1992-2009) i tendència projectada (2010-2021). Municipis



Font: elaboració pròpia a partir de dades IDESCAT.

Així, el primer que s'extreu dels resultats obtinguts (gràfic 6) és el següent:

- En primer lloc, és remarcable la tendència al creixement en el nombre d'habitatges construïts anualment des de 1992, que tan sols la crisi econòmica actual sembla haver frenat, o com a mínim, suavitzat. Així, els dos darrers anys (2008-2009) s'ha retornat a dades constructives semblants a les existents els primers anys del segle XXI.
- En segon lloc, la diferent temporalitat en la construcció de nous habitatges: mentre el municipi de l'Arboç el boom immobiliari sembla experimentar-se els anys 2002-2004 (i amb una aparent recuperació els darrers anys), en la resta de municipis és posterior: entre 2004 i 2005 en el cas de Banyeres del Penedès, i entre 2006 i 2007 en els de Sant Jaume dels Domenys i Castellet i la Gornal.

- En tercer lloc, aquesta diferent periodització de l'auge immobiliari determina la tendència de l'evolució futura de l'activitat constructiva: en tots els casos, la tendència apunta cap a l'increment del nombre d'habitatges construïts, si bé els majors creixements es poden donar als municipis que més han crescut darrerament: Banyeres del Penedès i l'Arboç.
- Finalment, en quart lloc, no necessàriament hi ha una correspondència entre el creixement previst de la construcció i l'evolució futura del nombre d'habitants: les pròpies dades dels darrers anys ens indiquen que el ritme de construcció de nous habitatges ha estat molt superior al del creixement de la població. Aquest fet es deu, principalment, a dos fets diferenciats: en primer lloc, al fet que l'auge immobiliari dels darrers anys no ha respost a la demanda de necessitat d'habitatge, sinó a la voluntat dels agents socioeconòmics implicats, de manera que es tracta d'habitatges que no necessàriament s'ocuparan en la seva totalitat en els pròxims anys. I, en segon lloc, els nous habitatges previstos en el futur poden dedicar-se a altres usos residencials diferents a constituir l'habitatge principal d'una llar, de manera que poden ser destinats a segones residències o ser ocupades per persones que, almenys de manera oficial, no resideixen al municipi i, per tant, no computen de l'augment de les xifres padronals de població.

En tot cas, l'elevada inconsistència de les dades anuals —que es tradueix en una gran desviació estàndard—, d'una banda, i, en conseqüència, el reduït ajustament de la línia de tendència projectada (expressat per mitjà del coeficient r^2), de l'altra, recomanen ser prudents a l'hora de considerar aquestes xifres com a dades absolutes.

Segona part. Territorialització dels impactes del LOGIS Penedès

Territorialització dels impactes del LOGIS Penedès

Els impactes territorials. Definició

Entenem per impacte territorial l'efecte que una determinada acció, present o potencial, de transformació d'un espai geogràfic pot tenir sobre la societat que hi viu i sobre les altres activitats humanes existents en el mateix.

Els anomenats impactes poden ser negatius, positius o indiferents al territori. Un impacte positiu implica que la transformació produeix avantatges que són estimades com a beneficioses per la societat del territori; generalment van lligades a possibles increments de renda econòmica i especialment de la qualitat de vida. En sentit contrari, es parla d'impactes negatius. Els impactes indiferents són aquells que tot hi produir-se en un territori no l'afecten en la producció d'avantatges ni de desavantatges o incompatibilitats, en general venen determinats per actuacions de petita dimensió.

Els impactes poden classificar-se també en compatibles, moderats, severos i crítics, a partir dels canvis negatius que una actuació o nova actuació pugui comportar.

A un altre nivell, també es poden classificar en ambientals, psicològics, socials i econòmics. Pel que fa als impactes ambientals i paisatgístics, no s'entrarà en aquest informe, atès que consta s'ha realitzat un informe mediambiental i un altre sobre paisatge on s'avaluen els efectes que la plataforma logística del Penedès (Logis Penedès) pugui tenir.

En el cas dels impactes territorials, també cal tenir molt en compte l'escala d'anàlisi. No és el mateix un impacte a escala 1: 5.000 que pot afectar a uns veïns de l'espai on es produeix l'impacte que l'anàlisi a escala 1: 250.000 o a escala 1: 500.000, en què els efectes de l'actuació ocuparien un espai irrellevant dins un espai regional o nacional.

Metodologia

Per a la realització d'aquest informe s'ha treballat fonamentalment a escales 1: 25.000 i 1: 50.000 que corresponen a una actuació que pot afectar a una comarca o a un conjunt de municipis veïns siguin d'una o de més comarques.

Per a conèixer els possibles impactes s'ha analitzat l'Avanç de Pla director Urbanístic d'Infraestructures viàries, ferroviàries i Logístiques al Penedès, el Pla Territorial Parcial del Camp de Tarragona i el planejament urbanístic municipal. Igualment, s'ha revisat la premsa comarcal i els manifestos i documentació exposada a la pàgina web de la Plataforma «No fem el CIM» (d'ara en endavant PNFC), i diversos articles i documentació sobre logística.

A una altra escala, s'han realitzat entrevistes a tres líders polítics (els alcaldes de l'Arboç i Sant Jaume dels Domenys, i l'alcaldesa de Banyeres del Penedès), un membre destacat de la plataforma, dos habitants qualificats de la zona amb titulació universitària, un de l'Arboç i un altre de Sant Jaume dels Domenys i tres directius d'empreses de logística, inclòs el director general de CIMALSA.

A nivell cartogràfic i independentment de la cartografia del projecte del LOGIS Penedès s'ha treballat amb mapes de l'Institut Cartogràfic de Catalunya i amb la informació via satèl·lit subministrada pel Google Earth.

L'anàlisi del LOGIS Penedès a escala europea i nacional

La logística és una activitat en creixement com a conseqüència directa de la globalització i l'augment del transport mundial de mercaderies. Malgrat la crisi mundial, el sector del transport, distribució, emmagatzematge, informació i planificació de rutes i operatives, així com els sectors estretament lligats del muntatge final i els acabats han continuat mantenint activitat i en alguns casos concrets fins i tot l'han augmentat. Avui en dia les mercaderies es poden produir a milers de quilòmetres de distància i en el país de consum o en un de veí es poden produir les darreres transformacions que fan incrementar el valor de la mercaderia per ser seguidament distribuïda en una o dues fases i arribar al venedor detallista. Les indústries amb metodologies fordistes de producció estan quedant afeblides davant els nous sistemes en què la producció es concentra en llocs de molt baixos costos de mà d'obra o d'energies molt barates.

Per logística no s'entén només el transport i la pura redistribució de mercaderies, sinó que seguint la definició del Council of Logistics Management és «la part del procés de gestió de la cadena de subministrament encarregada de planificar, implementar i controlar de forma eficient i efectiva l'emmagatzematge i el flux directe i invers dels béns, serveis i tota la informació relacionada amb aquests, entre el punt d'origen i el punt de consum, amb el propòsit de complir amb les expectatives del consumidor».

Segons un recent informe de l'Institut Públic Destatis de l'estat francès i referit a l'economia alemanya, l'augment de les seves vendes a tot el món i especialment a d'altres països europeus es degut a què el 20,4% de les exportacions alemanyes provenen de la revenda de mercaderies comprades a l'estranger, i el 24,4% dels seus productes porten components comprats a l'estranger a preus baixos. En disminuir els costos dels components importats o deslocalitzats, l'euro car reforça la competitivitat global dels productes alemanys al si de la zona euro (*Le Monde*, 30-3-2010).

Davant aquestes estratègies, està clar que la logística creix en importància, mentre cauen altres sectors productius tradicionals. Les realitats econòmiques mundials són les que són i els canvis importants, en aquests moments, només es poden aconseguir incrementant la productivitat i el valor afegit dels productes, cosa que no s'aconsegueix d'un dia per l'altra.

A la Unió Europea, en els últims trenta anys, la major part de les importacions s'han fet per via marítima (70%), seguit dels oleoductes (13,5% del volum total) i de les carreteres (5,5%). Però per les exportacions, la carretera se situa en segon lloc, després del transport marítim, amb el 18,1%, seguit del ferrocarril que assoleix de l'ordre d'un 5,3% del tràfic. Aquestes dades han tendit a variar en els darrers anys amb un cert augment del transport ferroviari com a conseqüència dels increments dels costos del petroli. De fet les autoritats europees del transport estan estudiant i promocionant l'augment del transport ferroviari per a llargs recorreguts, a l'igual que noves modalitats de transport marítim (autopistes del mar). (F. López i altres, 2.000 i Eurostat).

L'augment de l'entrada de mercaderies pels grans ports europeus comporta la preparació de zones per descàrrega o redistribució de containers, així com àrees de redistribució i manipulació de productes. Els grans ports han d'estar també molt ben comunicats amb la xarxa europea de ferrocarrils i amb aeroports i carreteres, amb la finalitat de facilitar la rapidesa en la ruptura de càrregues. Per això els ports importants necessiten grans àrees d'operacions i serveis logístics i corredors especials de transport. Per exemple, a la dreta i esquerra del Rin hi ha uns corredors ferroviaris per la circulació continuada de mercaderies cap els ports de Rotterdam i Ambers. A més, es necessiten zones d'activitat logística, centres integrals de mercaderies i ports secs a l'interior dels països per la redistribució i manipulació de les mercaderies que van acompanyades d'altres activitats industrials i de serveis complementaris o subsidiaris dels primers. El mateix port de Barcelona, per a poder mantenir la seva activitat i competir amb altres ports europeus, que vol dir també regions europees, està organitzant una xarxa de ZAL i terminals marítimes fora de Catalunya i en llocs com Tolosa del Llenguadoc, Perpinyà, Tànger, Saragossa, Azuqueca de Henares, Lió i Metz entre altres.

Especial relleu tenen les plataformes logístiques o àrees que estructurin el sistema del transport i de logística, que permeten l'intercanvi de càrregues entre diferents modes de transport, organitzen aquest de la forma més adequada per afavorir la mobilitat i no perjudicar el territori, i ofereixen tota una sèrie de serveis als operadors. Aquestes àrees logístiques contribueixen a augmentar les economies d'escala de les empreses i a potenciar les activitats econòmiques de la zona.

Si es ressegueixen les grans rutes europees per mitjà de la fotografia per satèl·lit o una cartografia adequada o es viatja directament per aquests grans corredors es pot veure perfectament com en els principals encreuaments apareixen àrees destinades a activitats logístiques. Aquestes instal·lacions presenten sempre una localització estratègica que permet posar en relació modes de transport diferents i relacionar distintes regions o grans àrees d'activitat econòmica.

És interessant de constatar que les zones logístiques intermodals (carreteres, ferrocarrils, ports (de mar i fluvial), aeroports) es troben a les zones europees de major activitat econòmica i de generació de més valor afegit, la qual cosa reverteix en un seguit d'oportunitats econòmiques i socials als habitants de les mateixes àrees (ocupació, noves indústries, serveis especialitzats, etc.). Són en aquest cas significatives les zones logístiques del Nord d'Itàlia (Torí, Parma, Bolonya), d'Alemanya al llarg del Rin i a l'eix que es dirigeix a Berlin, o bé al Nord de França.

Els governs dels països europeus han de promoure l'establiment d'aquestes àrees, totalment necessàries per l'economia i la societat actuals, d'acord amb uns criteris d'ordenació del territori, que preservin el mateix d'una multiplicitat d'iniciatives privades que poden malmetre els usos del sòl, produir perjudicis en la mobilitat de persones i mercaderies i no complir amb uns mínims requisits de seguretat i sostenibilitat.

En el cas de Catalunya, amb el tema de la logística no hauria de passar el mateix que ha passat amb els polígons industrials reconvertits en polígons mixtes que esquitxen el territori de zones que provoquen greus problemes a la mobilitat i al mateix equilibri territorial. No hi pot haver polígons logístics a cada municipi. Els municipis que disposin d'una instal·lació logística sigui tipus CIM, ZAL, plataforma logística, etc. han de tenir les condicions adequades per servir necessitats regionals, nacionals, estatals o internacionals.

Catalunya per la seva població, activitat econòmica i situació ocupa una important posició geoestratègica. S'ha de tenir en compte que el país es troba limitat per la serralada del Pirineu i França a l'altra costat, es troba igualment a l'arc nordoccidental del Mediterrani, amb una àmplia franja marítima i dos ports importants, i al mateix temps a través del corredor de l'Ebre i la depressió

del seu nom té una important via de penetració a l'interior peninsular. L'autopista AP-7 o corredor del Mediterrani creua el país de NE a SO i aquesta via de comunicació que segueix la ruta de la Via Augusta romana és també una de les rutes que recorren Europa, l'E-15 en direcció a Lió i que per Metz entra cap a Luxemburg i Alemanya. Aquesta autopista es troba amb l'AP-2 i ruta europea E-90 que des del municipi de Banyeres del Penedès es dirigeix cap el Nord d'Espanya (eix de l'Ebre) i cap el centre peninsular (eix Ibèric).

Demogràficament Catalunya té una densitat alta a nivell europeu, 234,4 hab./km², però inferior encara als països i regions de l'eix del Rin, que com el cas de Bèlgica amb una superfície similar a la de Catalunya té una densitat de 346,9 hab./km². A nivell del PIB, si aquest s'harmonitza per habitant (PIBHph), a l'any 2009 era un 20,9% superior a la mitjana de la Unió Europea. No s'entrarà amb l'exposició d'altres estadístiques per ser ben conegut que Catalunya és una regió amb un important sector industrial i de serveis, amb una notable especialització turística i exportadora, i amb un pol d'activitat econòmica i política centrat en la ciutat de Barcelona que actua de motor de tota la regió. A les comarques meridionals de Catalunya l'aglomeració de la zona central del Camp de Tarragona és també un altre pol secundari d'activitats.

En l'anterior context, la implantació d'una plataforma logística al Baix Penedès, està estretament relacionada amb el creixement econòmic de Catalunya dels darrers vint-i-cinc anys i que a excepció dels dos darrers anys de crisi econòmica ha suposat un fort increment de les activitats de comerç exterior, transport, rotació de mercaderies, i fabricació segmentada de productes. Segons l'Observatori de la Logística, l'any 2009, el sector logístic català va gestionar 500 milions de tones de mercaderies, un 8,4% menys que l'any anterior, i segons dades del Departament de Duanes i Impostos Especials de l'Agència Estatal d'Administració Tributària, el valor de les exportacions i de les importacions va disminuir al llarg de l'any passat en un -15,9% i -26,2% per tot Espanya i en un -18,2% i -22,9% per Catalunya, un any afectat per la crisi econòmica i ben diferent dels anteriors on es palesà el creixement del comerç exterior.

Al nostre país i a l'any 2009, la suma total d'exportacions i importacions va tenir un valor de 99.960 milions d'euros, xifra que malgrat el retrocés està íntimament relacionada amb el volum de mercaderies mogudes pel transport internacional, el qual fonamentalment es fa per carretera i per mar. A més, la partida de comerç exterior que va disminuir menys en exportacions i importacions va ser justament la de béns de consum (aliments, begudes, tèxtil, confecció, cuir i calçat, etc.), una partida que requereix una sèrie d'operacions logístiques de distribució per arribar als consumidors finals repartits no solament per l'interior de Catalunya, sinó també per altres àrees europees.

El mode de transport de les mercaderies a Catalunya és fonamentalment la carretera que transporta el 80% de les mercaderies, seguit del vaixell i del ferrocarril. A l'últim any la carretera va perdre el 9,6% de les mercaderies transportades, el ferrocarril un 5,4%, i el marítim, un 3,3%, mentre que el transport aeri de mercaderies avançava un 7,4%, però per un volum molt inferior als anteriors. Ara bé, a nivell global en el període 2001-2007, el tràfec de mercaderies havia crescut un 6,7% anual, percentatge superior a l'augment del Producte Interior Brut que ho feia un 3,2% anual, cosa que demostra el pes que té en circumstàncies normals el sector del transport i la logística.

Al marge de la situació de crisi econòmica la logística té un paper fonamental en l'economia catalana, i per tal que el sector sigui eficient i provoqui el mínim de perjudicis a la societat es necessita una xarxa logística centrada en uns nodes determinats i que evitin una xarxa enredada, sense nodes estructurats i que signifiquin un increment de la mobilitat desordenada i de les deseconomies, tant de les empreses com dels particulars. Per aquest motiu el sistema logístic català necessita d'una xarxa i nodes que responguin a les necessitats i requeriments de l'economia del país i unes infraestructures logístiques que tinguin la suficient capacitat i qualitat.

A escala catalana i europea, la construcció d'una plataforma logística o node logístic a la comarca del Baix Penedès i a tocar de l'Alt Penedès no presenta cap impacte important sobre el territori, ja que la superfície afectada pel Pla Director Urbanístic d'Infraestructures viàries, ferroviàries i logístiques del Penedès seria de 404'5 ha., de les quals el centre intermodal logístic n'ocuparia 176,8 ha., unes superfícies que dins el conjunt català representen unes àrees insignificants. Igualment el percentatge de sòl afectat sobre el total de la superfície de Catalunya situada a menys de 200 metres d'altitud i que se sol correspondre amb les zones més aprofitades, tant pels assentaments humans com per les activitats econòmiques, és de solament el 0,0006%. Si es mira el percentatge que la superfície afectada destinada actualment a conreu a l'àrea del PDU (264,25 ha) pot representar sobre el total de la superfície conreada catalana, el percentatge és també molt baix, de l'ordre del 0'0003%.

Les superfícies afectades són encara més reduïdes si es té en compte que l'extensió real del terreny destinat únicament a activitats logístiques seria de 176'8 ha., que equivaldria al 0'0003 de la superfície del país i al 0'0002 de les àrees de conreu. Respecte a la superfície destinada a vinya que hi ha actualment a l'àmbit del PDU (171,35 ha.), sobre el total de la superfície vitivinícola de Catalunya, el percentatge afectat és del 0,0027%, percentatge molt semblant al de la superfície destinada a activitats logístiques sobre la superfície de vinya del país (0'0003%).

Igualment si s'agafen altres variables territorials per comparar els possibles efectes negatius de la implantació del LOGIS Penedès dins el conjunt de Catalunya, els resultats són d'unes magnituds mínimes que no representen per elles mateixes cap impacte negatiu sobre el conjunt català.

En sentit contrari caldria veure els resultats positius de la implantació per intentar evitar el sorgiment d'un sector logístic dispers que comportaria greus problemes al llarg de les rutes principals de transport i de les poblacions veïnes. Als problemes generats per la mobilitat i la dispersió territorial caldria sumar-hi els costos derivats de l'entorquiment dels fluxos de mercaderies que tendrien a encarir els transports i el preu final dels productes.

Els avantatges de la situació dels terrenys escollits per a la implantació del LOGIS Penedès són força evidents, en estar situat al costat del corredor Mediterrani i eix de relació entre Europa i Àfrica. La plataforma logística limitaria amb l'autopista AP-7, estaria al costat de la autopista AP-2, i igualment estaria a tocar a l'autovia estatal A-7 i de tres línies de ferrocarril en paral·lel: El TAV, la línia convencional i el futur corredor ferroviari de mercaderies. L'equidistància als ports de Tarragona i Barcelona, als aeroports del Prat i de Reus, així com la proximitat a les principals àrees industrials del país; i els terrenys planers amb pendents de menys del 2%, són altres avantatges de primer ordre de l'àrea escollida per la plataforma logística. Es remarca la importància de la connexió amb el corredor de mercaderies de Tarragona a Castellbisbal que donaria a aquesta instal·lació logística un valor afegit considerable i que seria molt difícil per no dir impossible de poder-se realitzar en altres localitzacions de l'eix de comunicacions esmentat anteriorment.

El mateix PGOU de L'Arboç, aprovat el maig del 2009, considera que el municipi ocupa una posició estratègica «sobre l'eix que uneix dues Àrees Metropolitanas de Catalunya, que són Barcelona i el triangle Tarragona-Reus-Vilaseca, i, per tant dins un corredor en el que es donen importants expectatives d'industrialització.»

Des del punt de vista de l'anàlisi geogràfica no es poden entreveure impactes negatius de la localització de la plataforma logística del LOGIS Penedès a l'àrea escollida que afectin al conjunt del territori de Catalunya o més enllà del mateix. S'ha buscat per mitjà de la cartografia una altra possible alternativa de localització que complís amb els requisits de proximitat a autopistes i ferrocarril, i en la zona que comprèn les comarques de la regió metropolitana de Barcelona i del Camp de Tarragona no se'n ha trobat cap.

Taula 7. Distàncies clau en la localització del LOGIS Penedès

| Localització | Quilòmetres |
|--------------------------------|-------------|
| Port de Tarragona | 52 |
| Port de Barcelona | 67 |
| Tolosa de Llenguadoc | 444 |
| Madrid | 563 |
| Bilbao | 538 |
| Lió | 689 |
| Aeroport de Barcelona | 65 |
| Aeroport de Reus | 55 |
| Aeroport de Girona | 143 |
| Estació AVE Camp de Tarragona | 55 |
| Estació AVE Barcelona | 66 |
| LOGIS Bages | 79 |
| LOGIS Empordà | 184 |
| CIM Vallès | 65 |
| CIM La Selva | 136 |
| CIM Camp de Tarragona | 53 |
| Centre Intermodal de Montblanc | 49 |
| ZAL Barcelona | 65 |
| Autopista AP-2 | 4 |
| Autopista AP-7 | 0 |

Font: Guia Repsol i Mapa d'Àrees Industrials de Catalunya

L'impacte psicològic i social percebut pels agents de l'àmbit afectat

La major part de les opinions i actituds dels habitants de la zona possiblement afectada pel LOGIS Penedès venen donades per la divulgació de parers i judicis divulgats per representants polítics municipals i altres agents que participen en la vida social de les poblacions. Aquestes opinions tenen l'origen en els plans presentats i els discursos efectuats per part de directius de CIMALSA o de càrrecs polítics del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya.

Les idees i opinions escampades pels agents locals formen una opinió pública que té com a base els diferents projectes existents per construir una ZAL III per a camions i automòbils primer, i una àrea d'activitats logístiques després, en uns terrenys que pertanyen als municipis de Banyeres del Penedès, l'Arboç, Sant Jaume dels Domenys i Castellet i la Gornal entre l'autopista AP-7 i la N-340 (actualment fins la línia ferroviària), i entre la riera de Marmellar i la TP-2124 de Banyeres del Penedès a Llorenç del Penedès.

Fonamentalment l'opinió pública contrària a la implantació d'una àrea d'activitat logística es canalitzada actualment per membres i càrrecs locals de partits polítics i per la plataforma PNFC que està al marge de les directrius i programes dels partits i que ha tingut com a punt fonamental el rebuig als projectes presentats. La PNFC, constituïda el 2003, ha aglutinat raons contràries a la implantació del projectat ZAL III i al projecte de Logis Penedès, sumades a elements sentimentals d'estima pel territori i el seu paisatge que actuen com a motor de les actituds de rebuig.

La PNFC té, en bona part, característiques dels moviments NIMBY ('Not In My Back Yard' que equivaldria a 'No en el pati del darrera') en tant i quant és contrari a la localització del LOGIS al Baix Penedès, si bé no planteja un desacord profund en la localització d'àrees logístiques en altres llocs del país. Com expressava una de les persones entrevistades: "Per què aquí? Per què logística? I, en canvi no es posa a l'entorn de l'Eix Transversal de Catalunya i de la nova línia de ferrocarril que s'hi construirà".

En realitat, i d'acord amb Luigi Bobbio, la competència entre llocs, accentuada per la globalització i la crisi econòmica porta a que s'intentin atraure en els llocs localitzacions de prestigi, mentre es tracta d'allunyar del lloc on es viu les localitzacions considerades indesitjables i desviar-les cap a d'altres llocs. La consideració d'indesitjables prové d'altra banda de la pròpia percepció que en tenen els habitants del lloc més inquiet amb la proposta de localització que són els qui aniran formant l'opinió a la qual s'hi poden ajuntar des d'interessos molt generals a alguns de ben particulars.

La percepció psicològica, extreta del conjunt d'entrevistes, de què la implantació d'un Logis al Baix Penedès pot ser negativa es motiva entre altres raons per les següents:

- No es va tenir en compte l'opinió de la gent del territori i en iniciar-se el projecte no se'n va fer partícip als ajuntaments.
- Els projectes es van presentar amb certa prepotència per part dels promotors i d'algun càrrec de la Generalitat de Catalunya.
- El projecte té una excessiva extensió territorial. Menys hectàrees podrien ser més assumides.
- El projecte genera desconfiança i manca de credibilitat perquè la sortida per l'autopista no està pas concedida i el corredor ferroviari de mercaderies es un projecte per l'any 2025.
- El projecte contempla la desviació de l'autovia A-7 per dintre de la zona afectada. Si el projecte acceptés el pas de l'A-7 en paral·lel i a banda i banda de l'autopista, el projecte generaria més confiança.
- Les poblacions més properes quedaran encaixonades per la realització del Logis.

- Produirà impactes ambientals en augmentar la zona urbanitzada a la comarca. Es remarca especialment el tema soroll provocat per l'augment del trànsit de camions.
- Els canvis en el paisatge comportaran una pèrdua de vinyes.
- L'alçada de les naus comportarà manca de visibilitat paisatgística
- Es produirà més immigració a les poblacions de la comarca i això pot implicar canvis socials i també de composició dels Ajuntaments.
- Amb més població i urbanització, si no augmenten els serveis es perdrà qualitat de vida.
- La Generalitat hauria de donar compensacions (equipaments i serveis) per la realització d'una infraestructura basada en l'interès general del país. Si un tècnic de la Generalitat va dir que "aquests terrenys són un bombó, els bombons es paguen".
- Malgrat l'impacte sobre el territori, els Ajuntaments no rebran les corresponents compensacions impositives en ser CIMALSA una empresa pública. No hi ha dades dels ingressos que pot representar el Logis per cada municipi.
- Els llocs de treball generats seran de baixa qualificació (mossos de carretó i 'toreros').
- Els augments de població poden comportar l'aparició d'establiments comercials que posin en dificultats la subsistència del comerç tradicional.

Com a resum de les entrevistes es considera que hi ha una certa por davant una implantació quines conseqüències no es coneixen prou bé i que pot comportar canvis no només en el territori, sinó també en la composició social dels habitants de la zona, en la seva representació política i en les activitats econòmiques.

Pel que fa a l'opinió d'altres entitats i associacions de l'àrea afectada, cal esmentar que l'Associació d'Empresaris del Garraf, Alt Penedès i Baix Penedès (ADEG) considera que cal trobar un nou model econòmic pel Baix Penedès, ja que la construcció no és cap garantia de futur. En un informe de l'associació s'assenyala que l'alternativa més viable en aquests moments és la logística perquè la major avantatge competitiva de la comarca és el fàcil accés als mercats per la seva posició geogràfica «a cavall entre els dos pols econòmics que són Barcelona i Tarragona», posició afavorida per les infraestructures de transport.

Els sindicats, tant UGT com CCOO defensen la instal·lació del LOGIS Penedès per considerar que serà un dinamitzador i generador d'ocupació que calculen en uns 3.000 llocs de treball directes (*Diari de Tarragona*, 30-10-2009).

En els apartats següents es tractarà d'analitzar alguns dels possibles impactes negatius que veus contràries a la implantació d'una plataforma logística han remarcat abastament.

vinya plantada, la reducció de la superfície de l'àrea del PDU d'Infraestructures viàries, ferroviàries i logístiques del Penedès no hauria de significar una reducció superficial de les vinyes de la denominació vitivinícola.

També es considera irrellevant la reducció de les demés superfícies dedicades a conreus arboris (olivera, ametllers, etc.), a cereals o a horta. Pel que fa al total de la superfície conreada aquesta és de 264,25 ha., superfície que equival al 0,9% de les terres llaurades de les dues esmentades comarques, cosa que també es considera poc significativa.

L'àrea afectada pel PDU està omplerta de petites explotacions agrícoles, la major part de menys de dues hectàrees (196) que representen el 42% de la superfície total de l'àrea, un percentatge una mica més alt que el del conjunt de la comarca del Baix Penedès que és del 38'2%, però que mostra la importància que té la petita propietat, al mateix temps que la impossibilitat d'obtenir bons rendiments econòmics amb finques tan petites. Les explotacions de 2 a 5 ha. (32) ocupen el 27% de la superfície, i el 17% les de 5 a 10 ha. (9). Les explotacions de més de 10 hectàrees, segons les dades cadastrals només són quatre, les quals tenien en propietat el 14% de la superfície de l'àrea. Amb la qual cosa només aquestes últimes propietats podrien apropar-se al llindar de rendibilitat de la vinya que es situa entorn les 20 ha.

Taula 10. Superfícies i produccions afectades a l'àmbit del PDU d'Infraestructures viàries, ferroviàries i logístiques del Penedès en relació a les dades comarcals (1999)

| Àmbit territorial | Vinya | Conreus arboris | Conreus herbacis | Hortalisses |
|---|--------|-----------------|------------------|-------------|
| PDU IVFL Penedès | 171,35 | 39,11 | 25,31 | 0,93 |
| Alt Penedès | 17.560 | 1.548 | 2.107 | 255 |
| Baix Penedès | 4.067 | 2.020 | 651 | 247 |
| Alt i Baix Penedès | 21.627 | 3.568 | 2.758 | 502 |
| % àrea PDU IVFL sobre l'Alt i el Baix Penedès | 0,8% | 1,09% | 0,9% | 0,2% |

Font: IDESCAT, Cens Agrari 1999 i Avanç Pla Director LOGIS Penedès.

Respecte als treballadors agrícoles, no es considera que la implantació de la plataforma logística tingui especial incidència en la reducció dels efectius laborals agraris, ja que s'estima que la població ocupada en l'agricultura de tota la zona experimentarà poca variació.

Pel que fa al paisatge rural s'ha de mantenir obligatòriament en la situació actual el sector de El Papiol en estar declarada la torre de El Papiol "Bé d'Interès Nacional de Catalunya" i les demés cases i la capella de Sant Ponç estan també catalogades com a "Béns d'Interès Local" pel municipi de l'Arboç en el seu POUM, igualment s'haurà de respectar tot l'entorn de la riera de Marmellar en ser un espai natural protegit amb funcions de connector biològic entre les serralades Prelitoral i Litoral (entre l'àrea del Montmell i el parc del Foix).

El Pla Territorial Parcial del Camp de Tarragona (2010) que regeix per sobre del planejament municipal fa una preservació de sòls per interès paisatgístic i/o agrícola. En relació als assentaments humans i les infraestructures del Baix Penedès, protegeix quatre espais associats al conreu de la vinya. Conserva les planes situades al Nord de l'autopista AP-7; les peces de vinya de la plana central entre infraestructures i teixits de polígons residencials i industrials; les vinyes de les planes occidentals entre Albinyana i els contraforts de les muntanyes del Tet; i finalment el paisatge de vinya de la plana oriental amb un elevat aprofitament rural i que serveix de zona d'amortiment dels espais naturals del Parc del Foix.

L'àrea on es planteja la realització del PDU d'Infraestructures viàries, ferroviàries i logístiques del Penedès queda protegida per raons de potencial interès estratègic i per tant el pla permet la transformació dels usos agrícoles en uns altres. La Memòria exposa textualment que «els terrenys planers de les Esplanes, entre l'Arboç i Banyeres del Penedès, se situen enmig de la cruïlla entre el corredor mediterrani i el de l'Ebre, a mig camí entre les connurbacions de Barcelona i Tarragona, en una posició estratègica en relació a les principals infraestructures de comunicació (autopista AP-7, autovia A-7, futur eix ferroviari de mercaderies i tren convencional)».

Es remarca també, que hi haurà unes 220 ha. que no es podran ocupar per les restriccions derivades del PTP del Camp de Tarragona i altre normativa de rang superior, amb la qual cosa la vinya no desapareixeria totalment, encara que quedaria fonamentalment reduïda al sector de El Papiol.

A tenor de les directrius del Pla Territorial Parcial del Camp de Tarragona i de les estimacions de reducció de les superfícies agràries comarcals s'estima que l'impacte del PDU d'Infraestructures viàries, ferroviàries i logístiques del Penedès sobre l'agricultura de la zona és compatible amb la proposta de la realització d'una plataforma logística, amb les reserves que es puguin fer derivades de l'anàlisi dels impactes sobre les visuals paisatgístiques.

L'impacte sobre l'espai urbanitzat i urbanitzable

El Baix Penedès ha estat definit pel Pla Territorial Parcial del Camp de Tarragona com una comarca amb una gran dispersió de sòls urbans i una elevada fragmentació territorial que fan malbé una plana agrícola que té la vinya com a conreu dominant. Aquesta situació es perllonga al llarg de l'A-7 i AP-7 fins ben passat Vilafranca del Penedès a la veïna comarca de l'Alt Penedès.

La facilitat del pas nord-sud entre les serralades del Prelitoral i del Litoral ha comportat que la zona central del Penedès, la que correspon a la depressió hagi estat aprofitada com a lloc de pas des de l'antiguitat i que per aquestes terres hi passés la calçada romana que unia les províncies de l'arc mediterrani nord-occidental. Després va ser el camí ral que de Barcelona anava a València i posteriorment el ferrocarril, les carreteres i les autopistes. Si les primeres vies gairebé no feien cap barrera que entorpís el pas cap a l'altra banda, altre cosa han estat ja els traçats ferroviaris, les autopistes i les autovies que han anat a més a més acompanyades d'un creixement de nombroses urbanitzacions residencials i de polígons industrials, moltes vegades amb dèficits d'infraestructures i sense cap xarxa ordenada de relligament entre les diferents parts del territori.

L'espai agrari que era bàsicament cerealista s'anà transformant al llarg dels segles XVIII, XIX i XX en espai especialitzat en l'elaboració de vi, sigui per les necessitats de França en època de la fil·loxera o pel mercat català centrat en la creixent àrea metropolitana barcelonina. Per altra banda no sorgeix un important teixit industrial a la zona central com a conseqüència de la manca de cabals importants d'aigua i de la carència de tradició preindustrial manufacturera. La tradició industrial del Penedès central serà la relacionada amb l'elaboració de vi i alcohol, i la relacionada amb l'aprofitament de les argiles i les roques calcàries i carbonatades (rajoleria, teuleria, terrisseria, forns de calç, cimiteres, carbonat de calci, etc.).

En el segle XIX sorgeixen alguns petits grups de casetes allunyades de les poblacions i destinades a l'habitatge dels rabassaires que tenien cura de les vinyes d'un propietari; i a partir dels anys seixanta del segle passat, una part del Baix Penedès comença a rebre importants fluxos d'estiuejants i turistes que comportarà l'aparició de nombroses urbanitzacions, primer a la primera línia litoral i a partir dels setanta també a les zones de l'interior, especialment en els llocs de fàcil accessibilitat a les vies principals de comunicació. Aquest fet ha comportat que la major part dels municipis tinguin zones habitades i urbanitzades separades del nucli principal que actua de cap del municipi, la qual cosa comporta nombrosos problemes als Ajuntaments per tot el que fa referència al subministrament de serveis municipals i els costos dels mateixos, ja que amb la millora de les comunicacions nombroses

cases de segona residència s'han transformat en primera residència i alguns dels seus habitants es traslladen a treballar diàriament a l'àrea barcelonina.

Taula 11. Nuclis i agregats de població als municipis afectats pel PDU d'Infraestructures viàries, ferroviàries i logístiques del Penedès.

| Municipi | Nucli principal i agregats de població |
|-------------------------|---|
| Banyeres del Penedès | <u>Banyeres</u> Boscós de Banyeres Masies de Sant Miquel Saïfores Casa Roja Priorat de Banyeres (compartit amb Llorenç del Penedès) |
| Castellet i la Gornal | <u>La Gornal</u> Castellet El Poblenou Rocallissa Les Casetes (compartit amb Bellvei) Torrelletes Valldemar (compartit amb Calafell) Les Masuques Clariana Sant Marçal El Llac de Foix Sector Trencarroques de Costa Cunit-Castellet |
| L'Arboç | <u>L'Arboç</u> Les Casetes de Puigmoltó La Llacuneta El Papiol |
| Sant Jaume dels Domenys | <u>Sant Jaume</u> l'Arquet Lleger Cornudella El Pla del Lledoner El Papagai (compartit amb La Bisbal del Penedès) La Torregassa El Coscó (compartit amb Llorenç del Penedès) La Carronya |

Font: Institut Cartogràfic de Catalunya. Mapa Baix Penedès E= 1:50.000

A la zona dels quatre municipis afectats pel PDU d'Infraestructures viàries, ferroviàries i logístiques del Penedès, la dispersió de població és molt important a Banyeres del Penedès, Sant Jaume dels Domenys i molt especialment a Castellet i la Gornal. En canvi L'Arboç té la població pràcticament concentrada amb un sol nucli, amb l'extensió de Santa Llúcia on s'edificaren pisos pels obrers de la "Cristalera Española" i que el nou POUM relliga amb la vila. A part només queda el petit nucli de les Cases de Puigmoltó, al costat de l'antiga Nacional-340 i dos altres agregats de població molt reduïda La Llacuneta i El Papiol.

Taula 12. Tipus d'edifici i habitatge a l'àmbit del PDU d'Infraestructures viàries, ferroviàries i logístiques Penedès.

| Municipi i comarca | Edificis 1 i 2 plantes | % sobre total edificis | Habitatges secundaris | % sobre total habitatges | Habitatges principals + 90 m ² | % sobre total habitatges |
|-----------------------|------------------------|------------------------|-----------------------|--------------------------|---|--------------------------|
| Banyeres del P. | 834 | 94,5% | 263 | 24,50% | 401 | 66,2% |
| Castellet i la Gornal | 915 | 98,7% | 352 | 34,20% | 433 | 75,9% |
| L'Arboç | 626 | 77,2% | 66 | 3,82% | 607 | 47,2% |
| S. Jaume dels D. | 1.026 | 97,0% | 489 | 43,40% | 383 | 67,9% |
| Baix Penedès | 25.690 | 83,0% | 46.148 | 61,50% | 12.883 | 55,4% |
| Alt Penedès | 18.145 | 83,1% | 5.259 | 13,60% | 17.749 | 62,9% |

Font: IDESCAT. Cens habitatges 2001.

Els nuclis i agregats de població ressenyats a la taula 11, són un clar exemple de dispersió territorial i amb enllaços deficients, de tal forma que hi ha entitats de població que comuniquen millor amb el municipi veí que amb el propi i amb unes distàncies entre ells que tant poden ser petites, de l'ordre de 2 a 4 quilòmetres a distàncies superiors als 5 quilòmetres com passa en bona part de les entitats del municipi de Castellet i la Gornal. En determinats casos hi ha urbanitzacions partides entre dos municipis i fins i tot importants disfuncions territorials com és el cas d'habitatges del nucli compacte d'un municipi que pertanyen al municipi veí, com passa en una petita part del nucli de Llorenç del Penedès que pertany a Banyeres del Penedès.

Les urbanitzacions i eixamples de les poblacions solen ser endemés de baixa intensitat, amb tipologies de casa-jardí i amb proliferació en els últims anys de les típiques cases aparellades. La major part de les edificacions dels municipis afectats per la possible implantació del LOGIS Penedès i per l'àrea del PDU, tenen entre una i dues plantes i superfícies dels habitatges superiors als 90 m², en una proporció important, fins i tot amb més de 120 m².

El cas de l'Arboç és significativament una mica diferent pel que fa a la tipologia constructiva, per ser una vila, amb un nucli compacte on ja hi havia des d'antic cases amb més de dues plantes i pel fet de l'existència dels habitatges construïts pels obrers de la "Cristalera Española", en casa bloc i superfície més reduïda. La proliferació d'entitats disgregades de població es reflecteix també en els percentatges de residències secundàries que adquireix més importància a Sant Jaume dels Domenys i en canvi gairebé són insignificants a l'Arboç. Les dades comarcals mostren també l'especialització en segones residències de la comarca del Baix Penedès.

En els quatre municipis el sòl considerat urbà pel planejament municipal i segons dades del Departament de Política Territorial i Obres Públiques del Règim de classificació de sòls de l'any 2003, sumava 506'15 hectàrees, superior en unes 100 hectàrees al total de terrenys afectats pel Pla Director Urbanístic d'Infraestructures viàries, ferroviàries i logístiques del Penedès (404,5 ha.), comptant-hi tant les àrees de logística com les reservades a sistemes generals, espais lliures, espais protegits, etc. Ara bé, el mateix 2003, la superfície declarada com a urbanitzable en els mateixos municipis era de 422,79 ha., amb la qual cosa la voluntat municipal expressada per mitjà dels instruments de planejament gairebé duplicava el total ja urbanitzat en sòl urbà i industrial, i clar exemple, tan de l'augment demogràfic, com de la voluntat de creixement dels esmentats municipis, dels quals només L'Arboç compta amb un Pla d'Ordenació Urbanística Municipal plenament actualitzat (2010).

Taula 13. Sol urbà i urbanitzable en hectàrees dels municipis afectats pel PDU d'Infraestructures viàries, ferroviàries i logístiques del Penedès (2003)

| Municipis | Sòl urbà | Sòl urbanitzable | Superfície del municipi | % Sòl urbà i urbanitzable sobre sòl municipal |
|-------------------------|---------------|------------------|-------------------------|---|
| Banyeres del Penedès | 93,99 | 92,50 | 1.214 | 15,3% |
| Castellet i la Gornal | 214,33 | 212,86 | 4.684 | 9,1% |
| L'Arboç | 78,70 | 44,49 | 1.417 | 8,7% |
| Sant Jaume dels Domenys | 119,13 | 72,94 | 2.446 | 7,9% |
| Total | 506,15 | 422,79 | 9.725 | 9,6% |

Font: Departament de Política Territorial i Obres Públiques. Comissió d'Urbanisme de Tarragona i Comissió d'Urbanisme de Barcelona. Règim de classificació del sòl, 2.003. Elaboració pròpia

Si al total de sòl compromès per a esdevenir urbanitzat (928,94 hectàrees) se li suma la part construïda per activitats logístiques del Pla Director Urbanístic d'Infraestructures viàries, ferroviàries i logístiques del Penedès (176'83 ha.) s'obté un total de 1.105,7 hectàrees que suposaria sobre el total de l'extensió territorial dels quatre municipis un 10'3% de la superfície.

En el cas de Banyeres del Penedès, el total de sòl afectat pel Centre Intermodal del Penedès és de 48'47 ha, que sumades a les 186'49 entre les classificades per urbanes i urbanitzables l'any 2003, dóna un total de 234'96 ha, que equival al 19'35% de la superfície del municipi i que es considera una superfície ocupada que no arriba a la quarta part de la capacitat del municipi, la qual cosa no paralitza possibles desenvolupaments del mateix.

Per l'Arboç, la superfície afectada pel Centre Intermodal Logístic (PEU del Sistema logístic i de la terminal ferroviària i àmbit del PPU del Sector Central) és de 123, 86 ha. que sumades a les 123'19 afectades per les dades de la urbanització previsible de l'any 2003, dóna 247'05 ha. que representa el 17'43% de la superfície municipal, un percentatge que és encara inferior al del municipi anterior i que no compromet actuacions per un futur proper.

En el cas de Sant Jaume dels Domenys, la superfície afectada pel Centre Intermodal del Penedès és només de 4'49 ha. que sumades a les urbanes i urbanitzables consignades l'any 2003 dóna un total de 196'56 ha. i solament significa el 8% de la superfície municipal.

Finalment, Castellet i la Gornal, no té cap hectàrea compromesa pel Centre Intermodal del Penedès i només 24'69 ha que queden incloses dins el Pla Director Urbanístic d'Infraestructures viàries, ferroviàries i logístiques del Penedès, la qual cosa i el fet que la riera de Marmellar sigui zona protegida com a corredor biològic, fa que aquest municipi no quedi gens afectat directament per la implantació de la plataforma logística.

Les dades exposades a la taula 14, mostren que els municipis que tindrien compromesa més superfície municipal per la urbanització serien Banyeres del Penedès i L'Arboç, que amb tot seria solament menys de la quinta part del terme municipal.

Ara bé els percentatges finals anteriors són bruts, ja que no tota la superfície prevista per Centre Intermodal del Penedès estarà construïda, en haver-hi 36,9 hectàrees d'espais lliures i 17,8 ha. de sistemes viaris entre altres. Per altra banda dins l'espai del Centre Intermodal del Penedès no totes les activitats serien pròpiament de logística en preveure's superfície per equipaments locals i territorials de nova creació (4 ha.) i espais per activitats terciàries, comercials o de serveis (5,8 ha). En realitat la superfície destinada única i exclusivament a activitats logístiques seria de 99,49 hectàrees.

Taula 14. Superfície compromesa per esdevenir urbana i superfície compromesa pel Centre Intermodal del Penedès en els municipis de l'àrea.

| Municipis | A/Total ha. de sòl urbà i urbanitzable | B/Superfície en ha. afectada pel Centre Intermodal | C/ A+B en ha. | % Superfície compromesa i afectada sobre el total superfície municipal |
|-------------------------|--|--|---------------|--|
| Banyeres del Penedès | 186,49 | 48,47 | 234,96 | 19,35 |
| L'Arboç | 123,19 | 123,86 | 247,05 | 17,40 |
| Sant Jaume dels Domenys | 192'07 | 4,49 | 196,56 | 8'03 |
| Total | 501,75 | 176,82 | 678,57 | 13,36 |

Font: Departament de Política Territorial i Obres Públiques. Comissió d'Urbanisme de Tarragona i Comissió d'Urbanisme de Barcelona. Pla Director Urbanístic del Centre Intermodal del Penedès. Elaboració pròpia.

Naturalment, si només es té en compte la superfície destinada a activitats logístiques del Centre Intermodal del Penedès sobre les superfícies municipals, aleshores l'impacte concret del sector dedicat a logística del Centre Intermodal del Penedès és pels tres municipis únicament afectats del 3,5% de tota la superfície, amb un repartiment desigual per a cada un d'ells, del 0,1% per Sant Jaume dels Domenys, del 4% per Banyeres del Penedès, i del 8'7% per l'Arboç. Percentatges que o són insignificants o bé petits en relació al terme municipal i que sumats a les previsions urbanitzables i urbanitzades en aquests moments tampoc són d'un impacte negatiu que pugui desfigurar completament la morfologia i estructura dels municipis, tal com s'ha vist abans.

En aquests moments Banyeres del Penedès està tramitant la modificació del POUM i el total d'hectàrees ressenyades com a urbanes és de 162,28 ha., 19,35 hectàrees més que les qualificades en l'aprovació provisional del POUM que es va retirar el 2007 i les qualificades com a urbanitzables es rebaixen de 122,75 a 109,04. Entre urbanes i urbanitzables la proposta de l'Ajuntament de Banyeres, encara no aprovada, és en l'actualitat de 271'32 hectàrees, 84'83 més de les que figuraven a les estadístiques de la Direcció General d'Urbanisme, la qual cosa mostra l'expansionisme urbanitzador d'aquest municipi molt relacionades amb el creixement fora mesura de la construcció dels darrers anys.

Si per Banyeres suméssim les 271,32 hectàrees previsible a urbanitzar amb les 121,93 que podrien quedar afectades pel PDU, obtindríem 392,25 ha. que seria el 32'3% de la superfície municipal, amb la qual cosa quedaria demostrat que malgrat la implantació del LOGIS Penedès la hipoteca d'aquest sobre el territori municipal és relativa. La perspectiva demogràfica de Banyeres és per altra banda d'arribar cap a la dècada del 2020 als 10.000 habitants.

El municipi de l'Arboç en el nou POUM aprovat recentment (12-3-09), planifica créixer en els propers anys en 920 habitatges que implicarien una població d'uns 5.900 habitants nous, la qual cosa situaria el municipi cap el 2.020, amb més de 10.000 habitants, previsions semblants als altres municipis de la zona a tenor de les previsions de sòl urbanitzable. Encara que d'una forma moderada els quatre municipis de l'àmbit d'anàlisi aposten per un creixement que pels dos municipis amb més habitants es situaria cap els 10.000 pobladors a un horitzó de 10 anys vista i amb sòl destinat a finalitats urbanes més que suficient per encabir la nova població.

En el cas del municipi de l'Arboç les seves previsions de creixença contingudes en el Text refós del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal i a la seva Memòria descriptiva i justificativa del mes de maig del 2009, era de 93'29 ha. a uns deu anys vista, cosa que significaria que el sol urbanitzat podria passar de les 153,38 declarades urbanes a les 246,67 ha. entre les urbanes i urbanitzables (comptant-hi tan els sòls industrials com els residencials), un augment del 60,8%. Percentatge expansiu, tant en sòl residencial com en sòl industrial que contrasta amb determinades manifestacions respecte al sòl destinat a activitats logístiques i que en definitiva vindria a mostrar la defensa d'un determinat model local de creixement en contraposició a un model basat en necessitats molt més generals del país.

A la taula 15 es mostren les previsions d'ocupació de sòl en el municipi de l'Arboç segons el seu Pla d'Ordenació Urbanística Municipal en el qual continua abonant-se per un creixement urbà i industrial, que en el cas urbà-residencial suposaria la construcció de 120 a 150 habitatges/any fins l'any 2021, quantitats superiors als habitatges construïts en el període 2002 al 2005 (pàgina 33 de la Memòria descriptiva i justificativa del POUM del Maig 2009).

La necessitat de la plataforma logística o Logis Penedès es basa en què malgrat les hectàrees que poden ser objecte de transformació s'intenta evitar la dispersió pel territori de petits polígons i naus destinades a activitats logístiques, cosa que suposaria una nova esquitxada de petits impactes que en estar disseminats produeixen molts més efectes negatius que els que pot representar un espai compactat, ben equipat i amb sortida directa a l'autopista i autovia, amb la qual cosa s'evitarien trànsits per les xarxes locals tal com està passant ara.

Taula 15. Previsions de creixement en sòl urbà i urbanitzable del municipi de l'Arboç fins l'any 2021 segons el POUM (Maig 2009)

| Classificació del sòl | Superfície en m ² | Sostre en m ² |
|----------------------------------|------------------------------|--------------------------|
| Sòl urbà residencial | 694.908 | 509.783 |
| Sòl urbà industrial | 838.940 | 264.375 |
| Total urbà | 1.533.848 | 774.158 |
| Sòl urbanitzable residencial | 235.735 | 124.096 |
| Sòl urbanitzable industrial | 697.227 | 351.616 |
| Total urbanitzable | 932.962 | 475.712 |
| Total urbà + urbanitzable | 2.466.810 | 1.249.870 |

Font: POUM de l'Arboç. Memòria descriptiva i justificativa. Maig 2009. Elaboració pròpia

Taula 16. Distribució de les superfícies utilitzades en les previsions del PDU d'Infraestructures viàries, ferroviàries i logístiques del Penedès

| Destinació del sòl | Superfície en m ² |
|---|------------------------------|
| Terciari-comercial-serveis | 58.616 |
| Logística empresarial | 160.107 |
| Logística | 691.911 |
| Equipaments | 40.064 |
| Espais lliures | 369.629 |
| Sistema viari | 178.766 |
| Logística intermodal ferroviària | 142.295 |
| Plataforma ferroviària | 126.907 |
| Sòl a ordenar municipi Banyeres | 34.367 |
| Espai lliure enllaç A-7/AP-7 | 108.596 |
| Vialitat i sistemes protecció A-7/AP-7 | 285.169 |
| Sistemes ferroviari, hidràulic, protecció | 443.181 |
| Viari existent | 31.539 |
| Reserva A-7 | 281.657 |
| Sòl agrícola | 1.092.863 |
| Total | 4.045.667 |

Font: CIMALSA.

En les activitats logístiques no pot repetir-se el cas dels polígons i zones industrials que n'hi ha 22 en l'àmbit d'anàlisi, 39 més a la zona d'influència immediata i 4 més en municipis veïns als anteriors i que s'hi troben relacionats. Bona part dels anteriors polígons no estan consolidats i hi ha nombroses naus per llogar o per vendre. Independentment d'aquest fet, en comptes de ser polígons industrials han passat a ser polígons mixtes on s'hi troben diferents activitats que són solament d'emmagatzematge i venda, i algunes pròpiament de logística. En algun d'aquests polígons s'hi pot trobar des de restaurants a un prostíbul passant per tota classe d'activitats que tenen poc a veure amb la indústria (aparcament de camions, boleres, sala de ball, deixalleria, reparació de pneumàtics, concentració i venda d'àrids, venda de materials de construcció, magatzems de ferros, engrallats per la construcció, etc.)

Taula 17. Polígons industrials a l'àmbit d'estudi i zones immediates (2008)

| Municipis i àmbits | Nº polígons i zones industrials | Superfície total en ha. | Superfície mitjana en ha. |
|--------------------------------|---------------------------------|-------------------------|---------------------------|
| Banyeres del Penedès | 8 | 36,65 | 4,6 |
| Castellet i la Gornal | 4 | 138,86 | 34,7 |
| L'Arboç | 8 | 103,65 | 13,0 |
| Sant Jaume dels Domenys | 2 | 33,03 | 11,5 |
| Total àmbit | 22 | 312,19 | 14,2 |
| Bellvei | 4 | 83,88 | 20,97 |
| Calafell | 3 | 44,12 | 14,7 |
| El Vendrell | 8 | 94,96 | 11,19 |
| Llorenç del Penedès | 3 | 10,73 | 3,6 |
| Santa Margarida i els Monjos | 5 | 184,12 | 36,8 |
| Santa Oliva | 5 | 377,12 | 75,4 |
| Vilafranca del Penedès | 11 | 245,68 | 22,3 |
| Total àrea d'influència | 39 | 1.040,6 | 26,7 |
| Albinyana | 1 | 25,74 | 25,74 |
| La Bisbal del Penedès | 2 | 62,66 | 31,33 |
| Castellví de la Marca | 1 | 12,08 | 12,08 |
| Municipis veïns | 4 | 100,48 | 25,12 |
| Total general | 65 | 1.453,28 | 22,4 |

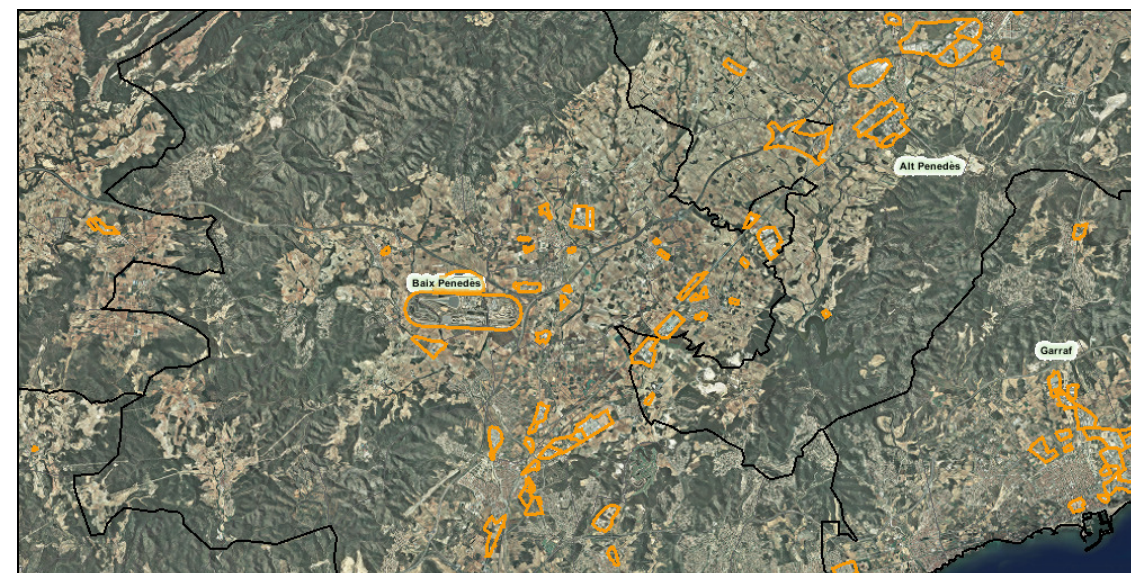
Font: UAB-ICC, Mapa d'àrees industrials de Catalunya (2008). Actualitzat. A les dades de Santa Oliva hi ha inclosa la superfície del polígon de proves automobilístiques IDIADA.

De l'examen de la taula 17 pot comprovar-se com les superfícies industrials són en general abundoses en municipis de menys de 5.000 habitants i superfície inferior als 15 km². Les mitjanes de les superfícies de les àrees industrials solen ser inferiors a les 25 ha., i en els municipis de la zona directament afectada per la creació del LOGIS Penedès és de mitjana inferior a les 15 ha., i en el cas de Banyeres del Penedès no s'arriba als 5 km² entre 8 zones, encara que a la modificació proposada en la redacció del nou POUM és reconeix una Zona de Desenvolupament industrial de 46'97 ha. que s'ha de sumar a una Zona Industrial Urbana d' 11,3 hectàrees (en total 58'27 ha.).

La multiplicitat de polígons, comporta uns importants fluxos de trànsit no ordenats, i en l'actualitat la baixa demanda d'espai per a noves indústries porta a la descripció referida en el paràgraf anterior i a la transformació de naus destinades inicialment a indústria a activitats d'emmagatzematge i logística.

En el nou POUM de l'Arboç (Maig 2009) es van proposar la qualificació de 99 noves ha. pel desenvolupament de sòl industrial i 6 ha. més per al desenvolupament de serveis a la mobilitat i pel lleure. L'argument per a les noves qualificacions ha estat el de "garantir l'atracció d'activitats econòmiques i per a la implantació d'infraestructures necessàries per a la mobilitat de la població". Les noves superfícies anaven des de les 30,6 ha. a les 0,3, amb una notable dispersió territorial, que no ajuda a la resolució dels problemes existents, malgrat la construcció d'un nou polígon industrial a la sortida del municipi en direcció a Vilafranca del Penedès.

Mapa 2. Polígons industrials a l'àmbit d'estudi i zones immediates (2008)



Font: UAB-ICC, Mapa d'àrees industrials de Catalunya (2008)

Un dels casos més notables en la transformació d'un possible espai industrial en un espai d'activitats logístiques és el polígon Les Planes Baixes del veí municipi de La Bisbal del Penedès qualificat de

polígon industrial i promogut inicialment per EXA Catalunya, S.L. (Asesores Inmobiliarios Internacionales). Aquest polígon situat molt a prop de la bifurcació de les autopistes AP-2 i AP-7 i del circuit de proves automobilístiques d'IDIADA ha estat ampliat recentment en 60 hectàrees, i degut a què té una propera entrada i sortida d'autopista de l'AP-2 (la de La Bisbal) està sent promocionat com a polígon logístic. Actualment ja hi ha instal·lades empreses com Ochoa, el Grup Logístic Carreras i recentment s'ha anunciat la instal·lació d'un centre de Logística de «El Corte Inglés» que ocuparà unes 32 ha. i es preveu que tot el sector creï de 500 a 700 llocs de treball (*El Punt* 24-7-2009, i *Diari de Tarragona*, 30-10-2009). Es dona la circumstància que l'alcalde de La Bisbal del Penedès que va signar el Pacte de Gimanelles en contra de la implantació d'un centre logístic a la comarca del Baix Penedès ha recolzat l'ampliació del polígon Les Planes Baixes i la seva adequació a la demanda d'espais per serveis de logística i transports. L'Ajuntament ha signat un compromís amb «El Corte Inglés» segons el qual, aquest aportarà 750.000 euros a la construcció d'una llar d'infants i donarà prioritat en la contractació a persones del poble, independent d'això s'estima que la llicència d'obres suposarà uns ingressos pel municipi de l'ordre d'un milió d'euros.

També, cal assenyalar que els municipis esmentats a més a més de mantenir una voluntat de creixement demogràfic i urbanístic, mantenen en expectatives d'industrialització i fins i tot, en els casos de Banyeres i de l'Arboç s'admeten les possibilitats logístiques. El POUM en curs d'aprovació de Banyeres coneix la proposta del LOGIS Penedès i admet en el redactat de modificacions del projecte anterior de pla urbanístic municipal que sigui possible, encara que «no exactament com es proposa en els estudis previs» i assenyala que:

- «1. El sistema de noves infraestructures d'accés i connexió del LOGIS Penedès i les xarxes i existents de comunicacions territorials no han d'afectar la carretera TP-2124 en el seu tram de travessia urbana.»
- «2. El nucli urbà de Banyeres i el LOGIS Penedès han de ser dos assentaments diferenciats, clarament delimitats i separats, independentment de que les activitats econòmiques complementàries puguin ubicar-se en sectors de «vora» del nucli urbà.»

En el cas de l'Arboç, el POUM considera la posició estratègica del municipi sobre l'eix que uneix dues àrees metropolitanes de Catalunya i dins un corredor amb importants expectatives d'industrialització preveient àrees de creixement industrial com és el Polígon del Foix. La situació de l'Arboç li confereix «un potencial desenvolupament residencial, industrial i agrícola marcat especialment per la dinàmica de les tres capitals de comarca». I, en les perspectives d'activitats econòmiques reconeix la dependència dels recursos agroindustrials vitícoles propis i de les activitats subsidiàries que pugui

generar el sector en el mateix municipi (embalatges, logística, formació...) i del desenvolupament de diversos sectors industrials de les veïnes capitals de comarca.

Vista la situació que planteja la possible localització d'una plataforma logística a les planes orientals del Baix Penedès, els resultats de l'anàlisi sobre el sòls urbans i urbanitzables del municipi mostren una predisposició al creixement dels esmentats municipis que es demostra a través de les seves figures de planejament urbanístic. Un creixement basat en residències de baixa densitat i en una multiplicitat d'urbanitzacions i polígons industrials.

La realització d'una plataforma logística suposaria un intent d'endregar la multiplicitat d'instal·lacions logístiques sense condicions que es poden anar donant en aquest territori, amb els consegüents problemes sobre la mobilitat i les economies d'empreses i residents. La plataforma hauria d'evitar la instal·lació d'empreses del transport, l'emmagatzematge i la logística en polígons no adequats, de tal manera que els polígons industrials fossin realment industrials.

El LOGIS Penedès suposa una transformació del territori que sobre l'actual sistema urbanitzat i en curs d'urbanització representa un impacte relatiu, totalment compatible pels municipis de Sant Jaume dels Domenys i Castellet i la Gornal, i amb impactes que es poden qualificar de moderats a escala local pels municipis de Banyeres del Penedès i l'Arboç.

Els impactes sobre l'estructura social i econòmica de la població

Una de les principals preocupacions detectades entre els agents entrevistats sobre la localització del LOGIS Penedès és la de la transformació no només de l'estructura urbana de les poblacions, sinó també de la composició social de la mateixa. S'estima que la creació de llocs de treball que segons part dels entrevistats seran majoritàriament de baixa qualitat comportarà una arribada d'immigrants de procedència diversa i baix nivell social que podria posar en perill la cohesió social que avui existeix.

Sobre aquest tema s'ha cercat una sèrie d'indicadors de contingut social i econòmic sobre els municipis afectats per la proposta de construcció de la plataforma logística LOGIS Penedès.

En primer lloc a la taula 18 s'ha buscat el percentatge de nascuts a la comarca de cada municipi, la declaració de saber parlar en català i el nivell d'instrucció fins a nivell de primària completa existent l'any 2001. Les dades del 2001 han estat modificades fent una estimació per intentar projectar-les al 2009, entenent que a l'any 2009 hi hauria menys persones que tindrien un nivell d'estudis fins a

primària, degut a la creixent extensió dels estudis de secundària; i per altra banda el percentatge de persones que declaren saber parlar en català s'ha augmentat com a conseqüència de l'ensenyament d'aquesta llengua a les escoles i de l'ús general de la mateixa que es fa a les poblacions de l'àmbit estudiat.

Queda força clar que els quatre municipis i especialment tota la comarca del Baix Penedès són espais d'immigració i que bona part de la seva població ve d'altres llocs, sigui de Catalunya, de la resta d'Espanya o de l'estranger. Els percentatges són força inferiors als del conjunt de Catalunya i tant el municipi de Banyeres com el de l'Arboç es van veure afectats per la important immigració, sobre tot d'asturians, que va representar la instal·lació de la "Cristalera Española" a l'Arboç. En els darrers quinze anys la immigració s'ha vist incrementada per persones procedents del Nord d'Àfrica, l'est d'Europa i Sud Amèrica que van ocupar els llocs de treball més mal remunerats, fos a l'agricultura, la construcció o els serveis. A l'Arboç consten nascudes a l'estranger un 12,54% del cens, amb predomini dels marroquins, seguits dels romanesos. El POUM dona les dades de 289 immigrants del continent africà i 156 de l'Est d'Europa.

Taula 18. Indicadors de nascuts a la comarca, estudis realitzats i coneixement del català de l'àmbit del PDU IVFLP. 2009

| Àmbit geogràfic | % nascuts a la comarca | % amb estudis fins a primària | % que declaren saben parlar en català |
|-------------------------|------------------------|-------------------------------|---------------------------------------|
| Banyeres del Penedès | 24,9% | 31,5% | 80,0% |
| Castellet i la Gornal | 27,9% | 43,6% | 78,9% |
| L' Arboç | 28,0% | 40,6% | 78,0% |
| Sant Jaume dels Domenys | 32,3% | 42,6% | 90,9% |
| Baix Penedès | 20,4% | 35,8% | 78,0% |
| Alt Penedès | 44,5% | 39,2% | 80,9% |
| Catalunya | 43,5% | 34,9% | 79,5% |

Font: IDESCAT i elaboració pròpia.

El fet migratori pot comportar un menor coneixement de la llengua del país, encara que les estadístiques mostrarien un coneixement del català molt similar al del conjunt de Catalunya, altra cosa és que realment parlin el català.

Pel que fa al nivell d'instrucció, com més baix és el percentatge d'estudis fins a primària més alt és el d'estudis a nivell de secundària o superiors. Banyeres del Penedès tindria el percentatge més favorable i Castellet i la Gornal i Sant Jaume dels Domenys el més desfavorables i superiors a la

mitjana de Catalunya, la qual cosa estaria relacionada, amb un baix nivell professional, tot i les excepcions que hi pugui haver. Cal suposar que hi hauria una correlació entre immigracions i baixos nivells d'estudis i també amb l'ús de la llengua catalana.

Els anteriors indicadors podrien també correlacionar-se amb el tipus de treball, la renda familiar i la taxa d'atur, que mostra la taula 19. En ella es mostra que la base imposable de la renda de les persones físiques, que guardaria relació amb els ingressos familiars, és inferior a la mitjana de Catalunya i fins i tot en tres casos inferiors a les mitjanes comarcals. Aquest fet palesaria que les poblacions que habiten l'àmbit del PDU IVFL del Penedès tindrien majoritàriament ingressos propers als mínims salarials, cosa que possiblement també estigui relacionat amb el nivell d'instrucció i els fenòmens migratoris. A més, el nivell d'atur es considerable, perquè si es té en compte el conjunt de tots els habitants del Baix Penedès, l'atur és del 10,4%, i si es relaciona amb la població activa de l'últim cens aleshores seria del 37,3%.

Taula 19. Indicadors de nivell econòmic, activitat en la construcció i atur a l'àmbit del PDU d'Infraestructures viàries, ferroviàries i logístiques del Penedès.

| Àmbit geogràfic | Renda persones físiques 2007 en € | % Ocupats en la construcció | % Atur sobre població activa |
|-------------------------|-----------------------------------|-----------------------------|------------------------------|
| Banyeres del Penedès | 19.026 | 12,1 | 27,8 |
| Castellet i la Gornal | 16.852 | 11,3 | 23,7 |
| L'Arboç | 16.871 | 12,9 | 28,2 |
| Sant Jaume dels Domenys | 16.991 | 16,9 | 37,3 |
| Baix Penedès | 18.456 | 16,7 | 22,7 |
| Alt Penedès | 19.541 | 10,4 | 19,1 |
| Catalunya | 20.843 | 10,4 | 15,9 |

FONT: IDESCAT. Les taxes d'atur són calculades sobre el cens del 2001

Les xifres d'atur comarcal són de les més altes de tot Catalunya i estan lligades a l'estacionalitat del turisme, a la crisi de la construcció, i a reajustaments de plantilles. La construcció és un sector que té a la comarca i a totes les poblacions de l'anàlisi uns percentatges també superiors a la mitjana del país. És molt probable que l'atur real sigui inferior a l'estadístic, però justament l'últim estudi elaborat per la consultora Activa Prospect per l'ADEG (Associació d'empresaris del l'Alt Penedès, el Baix Penedès i el Garraf) remarcava que el Baix Penedès té plantejats reptes pel que fa a la sostenibilitat ambiental i social. És la comarca amb menys oportunitats laborals de Catalunya i la segona amb la taxa d'atur més elevada.

Les dades de l'atur adquireixen una dimensió més crua sobre números reals, ja que dins la comarca, a la seva capital constaven a desembre del 2009, 3.885 parats, i Calafell 2.255, mentre que l'Arboç en tenia registrats 493, Sant Jaume i Banyeres, prop de 250 i Castellet i la Gornal, 156. A l'Alt Penedès el nombre d'aturats era de 7.646, pràcticament la meitat dels quals a la capital.

A tenor de les darreres taules pot concloure's que a l'àmbit d'estudi hi ha un percentatge de població no menyspreable que ocuparia els estrats baixos de la piràmide social, que estarien relacionats amb l'atur, baixos ingressos, immigració i poca qualificació professional. Estaria clar que si augmentés considerablement la immigració hi podrien haver profundes transformacions en la composició socio-cultural de les poblacions i un increment dels riscos de desintegració social, que podria comportar un augment de conflictes.

Ara bé, atenent que el LOGIS Penedès podria suposar un augment de l'ocupació de l'ordre d'uns 5.000-6.000 treballadors en una previsió de tipus mitjà i un cop tot l'espai de la plataforma logística està en funcionament, es aleshores probable que hi pogués haver immigració, però no amb xifres significatives, ja que primer s'absorbiria bona part de l'atur del Baix i l'Alt Penedès, especialment per les feines poc qualificades i hi podrien haver traspessos de personal procedents del sector de serveis turístics i de la construcció al sector de la logística. L'ocupació de treballadors en atur de les pròpies comarques no hauria de suposar trasllat de residència, ja que de la mateixa forma que un bon nombre de treballadors de l'empresa "Cristalera Española", viuen a El Vendrell, igualment des d'aquesta població o de Calafell o de Santa Margarita i els Monjos podrien traslladar-se fàcilment a les empreses situades al LOGIS Penedès, fins i tot la concentració empresarial hauria de comportar línies especials d'autobusos de transport públic per mitigar els efectes de la mobilitat individualitzada.

Una altra qüestió és que el LOGIS Penedès és construiria seguint un pla de fases preestablert, i la seva ocupació comportaria un període de temps que en funció de la conjuntura econòmica podria allargar-se. Aquest fet implicaria unes majors possibilitats d'adaptació de la població i especialment dels possibles nou-vinguts a les realitats locals.

Si el planejament urbanístic, tant el territorial com el municipal, té unes previsions cap el 2021 o 2026, es molt versemblant que tant la força de treball com les possibles necessitats d'habitatges no suposin cap trauma greu a les poblacions afectades per la instal·lació.

En el cas d'un horitzó a deu anys vista, l'impacte negatiu que suposaria una ràpida construcció i posada en funcionament de la plataforma logística, quedaria amortit pel temps i la cohesió social es podria garantir, sempre naturalment que els Ajuntaments i altres institucions superiors contribuïssin

amb les seves polítiques a la necessària dotació de serveis i a la integració laboral i social dels nouvinguts. En aquest cas podria establir-se que l'impacte negatiu sobre la composició social seria moderat i rectificable.

En relació als salaris i la baixa qualificació dels treballadors de les empreses de logística, l'estudi *La logística i els professionals*, realitzat per la Fundació ICIL l'any 2007 i basat en una enquesta a 300 professionals i 110 empreses del sector donava com a resultat que els salaris inferiors a 17.000 € eren el 38% de les plantilles; entre 17.001 i 25.000 € hi havia el 39%; de 25.001 a 40.000 €, un 17%; i superiors als 41.000 €, el 6% que resta.

Els salaris naturalment varien entre les empreses en funció de la especialització i del seu volum de negoci, de tal manera que a les empreses amb facturació superior als 10 milions d'euros els salaris dels càrrecs, des de director general a un encarregat podien oscil·lar en una àmplia forquilla i una mitjana dels 125.600 als 39.800 euros que afectaria aproximadament al 20% de la plantilla.

En el cas d'empreses de facturació inferior als 10 milions d'euros, aleshores la forquilla aniria dels 57.300 als 33.800 euros, segons dades del 2007.

Els perfils professionals que solen ser més identificables són els 15 següents:

1. Director de logística/operacions
2. Director/cap de tràfic/transports
3. Tècnic de preparació de rutes
4. Tècnic de documentació de transports
5. Cap de recollides i/o repartiment
6. Operatiu de tràfic/transport
7. Responsable d'incidències
8. Cap de magatzem o planta
9. Responsable d'entrades al magatzem
10. Responsable de preparació de comandes
11. Carretoner
12. Mosso de magatzem
13. Responsable de devolucions
14. Camioner
15. Director comercial

Ara bé, com que el sector logístic es molt complex, especialitzat i diferenciat hi ha perfils que són específics de determinades empreses i no apareixen a la relació anterior. El sector logístic necessita també informàtics, administratius, comercials, etc.

Hi ha feines específiques com la de «torero» o conductor d'una màquina transportadora-elevadora que es també molt específica i sol·licitada, una feina que en molts casos es considera d'una certa especialització i que pot tenir remuneracions complementàries. En algunes empreses s'està utilitzant per aquesta tasca mà d'obra femenina degut a què es considera a les treballadores més responsables i detallistes per deixar la feina ben acabada i posada al seu lloc en les millors condicions possibles. Aquest fet seria important per l'accés al mercat de treball d'una part de la població activa femenina que viu als municipis de l'àrea i desitja tenir una ocupació laboral.

En el cas del LOGIS Penedès, cal també comentar, que no totes les activitats previstes són de logística pura, sinó que hi caben equipaments de formació i espais comercials i de serveis, amb un nombre de treballadors que podria situar-se entorn del miler, segons les estimacions efectuades per CIMALSA.

També cal considerar que la implantació del Logis Penedès comportaria igualment la revitalització per activitats industrials de naus desocupades o mal ocupades dels polígons industrials existents, ja que hi ha empreses que cerquen l'activitat productiva prop de plataformes logístiques, i el Centre logístic Intermodal del Penedès seria dels pocs que tindrien una bona intermodalitat entre autopista, autovia i ferrocarril un cop construït el corredor de mercaderies des de l'estació de Constantí a Tarragona fins a Castellbisbal. La revitalització del teixit industrial està perfectament comprovat en localitzacions logístiques de l'estranger, i de la mateixa manera es pot produir un augment del sector de serveis professionals relligats amb les activitats de la plataforma logística. Es pensa que la realització del Centre Intermodal del Penedès comportaria noves avantatges de localització de noves activitats econòmiques a la comarca, les quals perdrien l'excessiva dependència que ara tenen del sector de la construcció.

La reserva de superfície destinada a activitats formatives de nivell mig i superior podria comportar també unes majors oportunitats als habitants del territori, així com la millora d'altres serveis entre els quals els dels transports públics, tant per carretera com per ferrocarril.

Conclusions

Aspectes demogràfics i immobiliaris

Les dues comarques afectades pel PDU del LOGIS Penedès han experimentat un fort creixement de població els darrers anys, situant-se, cada una d'elles, al voltant dels 100.000 habitants.

El principal factor d'aquest elevat creixement és l'anomenat creixement migratori, en les seves dues vessants: d'una banda, l'elevat flux internacional —que sembla estancar-se amb l'adveniment de l'actual crisi econòmica— i, de l'altra, pel procés de desconcentració de la població metropolitana des de la seva àrea central —Barcelona i la resta de municipis de la seva conurbació— cap a les comarques més perifèriques. En aquest sentit, l'anomenat creixement natural la diferència entre el nombre de naixement i el de defuncions— ha jugat un paper poc important en l'evolució demogràfica de la zona.

A escala municipal, aquest creixement s'esdevé de forma generalitzada, si bé els guanys de població més importants es produeixen, en primer lloc, als dos municipis litorals amb major oferta immobiliària —Calafell i el Vendrell— i, en segon lloc, als municipis directament afectats per l'àmbit territorial del PDU del LOGIS Penedès. Per contra, el municipi amb un creixement relatiu més reduït és Vilafranca del Penedès.

A curt i mitjà termini (amb l'horitzó temporal de 2021), les projeccions elaborades per l'IDESCAT preveuen el manteniment d'aquest creixement demogràfic, amb independència de l'escenari de futur elaborat. En tot cas, però, aquesta visió de l'evolució futura està molt condicionada pel creixement recent i caldrà veure quina és l'evolució futura de la immigració en aquest moment d'incertesa econòmica.

Per la seva banda, el parc immobiliari ha experimentat un creixement paral·lel al de la població. En tot cas, però, no es tracta d'una relació de causa-efecte directa, sinó que el *boom* de la construcció dels darrers anys (entre el 2003 i el 2006 segons els casos) sembla deure's més a la voluntat dels agents urbanitzadors del territori que no pas a la demanda real de necessitat d'habitatge per part de la població. En un futur a curt-mig termini, la construcció de nous habitatges pot seguir aquesta tendència, si bé és més qüestionable que aquest gran volum d'habitatges de nova construcció sigui ocupat de forma ràpida i, encara menys, que constitueixi la residència principal de noves llars.

Territorialització dels impactes

El Pla Territorial Parcial del Camp de Tarragona que comprèn la comarca del Baix Penedès assenyala com una de les principals problemàtiques d'aquest àmbit la gran dispersió de sòl urbà i dels diferents usos en el territori, «cosa que comporta una elevada fragmentació territorial i degradació paisatgística, a banda de costos i ineficiències importants en la prestació dels serveis i la mobilitat».

L'anterior declaració es fa patent al territori del Penedès on la proliferació d'urbanitzacions, polígons industrials i construccions en sòl no urbanitzable junt amb el sistema de comunicacions terrestres posa en evidència la necessitat d'un planejament a nivell supramunicipal que eviti l'esquitxament de construccions i infraestructures per tot el territori.

Independentment de l'anterior fet que comporta una pèrdua de qualitat territorial, el corredor del Penedès és un eix de comunicacions que aprofiten la bona disposició natural del territori per posar en relació les comarques del Nord i Sud de Catalunya. Aquest canal o corredor de comunicacions, paral·lel al mediterrani, s'ha convertit en un eix no només català, sinó també europeu i d'enllaç amb l'Àfrica del nord. El Penedès en aquesta situació, a la que si ha de sumar el corredor Ibèric que s'inicia a l'AP-2, ocupa una posició estratègica que les noves formes de producció pròpies del post-fordisme i la globalització reafirmen, al mateix temps que li reclamen una funcionalitat especialitzada en el transport i la logística.

Aquesta funcionalitat, necessària per la nova economia del país, es veu encara més empesa per l'equidistància de les planes orientals del Baix Penedès dels ports de Barcelona i Tarragona que s'estan convertint en portes d'entrada i sortida de mercaderies per via marítima.

En aquestes condicions la pressió del sector del transport i la logística, podria convertir el Penedès en un espai on múltiples instal·lacions d'emmagatzematge, distribució, manipulació de productes, etc. es repartissin i distribuïssin per tot el territori, però especialment al llarg de l'autovia A-7, provocant un fort increment del trànsit de vehicles, d'una a altre instal·lació, amb un considerable augment de costos econòmics i de tensions psicològiques per part dels usuaris de les carreteres i dels habitants en les proximitats de les mateixes.

Situar un espai pensat pels anteriors menesters en un lloc que tingui entrada i sortida per l'autopista, l'autovia i especialment el ferrocarril, evita la utilització de les carreteres amb funció capil·lar i condueix el trànsit per les grans artèries, al mateix temps que proporciona als usuaris els equipaments, la seguretat i el manteniment indispensable perquè la plataforma logística sigui de

qualitat i eviti el malbaratament d'altres espais, possibilitant així també el manteniment de la seva qualitat.

Pel que fa als impactes territorials que la plataforma logística o LOGIS Penedès pugui produir, a nivell territorial s'estima:

- Que a nivell de Catalunya, la instal·lació del LOGIS Penedès no produeix cap impacte negatiu i que una plataforma logística pot ser molt necessària per l'economia del país.
- Que hi ha un impacte psicològic producte d'una visió de defensa del territori, que tot i poder tenir les seves raons, té una òptica molt local que impossibilita visions i interessos més generals. Aquest impacte negatiu, no és percebut per igual per tots els sectors dels municipis afectats.
- L'impacte sobre l'espai agrícola és lleu i per tant és compatible amb el canvi d'usos del sòl, atesos els rendiments de l'agricultura i a què la superfície agrícola que es perd no produirà conseqüències importants ni en el paisatge de vinya, ni en la producció de vins del Penedès. Cal remarcar que els viticultors que han venut les terres continuen conservant els drets de plantació dins la D.O. del Penedès.
- Tampoc es considera rellevant l'impacte negatiu sobre els sòls urbans i urbanitzables, si es té en compte la política d'extensió urbana que els municipis han seguit i la proliferació d'urbanitzacions i polígons industrials que no són tal cosa, per tota l'àrea.
- Hi podria haver un impacte negatiu moderat, si la plataforma logística es construís i s'ocupés ràpidament, i tots els treballadors vinguessin de fora, però aquesta opció sembla totalment impossible tant per l'actual conjuntura econòmica com pel gran nombre d'aturats de la comarca, molts dels quals a ben segur passarien a treballar al nou sector, el qual podria actuar d'incentiu per a noves transformacions socio-econòmiques.
- Es considera també que la instal·lació d'una plataforma logística en el PDU d'Infraestructures viàries, ferroviàries i logístiques del Penedès produiria noves oportunitats en el territori, especialment en els sectors industrial i de serveis, per la possibilitat de noves implantacions i ocupació de naus desocupades que cercarien la proximitat de la plataforma logística. Igualment hi podria haver millores a nivell dels serveis i equipaments generals.