

UN RETO ESTRATÉGICO DEL CAMP DE TARRAGONA: EL SECTOR DE ACTIVIDAD ECONÓMICA DEL AEROPUERTO DE REUS

NEMO REMESAR

ORIOI MONCLÚS

JUAN MANUEL ZAGUIRRE

MANEL MOSQUERA

RECEIVED: SEPTEMBER 27 2013

RESUMEN

El reconocimiento de la potencialidad del territorio, la nueva gobernanza para el desarrollo de los sectores de actividad económica (SAE) a través de la planificación estratégica y propuestas flexibles como la definición de los “no usos” configuran los aspectos claves del proyecto de investigación en torno el desarrollo del SAE del Aeropuerto de Reus. El artículo pone de relieve la necesidad de implantar nuevos instrumentos que den respuesta al principal objetivo de los SAE: la generación de actividad económica. Por eso se propone introducir, previamente al desarrollo urbanístico, la planificación estratégica consensuada con los principales actores socioeconómicos del territorio, tomando el modelo de las agencias de desarrollo local para la configuración de un instrumento de gestión con capacidad para desarrollar una gestión estratégica del territorio, potenciando tanto la vertiente física del nodo de infraestructuras (puerto, aeropuerto, red viaria y ferroviaria para pasajeros y mercancías) como la vertiente socioeconómica vinculada a la potenciación de los sectores productivos del Camp de Tarragona.

PALABRAS CLAVE: sector de actividad económica, aeropuerto, Reus, Planificación Estratégica, Planeamiento Territorial, Camp de Tarragona.

ABSTRACT

The article highlights the key aspects of a research project focused on the development of a park complex for economic activities within the Airport of Reus. These include: the recognition of the potential of the territory, the new governance involving the development of this park for economic activities (SAE) through strategic planning and a flexible proposals for its land uses, providing a set of "non-uses". In addition, it also considers a “bottom-up” approach to address the main objective of the park, the generation of economic activity. In order to account for the physical aspects of the infrastructure (port, airport, roads and rail network) and the socioeconomic aspects (linked to the enhancement of the productive sectors of the territory), the proposal stresses the need to include strategic planning, prior to urban development, including the need of the stakeholders to play a key role in the planning process.

Local development agencies are taken into account as an interesting management tool capable of developing such projects.

KEY WORD: sectors of economic activities, airport, Reus, Strategic Planning, Urban Planning, Camp de Tarragona.

RESUM

El reconeixement de la potencialitat del territori, la nova governança per al desenvolupament dels sectors d'activitat econòmica (SAE) a través de la planificació estratègica i propostes flexibles com la definició dels "no usos" configuren els aspectes claus del projecte de recerca entorn el desenvolupament del SAE de l'Aeroport de Reus. L'article posa de relleu la necessitat d'implantar nous instruments que donin resposta al principal objectiu dels SAE: la generació d'activitat econòmica. Per això es proposa introduir, prèviament al desenvolupament urbanístic, la planificació estratègica consensuada amb els principals agents socioeconòmics del territori, prenent el model de les agències de desenvolupament local per a la configuració d'un instrument de gestió amb suficient capacitat per dur a terme una gestió estratègica del territori, potenciant tant la vessant física del node d'infraestructures (port, aeroport, xarxa viària i ferroviària per a passatgers i mercaderies) com la vessant socioeconòmica lligada a la potenciació dels sectors productius del Camp de Tarragona.

PARAULES CLAU: sector d'activitat econòmica, aeroport, Reus, Planificació Estratègica, Planejament Territorial, Camp de Tarragona.

1. Introducción

Cataluña se encuentra, en la actualidad, en un escenario de crisis económica y social con alarmantes cifras de desempleo (cerca de un 23%) y un empeoramiento del nivel de bienestar de la población. La industria es el sector más castigado puesto que, a pesar del aumento en las exportaciones, el peso relativo del sector ha ido disminuyendo progresivamente durante los últimos años. También se constata una importante bajada de los puestos de trabajo fruto de deslocalizaciones y cierres de empresas. Desde 2008 se han cerrado 8.962 empresas, se han destruido 262.900 puestos de trabajo en el sector industrial y actualmente entre el 30 y el 40% de los polígonos industriales se encuentran vacíos (Blanchar, 2013). En este contexto, es necesario repensar el actual modelo productivo catalán para revertir la tendencia negativa del sector industrial y promover su reactivación y consolidación como base de una economía productiva generadora de empleo y alto valor añadido.

La capacidad de un territorio para desarrollar proyectos y captar inversiones resulta fundamental para la reactivación de la economía. Actualmente, en un mundo globalizado donde las ciudades y territorios compiten entre ellos, el planeamiento territorial y urbanístico no es el principal medio para llegar a incidir directamente en el establecimiento de empresas. Las políticas urbanísticas tienen que ir acompañadas de actuaciones en materia de desarrollo local, promoción económica y fomento empresarial. En la actual sociedad del conocimiento, los parámetros de localización empresarial ya no dependen tanto de lo que se puede ofrecer en términos físicos (suelo industrial, infraestructuras viarias y ferroviarias, recursos naturales, accesos a grandes mercados, etc.) sino de lo que puede ofrecer el capital humano de un determinado territorio (habilidades, formación, iniciativa emprendedora, creatividad individual y colectiva, innovación social y organizacional, etc.), permitiendo posicionar un territorio por delante de otros. La necesidad de tener una visión territorial, integrada y holística es fundamental para el desarrollo de proyectos encaminados a la generación de actividad económica, tal y como sucede con el desarrollo de los Sectores de Actividad Económica (SAE). En este sentido, este artículo pretende dar a conocer un proyecto de investigación en torno al desarrollo del SAE del Aeropuerto de Reus, caracterizado por la adopción de esta visión territorial y estratégica.

De reciente publicación¹, la investigación aborda, desde un enfoque interdisciplinario, la planificación y el desarrollo de un proyecto de SAE. El contenido destaca por su carácter propositivo, ya que no sólo se trata la evolución y las principales problemáticas que sufren los polígonos industriales y los SAE en Cataluña, sino que también realiza una importante tarea de análisis territorial en relación a la ubicación

¹ Remesar, N., Zaguirre, JM., Monclús, O., Mosquera, M. (2013). *Un repte estratègic del Camp de Tarragona: El Sector d'Activitat Econòmica de l'Aeroport de Reus*. ZFA Foundation. Reus.

del SAE en el Camp de Tarragona. Además, también se incide en la importancia y la necesidad de planificar el desarrollo de los SAE, analizando diferentes modelos de gestión y realizando una propuesta para el SAE desde una visión integrada, donde se establece la necesaria conexión con procesos de concertación, cooperación y planificación territorial.

El encargo hipotético, a partir del cual se configura la propuesta², es buscar una ubicación concreta, en el Camp de Tarragona, donde poder desarrollar un SAE con una extensión de aproximadamente 100 hectáreas. Su desarrollo incluye planificar su ubicación, definir los usos, e incluso, realizar el diseño detallado del proyecto. Para configurar el contenido del proyecto no se utilizan los modelos urbanísticos vigentes sino que se propone una nueva forma abordar la planificación y los proyectos de SAE en Cataluña, sobre todo en lo que atañe a las fases de concreción de la visión territorial, de ordenación y de gestión. Por lo tanto, una de las innovaciones principales de la investigación es la propuesta de una metodología que resulte ejemplar y trasladable a otros territorios que presenten unas características similares al SAE del Aeropuerto de Reus. Además, se apuesta por el emplazamiento como factor diferenciador respecto a otras promociones de suelo. Finalmente, la nodalidad y la intermodalidad también son elementos claves a fin de que a medio o largo plazo permitan la atracción e instalación de industrias de alto valor añadido generadoras de innovación y conocimiento.

La planificación y gestión de un SAE es un proceso dinámico que comprende la formulación, la articulación y el despliegue de un conjunto de estrategias que tienen como objetivo la puesta en valor de un determinado lugar, el desarrollo económico y social de un territorio, el aumento de la competitividad de las empresas y de los emprendedores que se ubican en el sector y, en general, la mejora de la calidad de vida de las personas que forman parte de un determinado paisaje productivo.

En este artículo se dan a conocer los aspectos más innovadores a través del análisis de tres elementos clave sobre los cuales se fundamenta la propuesta del SAE del Aeropuerto de Reus y que, por extensión, pueden ser la base en la configuración de otros proyectos de desarrollo de un SAE.

² La publicación es el resultado de la revisión del trabajo de investigación de los autores, realizado en el marco de la 9ª edición del Máster Profesional de Estudios Territoriales y Urbanísticos organizado por la Escuela de Administración pública de Cataluña conjuntamente con la Universidad Pompeu Fabra y la Universidad Politécnica de Cataluña.

2. Tres elementos clave para el Desarrollo y Gestión de los SAE

1. El objetivo principal de un SAE es la generación de actividad económica.

En las últimas décadas se han desarrollado los proyectos de SAE³ desde una vertiente urbanística, priorizando la obtención de plusvalías para financiar su implantación. Esta visión ha primado la comercialización y urbanización del suelo por encima del verdadero objetivo del desarrollo de un proyecto de SAE: la generación de actividad económica y la creación y mantenimiento de puestos de trabajo.

En Cataluña, las actuaciones públicas de promoción de suelo para los espacios destinados al desarrollo de actividades económicas se han limitado a una intervención mínima. Las promociones de los ayuntamientos y del Instituto Catalán del Suelo (INCASÒL) se han basado en el factor del precio del suelo - a excepción de promociones en la provincia de Lleida o de otras muy alejadas de la región metropolitana de Barcelona -, sin ninguna intervención posterior a la comercialización de las parcelas (Diputación de Barcelona, 2009). Por otra parte, la Generalitat de Catalunya no ha articulado ningún instrumento integral de coordinación de las políticas y actuaciones sectoriales en materia de desarrollo de la actividad económica. Así, por ejemplo, no ha habido vinculación entre el desarrollo de la política de promoción de suelo para actividades económicas y las iniciativas de desarrollo industrial, de fomento de la innovación y de promoción económica, entre otras, encaminadas a mejorar la competitividad y la capacidad tecnológica de las empresas del territorio en cuestión.

La Generalitat de Catalunya inició el enderezamiento de esta política con el desarrollo del Programa de Suelo 2005-2008 del INCASÒL, sin lograr los resultados esperados. Prueba de ello es la gran cantidad de metros cuadrados de terreno industrial que se encuentran actualmente vacíos. Es evidente que el contexto actual de crisis económica ha influido negativamente en estos resultados, pero también hay que mencionar que el programa de actuaciones, centrado en la creación de grandes SAE, no ha acabado de funcionar. Seguramente, la razón principal de este resultado radica en el hecho de concebir los SAE como proyectos exclusivamente urbanísticos, teniendo en cuenta únicamente criterios basados en la comercialización y urbanización de suelo para actividades económicas, en vez de enfocarlos como proyectos encaminados a la

³ A pesar de qué no hay consenso en torno al concepto de Sector de Actividad Económica (SAE), con el fin de comprender las características específicas que tienen que cumplir los SAE se propone la definición basada en la que establece la Coordinadora Española de Polígonos Empresariales (CEPE): "Un SAE es un espacio asentado en suelo urbano consolidado localizado y desarrollado para la instalación de actividades económicas variadas, constituyendo una zona perfectamente planificada y delimitada, con unas ordenanzas, unas infraestructuras, unos suministros y unos espacios dotacionales determinados. Además, los estándares urbanísticos utilizados tienen que responder a los requisitos establecidos a la normativa urbanística vigente"

generación de actividad económica adaptada a la realidad y potencialidad del territorio. Además, la excesiva programación sobre el mapa de estos proyectos estratégicos se ha mostrado ineficiente, vista su desvinculación de la realidad que los rodea.

Dado que la política industrial es una política compleja que viene determinada por muchos factores relacionados con la estructura productiva, demográfica, social y física del territorio, no tiene mucho sentido pensar en modelos prefijados centrados en un reequilibrio territorial fundamentado en criterios demográficos, ya que, como ha sucedido, la demanda final ha sido inferior a la oferta.

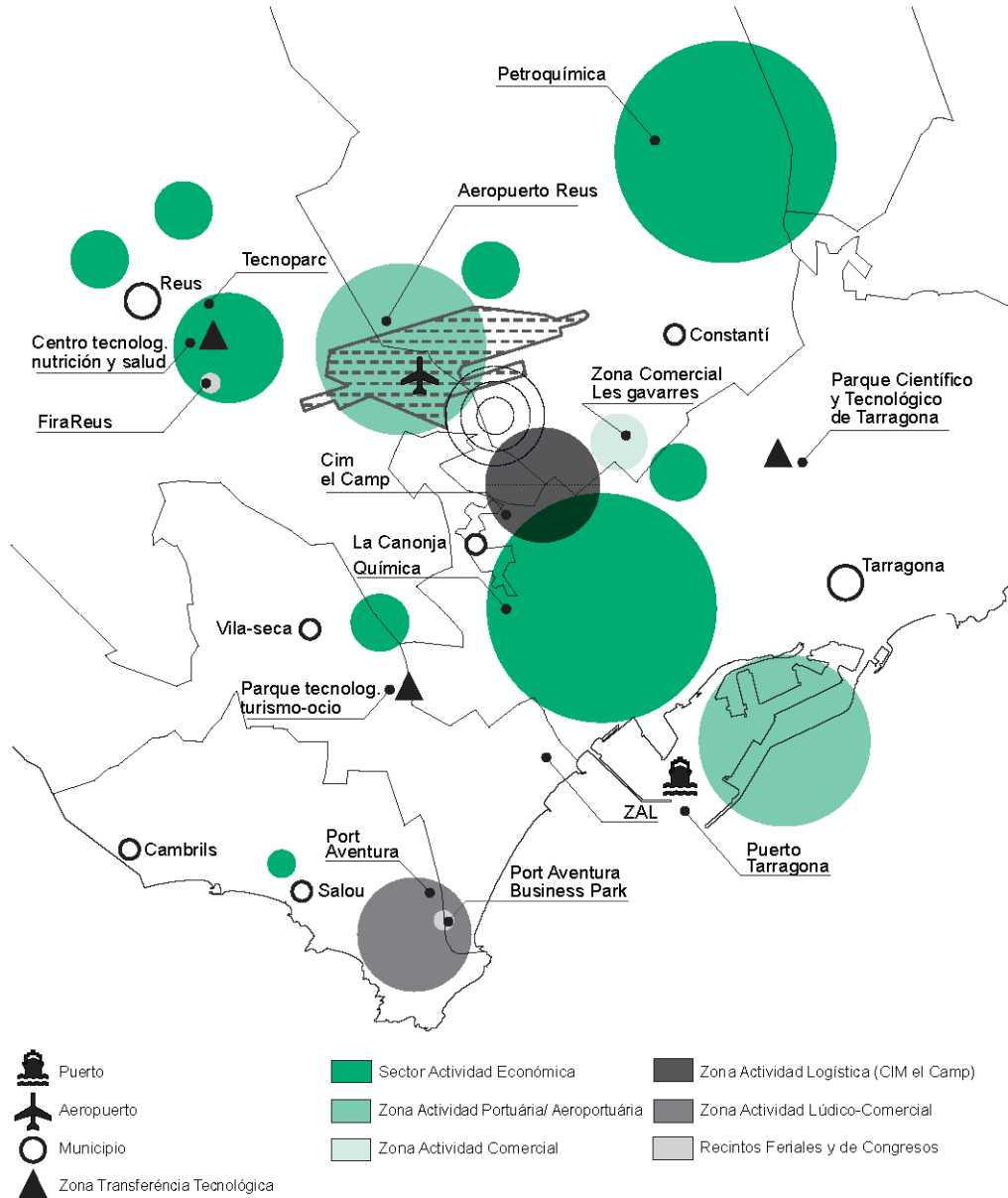
Es por ello que, actualmente, hay grandes espacios urbanizados vacíos que, atendiendo al contexto de crisis económica actual, difícilmente se acabarán completando. Además, en algunos casos particulares los SAE urbanizados han tenido problemas de abastecimiento de suministros de agua o electricidad, comportando efectos contraproducentes para el territorio que los acoge, provocando un descenso de competitividad frente a otros territorios- sobre todo Comunidades Autónomas limítrofes con Cataluña - que son capaces de ofrecer un precio de suelo más competitivo en términos económicos y una oferta de servicios de suministros e infraestructuras muy superior.

En este punto, una de las premisas básicas de la investigación hace hincapié en el hecho de que la propia complejidad del territorio hace que la generación de actividad económica se deba afrontar con modos de hacer alternativos, superando la compartimentación disciplinar de los distintos profesionales que intervienen en estos procesos. En este sentido, hay que superar la visión "desde arriba" (*top-down*) vinculada a la programación sobre el mapa de la actividad económica de un determinado territorio. La propia complejidad de la política industrial invalida planteamientos basados en modelos prefijados según el tipo de actividad productiva que tienen que acoger los SAE. Si se incurre en esta forma de actuar, lo que se estará haciendo es reproducir el modelo de los polígonos industriales de los años 70 s y 80 s, pensados para unos usos determinados que, en muchos casos, han quedado obsoletos frente a las necesidades actuales de las empresas.

La planificación y la gestión urbanística y territorial, además de abordar la ordenación física del espacio, tiene que integrar la dimensión temporal, la incertidumbre y la estrategia. Ya no tiene sentido pensar y planificar mediante modelos prefijados, rígidos y atemporales. En la actual sociedad del conocimiento y de la comunicación, el urbanismo y las diferentes disciplinas que trabajan sobre la base del territorio tienen que modificar las formas de aproximarse y estudiar la realidad. Se tienen que establecer alternativas en la forma de planificar el territorio, incorporando elementos

como la flexibilidad, la multiplicidad, la integralidad, la participación, el consenso o la colaboración.

IMAGEN 1. Sectores de actividad económica en la conurbación del Camp de Tarragona.



Fuente: Nemesar, N. et al. (2013).

En el Camp de Tarragona, se están estableciendo las bases para modificar su modelo productivo y adaptarlo a las nuevas contingencias de la economía globalizada, con el objetivo de posicionar el territorio en el mapa global. A pesar del contexto de crisis, se han impulsado importantes iniciativas vinculadas a la potenciación de la economía del

conocimiento y de la innovación tecnológica como, por ejemplo, el impulso de los parques científicos vinculados a la Universidad Rovira i Virgili y los clústeres de la industria química de Tarragona, el de la alimentación funcional en Reus o, más recientemente, los clústeres de innovación del turismo del vino de las comarcas de Tarragona y de empresas de nuevas tecnologías (TIC) de Reus. También se están realizando esfuerzos para mejorar la cualificación profesional mediante el fomento de la Formación Profesional dual con apoyo del sector de la química. En esta línea, resulta fundamental aprovechar el *know-how* de la industria e impulsarlo hacia el futuro, no sólo a través de inversiones sino también mediante políticas y actuaciones de cariz formativo, para superar el déficit actual de alto porcentaje de población con baja cualificación profesional y fomentar, así, la innovación y el conocimiento.

En definitiva, podríamos remarcar dos ideas:

- a) Los SAE no se tienen que considerar meros espacios físicos urbanizados, sino como espacios que forman parte de un territorio concreto, donde se genera actividad económica productiva y puestos de trabajo. Es precisamente este aspecto el que hace que cobren una determinada relevancia para el conjunto del territorio, siendo necesaria una visión estratégica supralocal en la conceptualización y desarrollo de proyectos de esta naturaleza.

Se tiene que avanzar en la idea de que la gestión del SAE no termina con la instalación de empresas. Un SAE debe cubrir todas las necesidades para el desarrollo de las actividades empresariales, tanto las relativas a los suministros (agua, luz, telefonía, banda ancha, limpieza, etc.), las relativas a los servicios avanzados (vigilancia, centro de soporte a empresas, formación, etc.), así como las relativas a la coordinación y desarrollo de iniciativas de apoyo empresarial y de fomento del empleo que se puedan ofrecer desde la administración pública, cámaras de comercio o asociaciones empresariales. En el proceso de desarrollo de un SAE, la omisión o no de estos elementos puede hacer que el proyecto fracase o que resulte un éxito.

- b) Por otra parte, resulta necesaria la implementación de políticas proactivas que permitan configurar modelos específicos de actuación propios para cada territorio. Para ello, hay que fomentar la innovación organizacional en el ámbito local, partiendo de la base que el reto de las políticas públicas es crear condiciones locales para la innovación que permitan la adaptación de las formas de producción y de gestión, mejorando el capital humano y el desarrollo de procesos de cooperación empresarial, así como la gestión de nuevas formas de cooperación territorial basadas en la cooperación público-privada, movilizándolo el *know-how* económico, político e institucional del territorio con la finalidad de diversificar la actividad económica local, mejorar la competitividad y el desarrollo económico de una manera coherente y sostenible.

Aunque en el Camp de Tarragona se ha venido trabajando en este sentido, todavía queda mucho por hacer con respecto a la coordinación de las políticas activas de empleo, el fomento de iniciativas de consolidación del tejido empresarial, la transferencia de conocimiento de la universidad a la empresa y, sobre todo, el establecimiento de mecanismos para la potenciación de la innovación organizacional en el propio territorio, mejorando la cooperación territorial.

2. Un SAE es un proyecto estratégico para el territorio.

Los SAE son proyectos dinamizadores de la actividad económica, esenciales en la configuración de la estructura productiva de un territorio y no pueden ser concebidos como elementos aislados de su contexto. Por su relevancia, tienen que tener una vocación territorial, estar integrados en la dinámica existente y tomar en consideración las problemáticas y potencialidades del territorio con el fin de conseguir la movilización e integración de los principales actores socioeconómicos. En este sentido, si un SAE no consigue establecer una vinculación con el territorio, participando de su lógica, quedará expuesto a factores exógenos que pueden desencadenar, por ejemplo, en una deslocalización industrial.

Por ello, la gestión de un proyecto de SAE tiene que ir ligada a un proceso de planificación estratégica a fin de que su desarrollo responda a unos determinados objetivos preestablecidos. Además, enmarcando el proyecto en un proceso de planificación territorial también permite definir los procesos de gestión y mantenimiento del SAE, mediante el establecimiento de un órgano de gestión adecuado y consensuado por los principales actores públicos y privados del territorio.

Los procesos de planificación estratégica se caracterizan por su dinamismo y por su capacidad para sincronizar diferentes medios, recursos y acciones con el fin de alcanzar unos objetivos establecidos previamente. En este sentido, el establecimiento de una estrategia permite vehicular las diferentes escalas territoriales y administrativas (barrio, ciudad, área metropolitana, región, etc.) dando cabida a los múltiples actores, públicos y privados, intervinientes en el proceso. Al mismo tiempo, se consigue una forma integrada de ver y gestionar el territorio pudiendo culminar, en su caso, en un instrumento como un plan estratégico o un plan de acción. La incorporación de estos instrumentos permite trazar los objetivos estratégicos de desarrollo del territorio, vincularlos con el desarrollo de estrategias y actuaciones concretas y, sobre todo, movilizar e implicar a los principales actores del territorio.

Establecer una gestión relacional del territorio es fundamental para afrontar los retos y amenazas que se derivan de la actual lógica globalizadora. En este contexto, la capacidad organizativa y movilizadora de los actores de un territorio resulta clave para

incorporar las necesidades y demandas ciudadanas a las políticas y a los proyectos. Al mismo tiempo, se tiene que buscar una actitud de cooperación territorial que permita pasar de un territorio pasivo a un territorio activo. Si los retos y estrategias sobrepasan cada vez más los límites municipales, se tienen que adoptar nuevas formas de hacer y cooperar entre las diferentes partes. De este modo, la cooperación territorial supralocal contribuye a fortalecer la estrategia. La implicación de los diferentes actores públicos y privados debe contemplar como objetivo prioritario el impulso de una estrategia conjunta de cooperación que supere los intereses particulares, valorando y optimizando los recursos endógenos (tanto físicos como humanos) y poniendo énfasis en la implicación de administraciones, instituciones, empresas y ciudadanos.

Asimismo, la estrategia territorial debería centrarse en la sostenibilidad ambiental como uno de los ejes fundamentales para la consecución de los objetivos establecidos. Los proyectos y actuaciones estratégicos derivados no sólo deben contemplar la sostenibilidad social y económica sino también la ambiental, como motores de cambio del modelo productivo. La sostenibilidad ambiental se convierte en un estímulo importante de la competitividad empresarial, la innovación y el desarrollo territorial, lo que comporta una recualificación de los recursos humanos para promover el empleo verde (Alburquerque, 2012).

Con respecto a la gestión del SAE del aeropuerto de Reus, la configuración del proyecto con esta visión territorial implica incorporar a los objetivos del proyecto de SAE cuestiones que pueden rebasar los intereses de las empresas allí ubicadas y que abarcan más allá de los límites físicos de este espacio destinado a actividades económicas. Por ello es imprescindible apostar por un órgano de gestión que tenga esta capacidad de llevar a cabo una gestión estratégica del territorio. En este sentido, las Agencias de Desarrollo Local (ADEL) se posicionan como los instrumentos de gestión que mejor se adaptan al planteamiento del proyecto de SAE del Aeropuerto de Reus. A pesar de tener unos objetivos y alcance que van más allá del desarrollo y gestión del SAE, las ADEL se caracterizan por instrumentalizar la estrategia de desarrollo local de un territorio, otorgar la capacidad para analizar las amenazas y oportunidades del territorio y dar respuestas más directas y precisas a los problemas identificados por los actores socioeconómicos del territorio.

Con este fundamento, se propone la puesta en marcha de estrategias territoriales de desarrollo económico, basadas en el Plan estratégico y Agenda 21 "*Reus Demà*" y el Plan estratégico del Camp de Tarragona y en las funciones que pueden asumir las agencias de desarrollo local como ente gestor. En el marco de las medidas de racionalización de la administración pública, se apuesta por la activación del existente Consorcio del Camp de Tarragona como ente de gestión del SAE del aeropuerto de

Reus, con la participación de los principales actores públicos y privados del territorio, modificando sus estatutos y dotando al Consorcio de las competencias necesarias para el desarrollo de sus objetivos.

En definitiva, la inexistencia de un instrumento legal específico de reserva y planificación de suelo para nuevos sectores de actividades económicas en el sentido expresado, no tiene que ser un obstáculo para sustraer el desarrollo de un SAE de las actuaciones a corto plazo, priorizando la estrategia a largo plazo por encima del oportunismo, mediante un proceso de planificación estratégica que promueva el consenso y la implicación de todos los actores públicos y privados, potenciando el tejido económico y social existente a partir del análisis de las fortalezas y oportunidades del territorio.

3. Elementos configuradores de la propuesta del SAE del Aeropuerto de Reus: la nodalidad, la intermodalidad y la definición de los "no usos".

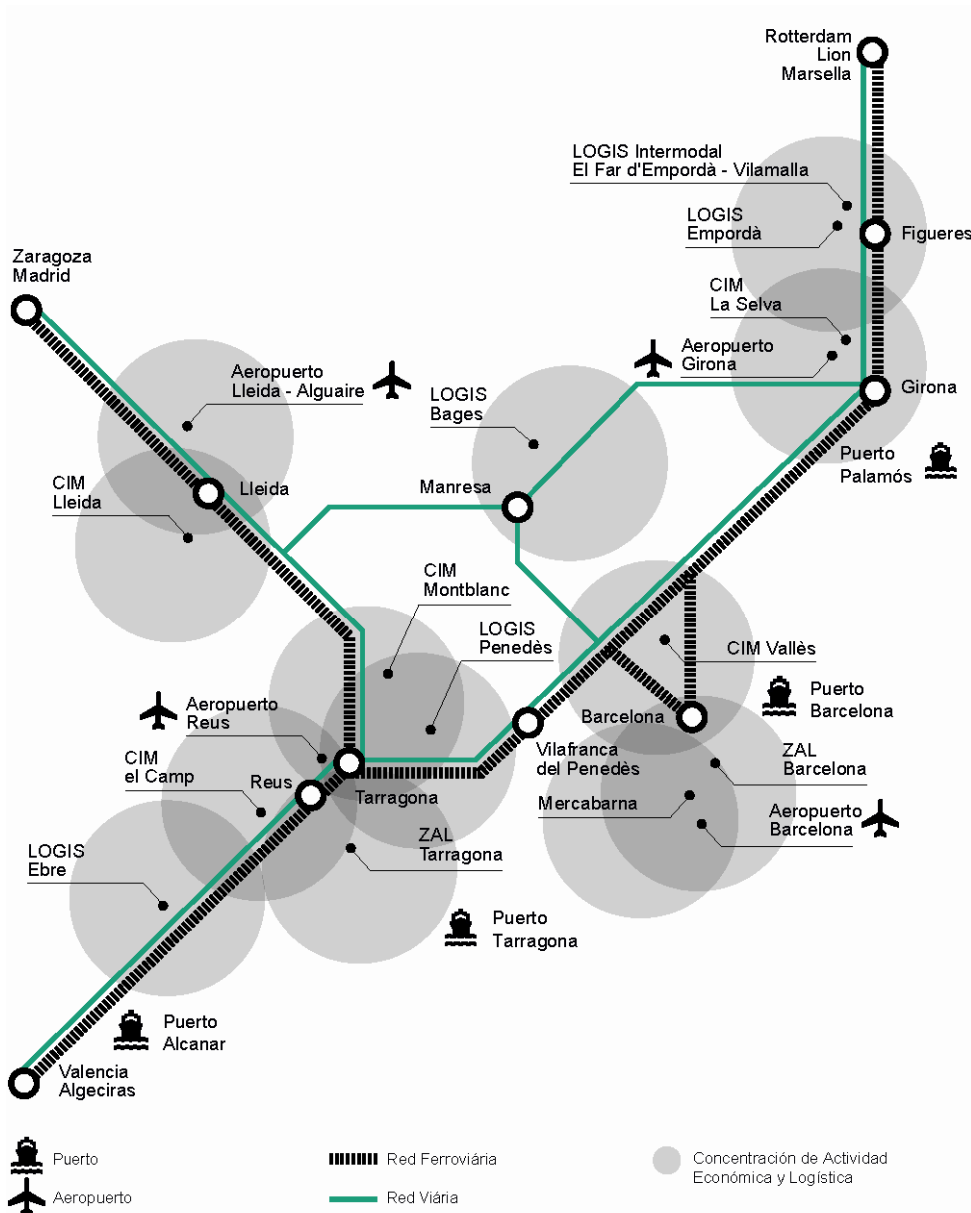
Por su especial centralidad, el aeropuerto de Reus ha sido objeto de un intenso debate territorial entorno a su potencial como espacio intermodal. Sin embargo, las decisiones adoptadas para el desarrollo de nuevos corredores ferroviarios no han considerado suficientemente esta realidad que, con el tiempo, se ha mostrado extraordinariamente valiosa, haciendo redibujar propuestas poco acertadas y proponiendo nuevas actuaciones en la línea de interconectar correctamente este importante nodo.

En este sentido, hay que entender el aeropuerto de Reus no tan sólo como un punto de confluencia de flujos, sino también como un área dinamizadora económica y socialmente, candidata a ser una protagonista en la vertebración territorial del Camp de Tarragona y exponente destacado en la proyección nacional e internacional de este territorio. Eso se debe, principalmente, a cuatro motivos:

- a) La alta densidad de población de la zona, dónde se concentra más del 50% de población del Camp de Tarragona en una superficie que no representa ni tan sólo un 15% del total del ámbito territorial, siendo los núcleos urbanos de Reus y Tarragona donde más elevada es esta concentración.
- b) La alta concentración de sectores de actividad económica en la zona de la conurbación del Camp de Tarragona, en torno al eje Tarragona-Reus. Destacan los dos polígonos químicos - el polígono norte, de 470 hectáreas, y el polígono sur, de 720 hectáreas. Precisamente, una característica de los grandes sectores de actividad de la zona es su especialización de usos que se contraponen con la variedad de usos - industriales, comerciales y de servicios - que se dan en los polígonos de cariz más convencional como el polígono de Riu Clar en Tarragona o los polígonos de tamaño más reducido y disgregados de los núcleos urbanos.

- c) La importancia del Aeropuerto de Reus como puerta de entrada del turismo internacional. El sector turístico en el Camp de Tarragona, bajo la marca turística de “Costa Daurada”, ha vivido en los últimos años una importante expansión, llegando a convertirse en el sector económico de más peso en el conjunto del PIB de las comarcas del Camp de Tarragona.
- d) La presencia de un nodo de infraestructuras muy potente (puerto, aeropuerto, red viaria y ferroviaria para pasajeros y mercancías) denota la importancia del Camp de Tarragona y posibilita la apuesta para la valoración del territorio sobre la base de la intermodalidad, creando, además, un nodo que propicie una nueva centralidad en el ámbito.

IMAGEN 2. Principales redes de infraestructuras y logística de Catalunya.



Fuente: Nemesar, N. et al. (2013).

Con respecto al emplazamiento de la propuesta, la zona de intervención para el SAE del Aeropuerto de Reus se encuentra en la confluencia de cuatro municipios, entre Reus, Tarragona, la Canonja y Constantí. Se sitúa en torno a la proyectada Estación Central del Camp de Tarragona, en un ámbito delimitado entre el aeropuerto de Reus y la autopista AP-7, configurando un enclave estratégico no tan sólo por el conjunto de infraestructuras que tiene alrededor, sino porque geográficamente se ubica en el núcleo de una nueva centralidad potencial del Camp de Tarragona. En base a elementos como la intermodalidad (transporte ferroviario, aéreo y rodado) y la centralidad, se propone desarrollar un espacio para actividades económicas articulado en torno a la futura estación central del Camp de Tarragona. Se pretende atraer, preferentemente, empresas vinculadas a las industrias química y turística - los dos grandes sectores de actividad económica de la zona -, potenciando así el crecimiento de los dos sectores y consolidando, por ejemplo, el clúster de la química de Tarragona como el más importante del sur de Europa. Sin embargo, también se tiene que contemplar la creciente importancia del sector logístico para la zona, con las iniciativas de la Central Integrada de Mercancías (CIM) del Camp y, sobre todo, de la Zona de Actividad Logística (ZAL) del puerto de Tarragona, con futura conexión ferroviaria de ancho europeo.

Un elemento que se ha tenido en cuenta en la elección del emplazamiento es la apuesta, por parte del planeamiento territorial, de impulsar un crecimiento urbanístico compacto que disminuya el consumo excesivo de suelo, aprovechando las potencialidades del territorio y reforzando los nodos existentes, respetando, a su vez, los principios ambientales de contención tanto del espacio urbanizado como de la movilidad obligada y potenciando el uso de los transporte público y colectivo en contraposición del transporte privado. Así, por ejemplo, el Plan director urbanístico del ámbito central del Camp de Tarragona (2010) define la zona como "un espacio de oportunidad" para la localización de las actividades innovadoras y como eje cívico de conexión entre la nueva estación central.

Los proyectos presentes y futuros en localizaciones próximas no impiden apostar por una nueva área dinamizadora. Ésta tiene que ser complementaria, sobre todo teniendo en cuenta la existencia del potente nodo de infraestructuras que permitirá, a la zona, una mayor proyección a escala regional y europea, a la vez que permitirá romper la actual dinámica local y potenciar la conurbación del Camp de Tarragona.

Respecto a la delimitación de los usos del suelo, nuestra propuesta es todo lo innovadora que puede ser debido a las limitaciones propias de las servidumbres aeronáuticas y de los riesgos tecnológicos de la industria petroquímica. Sin embargo, los usos del suelo se convierten en elementos que configuran la propuesta, puesto que

realzan la decisión de destinar el suelo a usos relacionados con las infraestructuras y con el sector terciario, tal como propone el Plan director urbanístico del ámbito central del Camp de Tarragona. Se establecen, por lo tanto, unos usos permitidos como parámetros básicos del ámbito, destinados a usos vinculados a la estación de ferrocarril y de autobuses, así como a actividades terciarias vinculadas a oficinas, espacios comerciales e instalaciones culturales.

La potencialidad del emplazamiento del SAE del Aeropuerto de Reus contrasta con las carencias derivadas de los instrumentos de gestión existentes para diseñar, ejecutar y desarrollar una operación estratégica de estas características. Hay que remarcar que la investigación pone el énfasis en el desarrollo del proyecto desde la doble vertiente de propuesta de planeamiento y de promoción económica, en ambos casos con la implicación de los principales actores socioeconómicos del territorio.

Las dificultades para adecuar los instrumentos legales existentes a esta nueva dinámica desembocan, forzosamente, en una indefinición para concretar aspectos que conforman su implantación. Así, consideramos que no se puede pretender una aplicación mimética y automática de la legislación urbanística en la elaboración de los documentos que conforman la propuesta de implantación de un SAE. Con ello se pretende superar una de las debilidades detectadas en la política de suelo para actividades económicas: la falta de flexibilidad para adaptarse a un entorno socioeconómico cada vez más cambiante. Por ello, se desaconseja tanto la fijación de un plan de etapas cerrado como el de un informe económico y financiero, pues son procedimientos que pueden constreñir proyectos de cariz estratégico para el territorio. El retorno de la inversión realizada, sea pública o privada, no puede condicionar el diseño, la ejecución y la gestión de un SAE como el que proponemos para el Aeropuerto de Reus.

La necesidad de no repetir esquemas incapaces de dar una rápida respuesta a las necesidades de un territorio se manifiesta especialmente en aspectos tales como la definición de los usos admitidos en el SAE Aeropuerto de Reus. Es por ello que nuestra propuesta establece unos usos prioritarios de acuerdo con el contenido de las determinaciones del planeamiento territorial. Sin embargo, y con el fin de no limitar en exceso su desarrollo, se introduce la noción de los "no usos" o usos no deseados y, por lo tanto, prohibidos para el ámbito de manera que se proyectan como directrices que sean aplicables y a la vez que no pierdan su vigencia, con independencia del momento temporal en qué se inicie la implantación efectiva del SAE.

Así, se establecen como prioritarios los usos de tipo terciario (actividades de tipo comercial y de servicios), de comunicaciones (comprende aquellas infraestructuras de servicios técnicos y medioambientales así como servicios vinculados al transporte

ferroviario y rodado), equipamientos comunitarios y espacios libres. Con respecto a los "no usos", éstos son los residenciales, los rurales, los industriales (que condicionen el uso dominante y/o sean incompatibles con el entorno) y los de almacenaje.

En definitiva, la propuesta pretende evitar que la tramitación de una operación de transformación urbanística, desde el inicio de la elaboración del planeamiento hasta su ejecución efectiva, no suponga una pérdida de vigencia de las previsiones realizadas al principio del desarrollo urbanístico, realizando conceptos estudiados y aplicados a nivel internacional como la nodalidad y la intermodalidad e introduciendo conceptos innovadores como los "no usos".

3. Consideraciones finales sobre la propuesta del SAE del aeropuerto de Reus

La propuesta del SAE del Aeropuerto de Reus confirma la posición estratégica del enclave, en la confluencia de un importante nodo de infraestructuras, con un objetivo de fortalecimiento de este espacio central del Camp de Tarragona. Es un espacio de rótula entre las ciudades de Reus y Tarragona y de equilibrio geográfico para el resto de poblaciones, que conecta el territorio, a partir de un proceso continuo de consolidación de la conurbación del Camp de Tarragona.

Se trata de ofrecer un espacio de actividad económica ubicado en una posición estratégica que permita desarrollar y profundizar al máximo el concepto de la intermodalidad, con conexión directa con el aeropuerto, con la estación ferroviaria y con las ciudades de Reus y Tarragona mediante el proyecto de las cercanías del Camp. También pretende ser complementario a los centros de negocios de Reus Desenvolupament Econòmic SA (REDESSA) y el Parque Tecnológico del Camp (*Tecnoparc*), localizados en Reus.

La propuesta realiza una apuesta por el emplazamiento como factor diferenciador respecto a otras promociones de suelo. La nodalidad y la intermodalidad se convierten en elementos claves para entender esta propuesta, puesto que, a medio o largo plazo, tienen que permitir la atracción e instalación de industrias de alto valor añadido generadoras de innovación y conocimiento. Además, se pretende que, con la implicación y la movilización de los principales actores socioeconómicos del territorio, haya también una fuerte vinculación del SAE y de las empresas ubicadas con la propia dinámica territorial.

Un ejemplo de este tipo de actuación, de fomento de las capacidades y capital humano en el territorio, es el impulso y creación de polos de desarrollo y transferencia de conocimiento como son los parques científicos y tecnológicos impulsados por la Universidad Rovira i Virgili cuyo objetivo es coadyuvar a generar valor añadido a ciertos sectores productivos propios del territorio - química en Tarragona, industria agroalimentaria en Reus, industria turística en Vila-seca o industria vitivinícola en el Priorat - permitiendo así potenciar la transferencia tecnológica entre la universidad y las empresas, permitiendo su valorización y un aumento de su competitividad. Es por este motivo que se plantea que la estrategia de futuro debe basarse en potenciar los recursos endógenos del territorio.

Por otra parte, la propuesta también pretende reflexionar en torno a la superación de una dinámica negativa que se ha dado tradicionalmente en el Camp de Tarragona: la falta de una verdadera cooperación territorial, con el consecuente desarrollo de ciudades multiplicadas. En consecuencia, se plantea una estrategia supralocal en la gestión, con el fin de fortalecer el territorio. Esta forma de cooperación tiene que permitir que el territorio se posicione por encima de las delimitaciones administrativas, poniendo sobre la mesa sus verdaderas potencialidades y dando cuenta de sus carencias con el fin de corregirlas.

En este sentido, es de capital importancia la introducción de nuevas formas de hacer y de cooperar entre los sectores público y privado. La cooperación público-privada se tiene que convertir en un elemento clave para el desarrollo del territorio. El sector público, en tanto que garante de los intereses públicos, tiene que encabezar estos procesos, cooperando con, consensuando con y coordinándose con el sector privado a fin de lograr desarrollar unas estrategias territoriales. Sin esta cooperación no se puede llevar a cabo, por ejemplo, la consecución de los objetivos planteados en los Planes estratégicos (del Camp de Tarragona y de Reus). Además, se tiene que concretar la figura de un ente de gestión que pueda garantizar el desarrollo de las líneas de actuación, los programas y los proyectos establecidos. Las agencias de desarrollo local (ADEL) son un buen modelo en tanto que permiten pasar de la gestión de las políticas de forma sectorial a una integrada, contemplando así actuaciones en diferentes ámbitos y no sólo desde la vertiente urbanística.

Bibliografía

Alburquerque, F. (2012). *Reflexión estratégica sobre ámbitos de intervención de las Agencias de Desarrollo Local*. España. Disponible en:

<http://www.delalburquerque.com/redel.pdf> [Fecha de consulta: 24/09/2013]

Blanchar, C. (2013) "La industria catalana pierde 144 empleos diarios, pero exporta como nunca". *El País*. Publicado el 29/6/2013. Disponible en:

http://ccaa.elpais.com/ccaa/2013/06/29/catalunya/1372533190_512595.html [Fecha de consulta: 24/09/2013]

Departament de Territori i Sostenibilitat (2010). *Pla territorial parcial del Camp de Tarragona*. Barcelona. Generalitat de Catalunya. Disponible en: http://www20.gencat.cat/portal/site/territori/menuitem.2a0ef7c1d39370645f13ae92b0c0e1a0/?vgnnextoid=b7feaa49ca9b7210VgnVCM1000008d0c1e0aRCRD&vgnnextchannel=b7feaa49ca9b7210VgnVCM1000008d0c1e0aRCRD&vgnnextfmt=default&contentid=cc46b53d8de58210VgnVCM1000008d0c1e0aRCRD&newLang=ca_ES [Fecha de consulta: 24/09/2013]

Departament de Territori i Sostenibilitat (2010). *Pla director urbanístic de l'àrea central del Camp de Tarragona*. Barcelona. Generalitat de Catalunya.

Diputació de Barcelona (2009). *Promoció i dinamització de polígons d'activitat econòmica: guia per als ens locals*. Barcelona: Ed. Diputació de Barcelona.

INCASÒL (2007). *Sectores de Actividad Económica: libro de estilo*. Barcelona: Generalitat de Catalunya. Disponible en: http://www20.gencat.cat/portal/site/incasol/menuitem.d2ebfe8dd9646909763cc110b0c0e1a0/?vgnnextoid=b37aa31b7caf4310VgnVCM2000009b0c1e0aRCRD&vgnnextchannel=b37aa31b7caf4310VgnVCM2000009b0c1e0aRCRD&vgnnextfmt=default&newLang=es_ES [Fecha de consulta: 24/09/2013]

Pigrau, A., Terceño, A. (Coord.) (2011). *Pla estratègic i Agenda 21: Reus Demà*. Reus. Ajuntament de Reus.

Remesar, N., Zaguirre, JM., Monclús, O., Mosquera, M. (2013). *Un repte estratègic del Camp de Tarragona: El Sector d'Activitat Econòmica de l'Aeroport de Reus*. ZFA Foundation. Reus.

Segarra, A. (Coord.) (2006). *Pla estratègic del Camp de Tarragona: La suma que multiplica*. Tarragona. Universidad Rovira i Virgili. Disponible a: <http://www.urv.cat/plaestrategiccamp/> [Fecha de consulta: 24/09/2013]