

Segones jornades:  
**Competitivitat i sostenibilitat territorial**

10 i 11 de maig de 2012



Col·labora:

**CX Catalunya**Caixa  
**Obra Social**



Generalitat de Catalunya  
**Departament de Territori  
i Sostenibilitat**

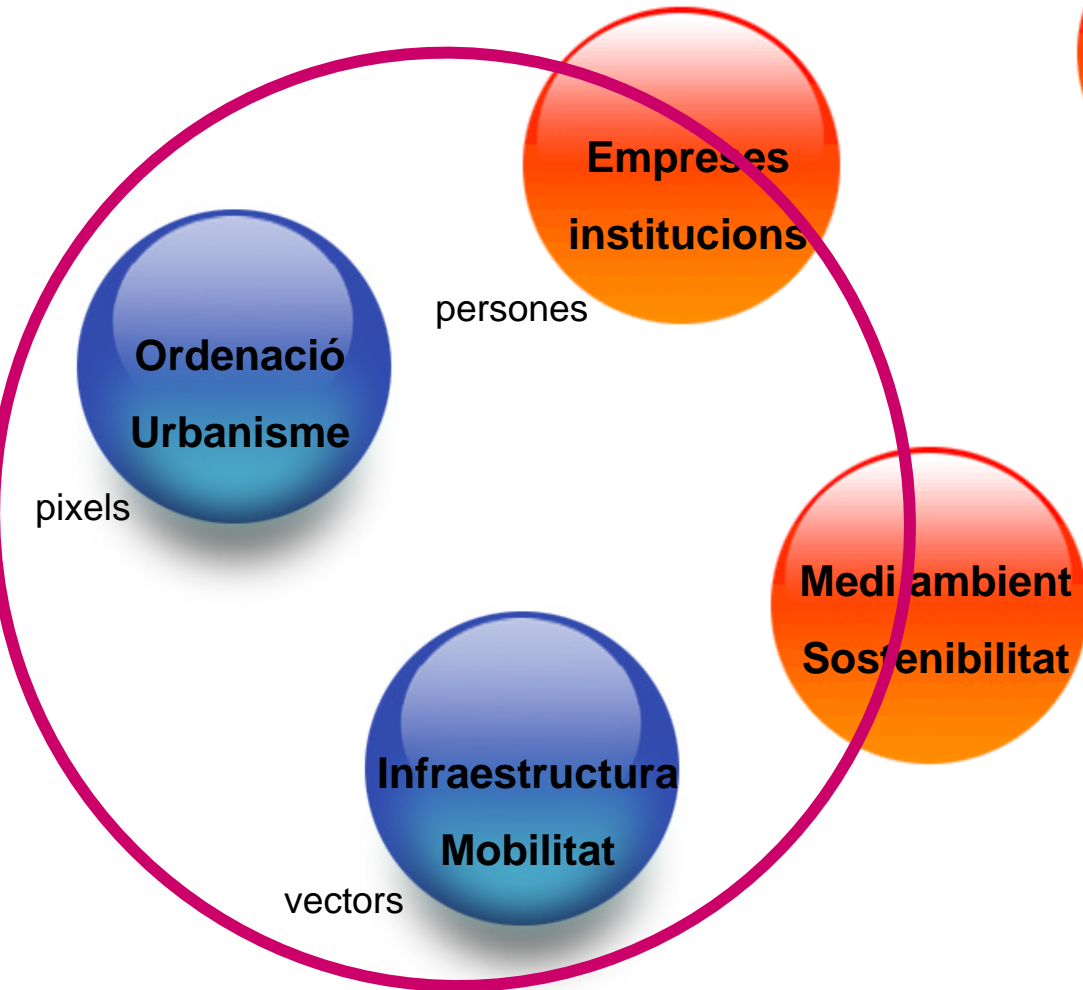
# Eficiència i competitivitat territorial

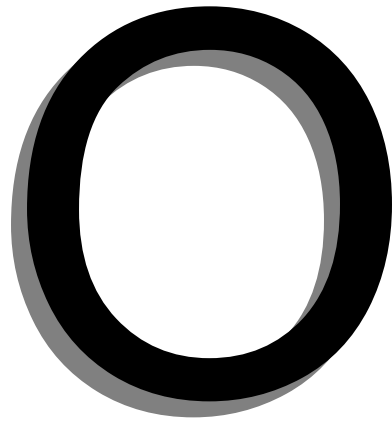
**Damià Calvet**  
**Secretari de Territori i Mobilitat**  
**Generalitat de Catalunya**



# Factors de competitivitat

La intervenció se centrarà, només, en alguns dels **molts i diversos factors de la competitivitat**.





# Ordenació territorial i urbanisme



# La base física de la nostra competitivitat

## L'ordenació territorial (usos del sòl + infraestructures)

- És el **'hardware'** sobre el qual es fa córrer el conjunt del 'software' de la nostra societat.
- Condiciona, fortament, **la funcionalitat del sistema**, del país; perquè l'estructura afecta fortament la funcionalitat.
- Condiciona, fortament, les potencialitats futures del país i la seva capacitat per resistir o adaptar-se als canvis.
- És **condició necessària** i substantiva de competitivitat i desenvolupament, però **no condició suficient** ni única.



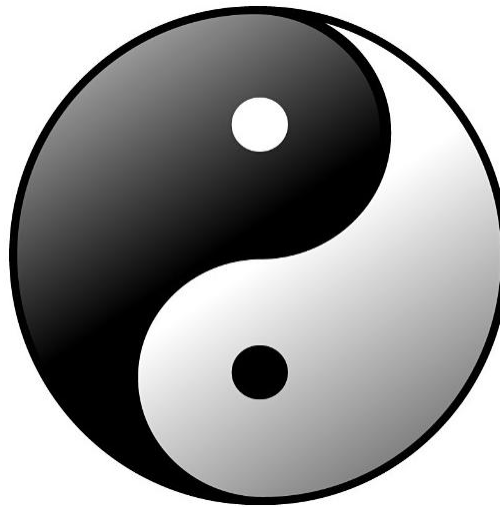
# Ordenació territorial i urbanisme -- infraestructura i mobilitat

L'**ordenació territorial i l'urbanisme** (els quals determinen els usos del sòl i la seva intensitat) són la **causa primera de la mobilitat**.

En sentit invers, la infraestructura també condiciona i determina el desenvolupament urbanístic.

Són causa i efecte un de l'altre, com un peix que es mossega la cua.

**Ordenació territorial  
i urbanisme**



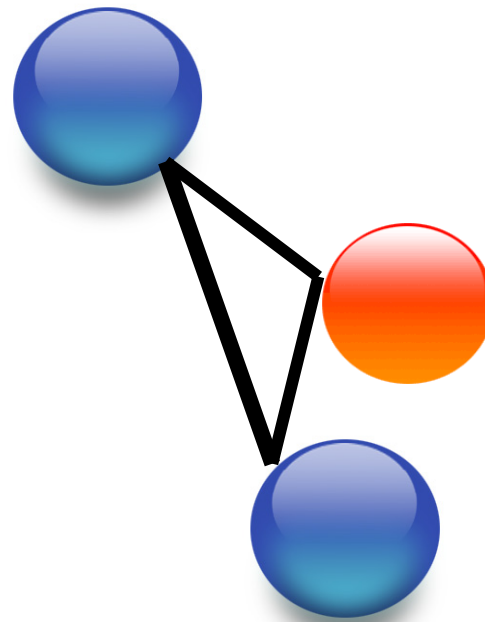
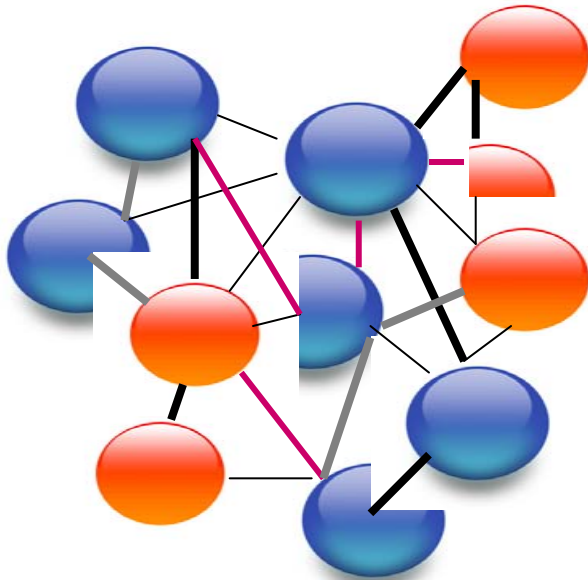
**Infraestructura  
i mobilitat**

# Urbanisme i infraestructura

Un **urbanisme dispers i/o de baixa densitat** requereix de **més infraestructura** (tant de mobilitat com de serveis tècnics) i genera **major mobilitat**.

Amb un **model territorial eficient**, per contra, és possible:

- **finançar les infraestructures i el seu manteniment...**
- no fragmentar el territori amb tanta infraestructura ni malmetre els seus actius territorials...
- disposar de massa crítica suficient per **prestar un servei de transport públic** d'alta freqüència i econòmicament viable...
- emetre menys gasos amb efecte d'hivernacle...
- etc.

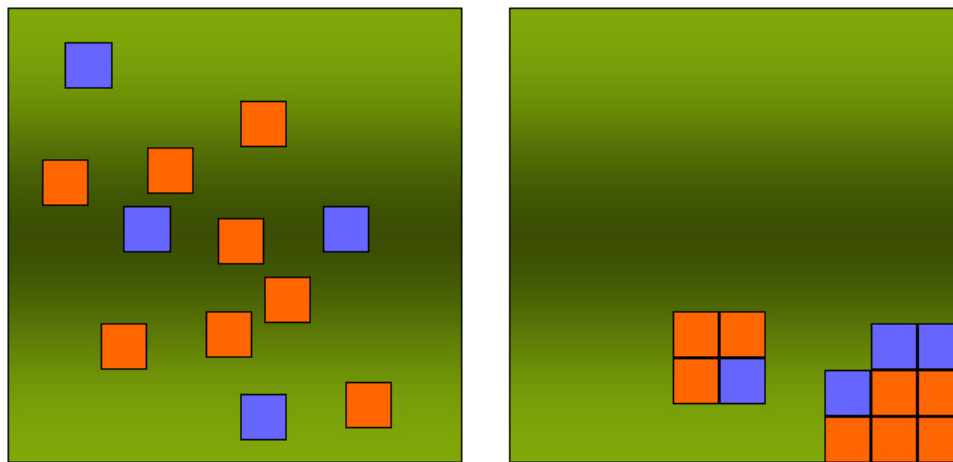




# Urbanisme, actius territorials i potencialitats futures

Un urbanisme dispers i/o de baixa densitat:

- Fragmenta el sòl productiu agrari i natural, i en **devalua el valor i les potencialitats**.
- **Hipoteca actius territorials** (planes útils, aqüífers, sòl fèril, recursos naturals, paisatge, recursos turístics...) que poden ser útils i necessaris per a les generacions futures i la competitivitat del país. És a dir: **vulnera el principi de la sostenibilitat** en reduir les potencialitats futures de Catalunya.



**Espais oberts, sòl residencial, sòl industrial...**  
és el mateix, però no és, en absolut, el mateix!



# Urbanisme, massa crítica i diversificació

L'urbanisme pot crear les condicions de concentració, mida, diversitat, multifuncionalitat, complementarietat... necessàries per obtenir massa crítica suficient i afavorir sinergies.

La **concentració** de determinades activitats, el *cluster*, ens fa més competitiu.

Però la **diversificació** ens fa més atractius com a territori, més polivalents i menys vulnerables als canvis d'entorn.



# L'eficiència com a estratègia de competitivitat

Si som capaços de **fer més amb menys**... podem destinar recursos a d'altres factors de competitivitat més intangibles però de major valor.

- Amb un hardware més eficient podem estalviar en infraestructura i transport i **destinar recursos a desenvolupar el software** (l'educació, la innovació, etc.)

Si tenim **major independència** pel que fa a recursos essencials (aliments, aigua, energia...) i una certa capacitat manufacturera (teixit industrial i transformador)... podem tenir majors possibilitats d'èxit davant de les fluctuacions d'un món globalitzat.

- La pujada del preu del barril de petroli pot fer rendible, en un moment donat la producció pròpia.



# Allò que sovint no es comptabilitza

Més enllà de **tota actuació urbanística** hi ha:

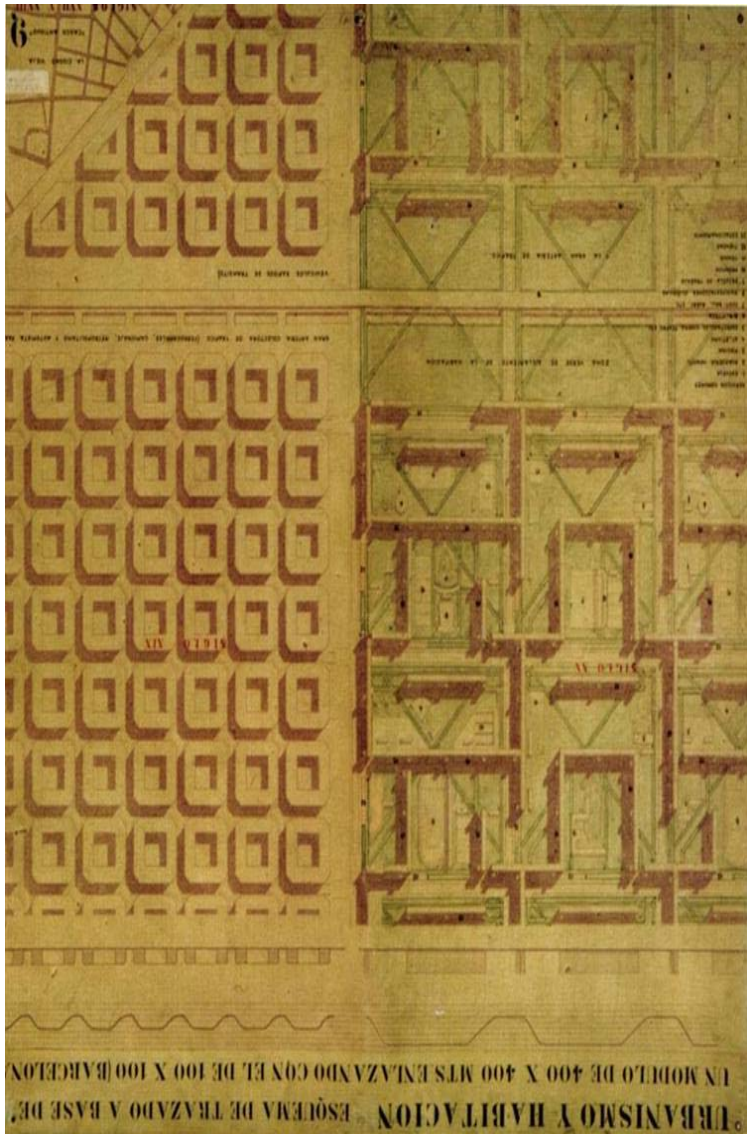


Les **externalitats negatives** (allò que l'actuació no paga i que haurem de pagar tots més endavant).

L'**exploració i manteniment** (que caldrà finançar d'ara endavant)



# Estratègia en matèria d'ordenació territorial i l'urbanisme

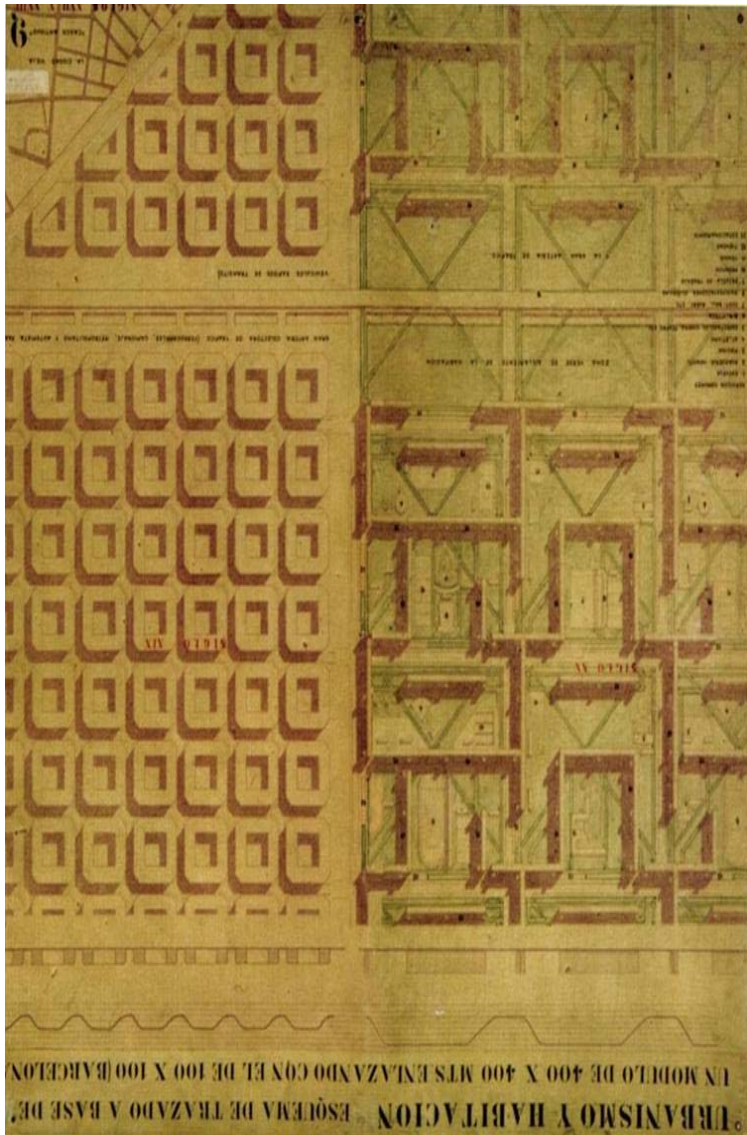


**Menys 'soroll'** (menys lleis, menys plans, simplificació).

**Contundència en les qüestions essencials** (poques) des d'una òptica nacional i **major flexibilitat en les qüestions menors:**

- Un **balanç global eficient** i, alhora, un **menor intervencionisme** en els projectes empresarials i locals.
- **Poques lleis** i de caire més estratègic per una banda i **més reglaments** que permetin adaptar-se a cada lloc i moment per l'altra.
- Ni decisions cas per cas... ni una planificació rígida que impedeixi aprofitar les oportunitats: una **estratègia** i uns **criteris** clars per a la presa de decisions.

# Estratègia en matèria d'ordenació territorial i l'urbanisme



**Balanç econòmic complet:** plusvàlues (que són diferents en cada lloc i moment), costos d'explotació i externalitats negatives (especialment els costos i externalitats vinculats a la infraestructura i la mobilitat).

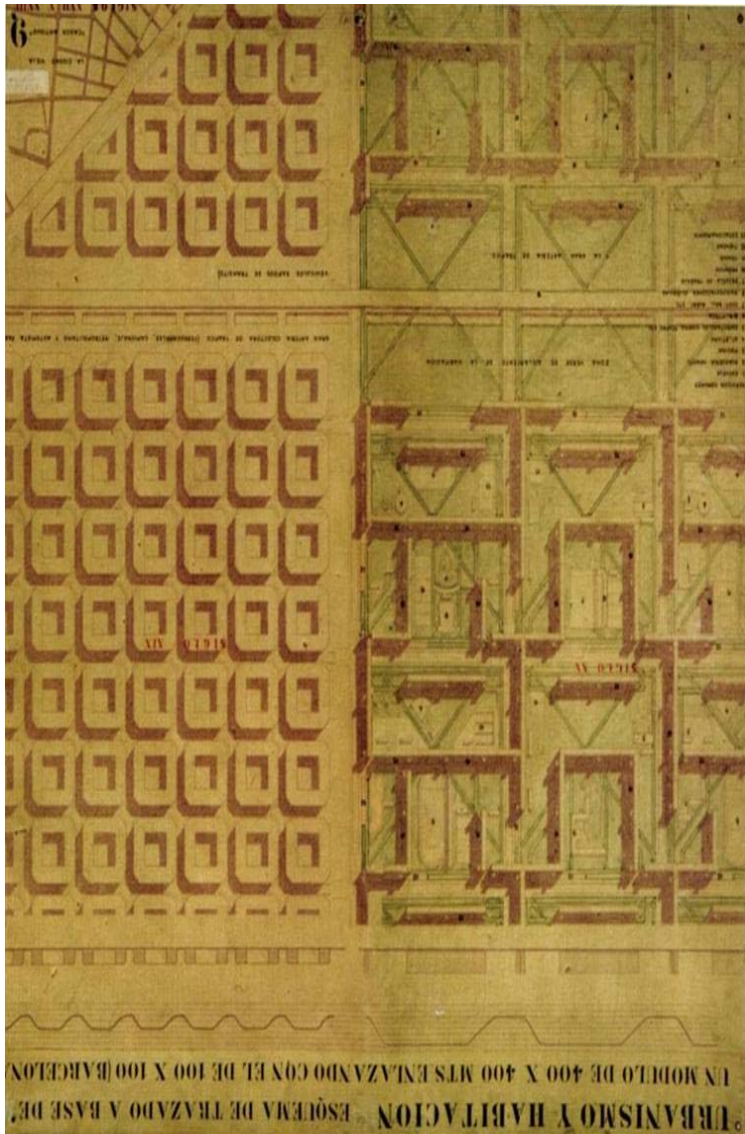
**Planificació amb criteris preferentment econòmics:** ni planificació amb criteris merament polítics ni 'planificació' al dictat de les pressions i equilibris locals o de la conjuntura.

**Menys burocràcia i traves a priori** (que penalitzen qui ho vol fer bé) i **més control a posteriori** (per dissuadir qui no ho fa bé).

Passar **de la regulació a la projectació**, a concentrar l'esforç en un nombre limitat de projectes realment **catalitzadors d'activitat econòmica** i que generin 'marca' de qualitat territorial i urbana.



# Estratègia en matèria d'ordenació territorial i l'urbanisme



**Planificació multiescalar:** abordar cada problema a l'escala més adequada, evitant redundàncies.

**Gestió supra o plurimunicipal** de determinats actius territorials (equipament, activitat econòmica, espais oberts...)

**Màxima concertació** possible, però també valentia en la preservació de l'interès general.

**Identitat i diferenciació** com a factor de competitivitat en un món globalitzat i com a factor de seguretat davant les crisis 'virals'.

**Diversificació** i màxima **autosuficiència** per minimitzar el risc davant les incerteses del futur.

Eficiència en el **consum de sòl**, **modularitat** en els creixements urbans (preparat pel futur) i preservació dels **actius territorials**.



# Infraestructures i serveis tècnics





# La planificació i la gestió de les infraestructures estratègiques

## Article 140 de l'Estatut d'autonomia de Catalunya (2006):

*La Generalitat té la competència exclusiva sobre ports, aeroports, heliports i altres infraestructures de transport al territori de Catalunya que no tinguin la qualificació legal d'interès general... En la planificació i la gestió de les infraestructures de titularitat estatal situades a Catalunya, la Generalitat participarà d'acord amb el que estableixi la normativa estatal...*

Pel que fa a les **infraestructures d'interès general**, que són estratègiques per a la competitivitat i la internalització, **el Govern de Catalunya no té un grau d'incidència suficient:**

- Ni en la **Planificació**.
- Ni en la **gestió**.
- Ni en la **priorització** de les inversions
- Ni en el **volum d'inversió**.



# La planificació i la gestió de les infraestructures estratègiques

Per dotar Catalunya dels necessaris instruments de competitivitat, diverses són les possibilitats:

**Opció 1:** Reclamar el **traspàs de la titularitat de la infraestructura a la Generalitat**, cosa que comporta la prèvia desclassificació de la condició d'interès general que ara ostenten.

**Opció 2:** Reclamar el **traspàs de la gestió** de la infraestructura (encàrrec o encomana de gestió) amb els recursos econòmics corresponents; cosa que exigeix, en la major part de casos, canvis en la legislació sectorial estatal.



**Opció 3:** Reclamar una **participació determinant** (si pot ser, majoritària i, en tot cas, suficient) en els organismes que exerceixen funcions sobre les infraestructures de transport situades a Catalunya que són de titularitat estatal; cosa que exigeix, en la major part de casos, canvis en la legislació sectorial estatal.

**Opció 4:** Millorar els **mecanismes de coordinació Estat – Generalitat**.

# La planificació i la gestió de les infraestructures estratègiques

La planificació i la gestió **des del territori...**  
i la **gestió individualitzada** d'algunes de les infraestructures estratègiques...  
són factors determinants de **competitivitat**.



Les infraestructures planificades, finançades i gestionades per aquells que tenen diposits més interessos en el seu rendiment, tindran sempre, pel que s'hi juguen, un **major retorn econòmic i social**.



# Allò que sovint no es comptabilitza

Més enllà de **tota actuació infraestructural** hi ha:



Les **externalitats negatives** (allò que l'actuació no paga i que haurem de pagar tots més endavant).

L'**exploració i manteniment** (que caldrà finançar d'ara endavant)



## Estratègia en matèria d'infraestructures



*És una evidència que les administracions públiques no podran continuar mantenint el nivell inversor d'aquests últims anys a càrrec dels seus pressupostos.*

*És una evidència que no totes les 'inversions' d'aquests anys són rendibles.*

*Podem lamentar-nos i esperar que vinguin temps millors... per seguir actuant com fins ara.*

*O podem aprofitar la crisi per aprendre i canviar el nostre paradigma.*





El nou paradigma es fonamenta en:

**1. Mantenir la infraestructura que tenim.**

Tenim més infraestructura que la que podem mantenir. Estem en zona de risc.

**2. Treure el suc a la infraestructura que tenim, fer-la rendible.** Cal que comencem a donar més importància al ‘software’ –que és la gestió del transport i de la mobilitat– que al ‘hardware’ que sempre tant ens enlluerna i que és la pròpia infraestructura. I cal una major coordinació entre l’urbanisme i la mobilitat.

**3. Prioritzar aquelles infraestructures de major retorn econòmic i social.**





El nou paradigma es fonamenta en:

**4. Ser més pragmàtics i efectius, sense hipotecar el futur dels catalans.** Cal una estratègia del curt i mig termini, però intel·ligent, sobre un guió ben pensat, de forma que totes les inversions vagin sumant, no llancem els diners i el pa d'avui no sigui gana pel demà.

**5. Planificar molt més, d'ara endavant, en termes de demanda, en resposta a les necessitats reals.** És important no confondre les polítiques de reequilibri –com la dinamització econòmica, els serveis i d'altres– amb la política infraestructural. Les infraestructures no sempre generen riquesa i activitat.

**6. Planificar més integradament els diferents modes de transport.**

