



POTENCIAL ECONÒMIC DEL SISTEMA DE CIUTATS DE CATALUNYA

El futur de les ciutats

Si la xarxa de ciutat és una de les bases de les polítiques de reequilibri d'un país: aquest estudi realitzat per l'economista Pere Leonart contribueix a la sensibilització sobre la realitat i les efectives possibilitats de desenvolupament de les diverses ciutats i comarques que integren Catalunya.

Sílvia Monfort

Una característica de Catalunya és el seu sistema de ciutats amb una autonomia, una força, que en altres llocs de l'estat no existeix. No aprofitar això seria una bestiesa», comenta Pere Leonart, director de l'equip de treball que ha fet l'estudi de 30 ciutats mitjanes de Catalunya, del qual s'ha presentat un llibre.

A partir de l'anàlisi de 12 factors —potencial dels sectors industrials, qualitat de comunicacions, sistema educatiu, recursos hidràulics o sòl industrial entre altres— es fa una valoració del virtual creixement econòmic d'aquestes ciutats mitjanes.

Un d'aquests factors, el del potencial industrial, s'ha analitzat a partir d'unes llistes d'empreses de cada una de les ciutats per veure quin és el seu origen i conèixer el seu potencial.

«Les ciutats amb un creixement més fort i més intens són les que han combinat indústries de fora amb les d'aquí. D'aquesta combinació surt una riquesa que fomenta la indústria». Malgrat això, algunes de les ciutats analitzades han crescut gràcies a indústries autòctones que s'han desenvolupat, com és el cas de Valls o Granollers.

Pel que fa al sòl industrial, és un factor que mostra una clara tendència a l'alça, perquè «si abans era un tema que estava molt mal resolt, ara s'hi està actuant fortament, igual que en l'aspecte de xarxes de comunicació, on es fan inversions importants que afectaran el desenvolupament de l'àrea de l'interior», com és el cas de Vic, Ripoll, Manlleu o Olot. I és que la xarxa de comunicacions catalana està molt centrada en la franja costanera. Per això, en l'actualitat hi ha

diversos projectes com el de l'autopista Terrassa-Manresa o la de Garraf, l'autovia Igualada-Martorell i la de Lleida-Cervera.

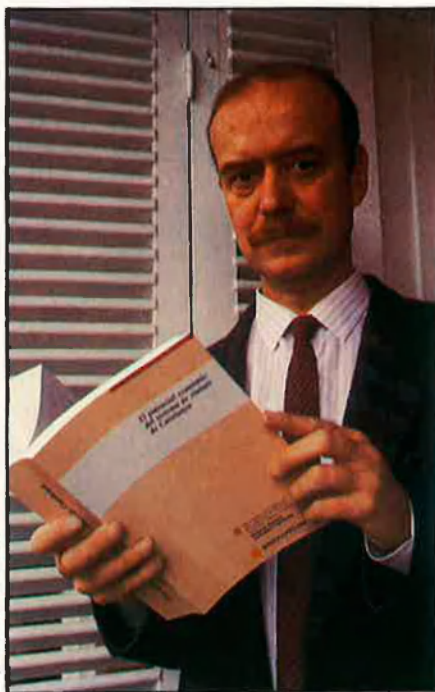
Però «no és suficient una bona xarxa de comunicacions. És condició necessària però no suficient». Com tampoc és suficient la valoració dels atractius residencials —oferta universitària, hospitals, platges properes...— on destaquen les ciutats gironines com Figueres, Girona i Palafrugell o la dels factors dels recursos hidràulics.

Un altre dels aspectes considerats és el de la distància de Barcelona. Aquesta ciutat, juntament amb les de la seva àrea d'influència, no han estat analitzades en el llibre perquè «Barcelona se l'ha de comparar amb les altres metròpolis europees». (Precisament aquests dies s'ha celebrat a Barcelona una reunió d'alcaldes de

diverses ciutats europees per crear un gran consorci que actuaria com a lobby dels municipis en la Comissió i el Parlament Europeu).

«Les ciutats mitjanes tenen un gran paper per fer, perquè Barcelona s'està potenciant com a centre terciari. En la mesura que això funcioni, aquest creixement s'ha d'irradiar cap a altres zones». Però no ha de ser només una expansió d'àrees de creixement econòmic sinó que «han de ser llocs per a viure-hi, que ofereixin expectatives professionals a la gent i una bona qualitat de vida».

Un dels punts claus del llibre és el que es basa en l'anàlisi de la demografia. Un dels objectius de l'estudi i del Consell General de Política Territorial, que és qui ha encarregat el treball, és el de crear noves zones de descongestió que serveixin per a diluir la concentració demogràfica que hi ha a l'àrea metropolitana. Pere Leonart comenta que «les ciutats mitjanes que no tenen prou potencial econòmic experimenten una emigració, i qui se'n va és el jovent». És el cas de ciutats com Manresa o Tortosa. La majoria de les ciutats mitjanes analitzades, però, tenen una població relativament jove i la caiguda demogràfica provo-



DOMÈNEC UMBERTI

Pere Leonart, autor de l'estudi econòmic de les ciutats catalanes.

cada per la crisi no ha estat tan forta com a Barcelona. «El potencial d'una ciutat ve de l'existència, bàsicament, de gent jove que tingui iniciatives».

El director de l'estudi comenta, pe-

rò, que un dels aspectes a què no es presta tanta atenció és l'educatiu, fora de l'escola empresarial de Vic. «Hi ha estudis que podrien anomenar-se productius, és a dir, que tenen una incidència més directa en la creació de riquesa, de fer augmentar l'economia d'una ciutat, i d'altres que tenen una importància a l'hora d'augmentar el nivell cultural de la gent». En aquest sentit, l'àrea d'influència de Girona és la que mostra un major nivell de matriculació en branques productives, mentre que l'àrea de Tarragona té un comportament invers a causa del tipus de facultats i escoles que hi ha.

Per acabar, Pere Leonart afirma que «dins d'aquestes ciutats, n'hi ha que funcionen molt bé, i d'altres, no tant; encara que tenen possibilitats, però han d'atacar els colls d'ampolla que tenen i que el llibre posa en evidència».

Encarregat pel Consell General de Política Territorial i amb la col·laboració de Banca Catalana, aquest treball serà un dels informes que serviran per a elaborar el Pla Territorial de Catalunya, creat per les lleis d'ordenació territorial. □

Diària de la premsa continental
Fundat l'any 1792
Número 89
Any 1988

Edita:
Publicacions de Barcelona S.A.
Dipòsit legal B-8771-1987
Tots els drets reservats (C)



l'hexahèl

Abril/1989

Imprimeix:
Ediciones Primera Plana
Comte d'Urell 71-73
08011 Barcelona

Director:
Jaume Boix Angelats
Redacció i Administració:
Tamarit 155, 08015 Barcelona
Tel. 329 44 46 - Télex 98766
Preu: 65 pessetes

Diari de Barcelona

Cent viatges gratis amb el Diari de Barcelona


Barcelona.- A partir de l'1 de maig es pot viatjar gratis amb metro i bus gràcies al Diari de Barcelona. Per obtenir aquest avantatge, només cal subscriure's entre l'1 i el 31 de maig per tres mesos al Diari de Barcelona, i automàticament els nous subs-

criptors rebran a casa 10 targetes T1 de Transports Metropolitans de Barcelona, totalment gratuïtes, per utilitzar en els transports públics de la nostra ciutat. Amb aquesta acció es pretén donar suport a l'ús dels transports públics, segons van

comentar a aquesta redacció alts càrrecs de l'entitat. Les butlletes de subscripció estan a disposició del públic a la Caixa de Catalunya i al Diari de Barcelona (c/Tamarit núm. 155). El cost de la subscripció per tres mesos és de 5.950 pessetes.



Campanya de suport als transports col·lectius.

 Diari de Barcelona