

La problemàtica de la industrialització de les ciutats mitjanes i petites de Catalunya

Pere Leonart

Presentació

Tot i la gran concentració d'activitats productives que es donen a Barcelona i a tota la Regió I, Catalunya té un sistema de ciutats intermèdies amb una gran dinàmica econòmica pròpia.

La combinació d'aquesta dinàmica pròpia amb l'impuls procedent del nucli barceloní ha de generar, en aquesta nova etapa d'expansió en què està immersa l'economia catalana, un període d'expansió industrial per a la major part.

Aquesta ponència es basa en un resum posat al dia de l'estudi: «El potencial econòmic del sistema de ciutats de Catalunya», encarregat pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques i publicat per Banca Catalana el 1988, el qual analitza amb una visió crítica les possibilitats de 30 ciutats intermèdies de Catalunya.

Característiques de l'estructura productiva

Diferències en l'estructura industrial

Factors històrics i locacionals han conformat l'estructura industrial de les diverses ciutats catalanes. El procés d'especialització no s'explica tant, la majoria de les vegades, per factors purament locacionals com per l'existència d'un grup d'innovadors, els quals, en un moment donat, han sabut treure profit d'un entorn social favorable i han aconseguit unes línies de producció noves; aquestes línies, un cop consolidades, han generat una sèrie d'economies d'aglomeració que han reforçat l'especialització productiva de la zona. Aquesta és, a grans trets, la causa de l'especialització en gènere de punt d'Igualada i Mataró, o la del metall a Ripoll i Manlleu.

Una ciutat amb preponderància de sectors tradicionals comporta unes possibilitats de creixement econòmic reduïdes i uns nivells de renda baixos. Al contrari, la presència de sectors dinàmics afavoreix unes taxes elevades de creixement i, al seu torn, una estructura industrial diversificada pressuposa una evolució més estable. La situació més freqüent és, però, la combinació de sectors tradicionals -sovint en regressió-, sectors en ple rendiment i sectors nous amb un escàs rendiment però amb un gran potencial. Com més gran és una ciutat, més diversificada sol ésser la seva estructura industrial i, per tant, més estable el seu creixement.

De les ciutats examinades, Berga pot ésser un exemple d'estructura industrial basada en sectors tradicionals, Igualada i Mataró, el de ciutats monosectorials, però en creixement, i Olot i Banyoles el d'una combinació de sectors tradicionals i uns altres de nous.

En algunes ciutats, s'han anat establint una sèrie de lligams intersectorials que, finalment, han portat a la creació de combinacions productives estretament relacionades, com per exemple, el port-refineria-química bàsica, en el cas de Tarragona, el gènere de punt-estampació-cartró-plàstic-maquinària tèxtil, a Mataró, o indústries de pinsos-ramaderia-escorxadors-indústries càrniques, a Lleida o Vic; combinacions que porten a la creació d'importants economies d'aglomeració dins el sector corresponent.

Estructura empresarial

Control local o fora de les empreses

Tots els teòrics de l'economia urbana indiquen que gaudir d'un nodrit grup d'empreses mitjanes i petites, dirigides amb un sentit empresarial innovador i arrelades al seu territori, és un factor cabdal per a l'economia de les ciutats intermèdies (1). Per conèixer amb profunditat aquest aspecte de l'economia de la ciutat, hem confeccionat un cens de les principals empreses, especificant les seves característiques i les dels seus empresaris (2).

A partir d'aquesta investigació, s'ha pogut distingir entre empreses locals, i empreses foranes (3). La implantació forana pot ésser per descentralització (quan es tracta només d'una planta productiva) o per trasllat, quan l'empresa concentra al municipi el gros de la seva activitat. Un altre sistema de penetració dels grups forans és a través de l'adquisició d'empreses d'origen local.

Una base industrial ampla i sota control d'empresaris locals és un indicador inequívoc que la ciutat té esperit emprenedor, mentre que la presència en massa d'empreses foranes és una constatació que la zona ofereix atractius per a les implantacions industrials. Una estructura productiva amb empresaris locals i forans significa que la ciutat, a més de tenir una classe empresarial autòctona, és, alhora, atractiva per a les manipulacions foranes, com és per exemple el cas de Girona. La compra generalitzada d'empreses d'origen local per grups forans és un senyal de pèrdua de dinamisme empresarial.

El fet de tenir una estructura d'empresa industrial de petita i mitjana dimensió, controlada localment, o una estructura productiva basada en grans empreses foranes és substancialment diferent per a l'evolució d'una ciutat. Una planta productiva forana, dependent d'un grup empresarial potent, té una gran estabilitat i pot arribar a proporcionar, via salaris, un notable benestar econòmic a la seva comunitat.

Control local de les indústries (en % d'ocupació en empreses locals)

<i>Elevat</i> (+80%)	<i>Mitjà</i> (de 40 a 80%)	<i>Reduït</i> (-40%)
Amposta (100,0)	Mollerussa (76,2)	Manlleu (49,0)
Banyoles (95,7)	Reus (75,6)	Valls (42,6)
Lleida (91,0)	Palafrugell (70,0)	Tarragona (42,3)
Igualada (90,0)	Torelló (67,5)	Vilanova (41,2)
Vic (90,0)	El Vendrell (61,7)	Ripoll (36,6)
Berga (89,0)	Tortosa (60,8)	Montblanc (29,0)
Olot (87,2)	Cor.B.Tordera (59,6)	Cor.Tordera (21,0)
Figueres (86,5)	Balaguer (56,4)	Martorell (11,0)
Girona (86,2)	Vilafraça (55,0)	
Mataró (85,0)		
Tàrraga (83,6)		
Granollers (80,3)		

Font: Elaboració pròpia

Per contra, aquestes plantes descentralitzades o traslladades acostumen a mantenir els seus lligams interindustrials anteriors; per tant, les seves interrelacions industrials amb la zona són escasses, i així, el seu impacte multiplicador també és menor. Finalment, la dependència de centres de decisió allunyats i el fet de tenir uns sistemes de producció estandarditzats, no afavoreixen la creació d'una cultura tècnica o emprenedora.

Les ciutats amb un control local majoritari acostumen a tenir un dinamisme empresarial important, però en molts casos aquest control també és la conseqüència d'estar un xic aïllades, geogràficament

a Barcelona, cosa que ha dificultat l'establiment d'empreses foranes. Aquest pot ser el cas d'Igualada i Olot. Per contra, Mataró, tot i la proximitat a un centre com Barcelona, manté un elevat control local a causa de la seva pròpia capacitat empresarial.

El control predominantment forà el trobem a les zones d'expansió del creixement de Barcelona, com són Martorell, el Corredor de la Tordera i, àdhuc, Vilanova, on l'arribada d'empreses de fora ha limitat les iniciatives locals. A Valls i Montblanc, les bones comunicacions i, en el cas de la capital de la Conca, una política destinada a atreure plantes productives han determinat una presència notable d'empreses de fora.

Creixement endògen i exògen

Les ciutats de més creixement són les que han impulsat simultàniament la dinàmica pròpia i les implantacions foranes. Es tracta de ciutats pròximes a Barcelona, d'unes certes dimensions, ben comunicades i sense industrialització prèvia, o bé ciutats mitjanes, però connectades amb Barcelona a través de la xarxa d'autopistes.

Els indrets amb dinamisme industrial exclusivament endògen han tingut una evolució dispar. Un primer grup és el format per Igualada i Manlleu, el qual a partir d'una base industrial prèvia, especialitzada en el gènere de punt i el metal·lúrgic, ha tingut una activitat productiva considerable. En segon lloc, hi ha un ample grup de ciutats en el qual apareixen Olot, Mollerussa, Vic, Lleida, Manresa, Torelló i Vilanova, les quals han experimentat igualment una evolució favorable. La indústria alimentària lligada a la ramaderia ha estat un factor de creixement en tres d'aquestes ciutats: Mollerussa, Vic i Lleida. La dinàmica d'Olot ha estat una conseqüència del creixement del càrnic i del tèxtil, mentre que a Torelló, Manresa i Vilanova, el motiu de llur expansió ha estat el metal·lúrgic, vinculat a la indústria de l'automòbil.

Dinàmica industrial recent

	<i>Ciutats amb dinàmica industrial predominantment autòctona</i>	<i>Ciutats amb dinàmica industrial predominantment forana</i>	<i>Ciutats amb dinàmica industrial local i forana</i>
Molt dinàmiques	Igualada Manlleu	Tarragona Cor. Tordera Martorell Montblanc	Granollers Mataró Valls Girona Vilafranca El Vendrell
Dinàmiques	Olot Mollerussa Vic Torelló Lleida Manresa Vilanova Palafrugell		
Poc Dinàmiques	Figueres Ripoll Berga Ampostà	Cor. Baixa Tordera Balaguer Tàrraga Tortosa	

Font: Elaboració pròpia

Finalment, hi ha un tercer grup en què la dinàmica estrictament industrial ha estat menor. Dins aquest apartat podríem incloure Figueres, ciutat que ha experimentat un notable creixement en la branca dels serveis alhora que un estancament de la seva prometedora indústria, Ripoll i Berga, antics nuclis industrials actualment sense massa dinamisme, particularment per llur difícil accessibilitat. Palafrugell, principalment, però també el Vendrell i el Corredor de la Baixa Tordera estan basant el seu desenvolupament en els serveis.

Entre les ciutats amb dinàmica bàsicament forana es poden establir també tres grups. En el de les ciutats més dinàmiques trobem Tarragona, que ha estat tradicionalment un centre de serveis, però que també ha gaudit d'algunes implantacions industrials foranes, primer amb la fàbrica de tabacs, posteriorment amb el tèxtil i el metal·lúrgic i, darrerament, amb la petroquímica; el port i una extensa oferta de mà d'obra han estat els seus atractius principals. Hi ha també el corredor de la Tordera el creixement del qual, aquests darrers anys, ha estat producte dels trasllats industrials procedents de Barcelona al llarg de l'autopista. L'escassetat de la mà d'obra ha estat el seu factor limitatiu principal. També Martorell i Montblanc estarien dins aquest grup.

Les ciutats amb preponderància forana, però amb un dinamisme escàs, formen un grup força heterogeni, puix d'una banda cal considerar la Baixa Tordera, una zona amb evidents possibilitats frustrades fins ara per la dificultat de comunicacions; d'una altra banda, Balaguer i Tàrraga, les quals, malgrat algunes implantacions industrials, tenen una dinàmica industrial molt discreta, i finalment, Tortosa amb unes possibilitats industrials molt poc aprofitades.

Dins les zones on trobem conjuntament una dinàmica industrial local i una de forana, hom pot incloure-hi les ciutats més actives d'aquets darrers anys. Efectivament, juntament amb la dinàmica autòctona basada en el gènere de punt i la maquinària tèxtil en el cas de Mataró, la indústria alimentària a Granollers, la metal·lúrgica a Valls i vitivinicultura a Vilafranca, aquestes ciutats han rebut un fort impuls forà, amb moltes inversions industrials instal·lades en llurs respectius municipis.

Mercat laboral

Augment o disminució de la taxa d'ocupació

La comparació entre el nombre absolut d'ocupats el 1986 i el dels que hi havia el 1975, ens indica la creació o la destrucció de llocs de treball que s'han produït al municipi durant els darrers 10 anys de crisi.

Les ciutats on s'han creat llocs de treball són generalment les que tenen una estructura productiva més moderna i dinàmica, i que, per tant, han sofert menys els efectes de la crisi, i també aquelles en què la recuperació s'ha anticipat.

Per contra, les ciutats amb una estructura basada en sectors més tradicionals i amb una menor flexibilitat són les que n'han destruït més.

Evolució del nombre de llocs de treball (en % sobre els llocs de treball existents a 1975)

<i>Creació intensa</i>		<i>Creació moderada</i>		<i>Destrucció moderada</i>		<i>Destrucció intensa</i>	
Palafugell	(16,6)	Granollers	(5,2)	Lleida	(-1,7)	Torelló	(-7,4)
Banyoles	(14,5)	Amposta	(5,0)	Tàrraga	(-2,0)	Manlleu	(-7,6)
Girona	(10,3)	Valls	(4,9)	Olot	(-3,0)	Martorell	(-7,9)
Figueres	(9,6)	Vic	(3,8)	Balaguer	(-3,7)	Vilanova	(-9,0)
El Vendrell	(7,6)	Mollerussa	(1,2)	Reus	(-3,8)	Igualada	(-14,0)
Vilafranca	(7,4)	Montblanc	(0,6)	Tarragona	(-3,9)	Manresa	(-17,4)
				Cor. Tordera	(-4,5)	Ripoll	(-24,0)
				Tortosa	(-5,0)		
				Berga	(-6,1)		
				Mataró	(-6,6)		
				Cor. B. Tordera	(-6,8)		

Font: Elaboració pròpia a partir de l'explotació dels censos de 1975 i 1986 realitzat pel CIDC

Les ciutats de les comarques gironines són les que, en termes relatius, han generat més ocupació, a causa sobretot de l'expansió dels serveis. Banyoles, que compta amb una dinàmica industrial important, i Girona i Figueres, amb una estructura productiva més equilibrada, són les principals generadores d'ocupació. El seu alt dinamisme i l'escassa presència de sectors industrials tradicionals -que han estat els que primordialment han portat a terme processos de reconversió i reestructuració- determinen aquest resultat. El Vendrell, amb un intens creixement del terciari relacionat amb el turisme, i Vilafranca, amb una estructura industrial diversificada i una positiva evolució del sector vitivinícola,

també han creat un nombre elevat de llocs de treball. Un cas diferent és el de Granollers, ciutat que ha sofert molt durament l'impacte de la crisi, però que ara es troba en una etapa de fort redreçament; tot això fa que el balanç del període sigui de creació neta d'ocupació.

El retrocés més intens el trobem a les ciutats d'industrialització tradicional, les quals han hagut de suportar profunds processos de reestructuració industrial. En algunes d'aquestes ciutats, com Ripoll, encara estan en plena reconversió, mentre que Igualada, Mataró i Olot, tot i que no han assolit les cotes d'ocupació del 1975, es troben ja en una fase d'expansió. Cal tenir en compte que la renovació tecnològica de les empreses, necessària per a la seva competitivitat, fa que el procés de creació de nous llocs de treball sigui més lent que la seva destrucció.

Mobilitat laboral

L'anàlisi de la mobilitat per raons laborals dóna una visió complementària de la realitat econòmica de la ciutat i del funcionament del seu mercat laboral. Les ciutats que atreuen fluxos diaris de població per raons laborals tenen un dinamisme econòmic més gran del que indiquen les dades de creixement demogràfic. La proximitat d'altres nuclis importants és un factor decisiu en aquest apartat, i el cas més notori és el de Martorell, amb un balanç superior a les 4.000 persones degut al fet que un 60% dels llocs de treball existents a la ciutat és ocupat per gent procedent de fora, principalment de Barcelona i de la resta del Baix Llobregat. Granollers és una altra de les zones amb més alta mobilitat, tant en origen com en destinació, i això fa que el balanç hi sigui equilibrat. Les bones comunicacions, la proximitat de Barcelona i l'existència d'abundants nuclis de població amb unes bones condicions residencials a la pròpia comarca són els factors que conformen aquests resultats.

Balanç de mobilitat intermunicipal per motius laborals (en % sobre població ocupada resident al municipi el 1986)

<i>Atracció intensa</i>		<i>Balanç equilibrat</i>		<i>Balanç negatiu</i>	
Martorell	(95,7)	Vilafranca	(5,2)	Berga	(-5,1)
Vic	(23,4)	Tàrraga	(4,7)	Palafrugell	(-5,1)
Montblanc	(13,6)	Lleida	(4,6)	Manlleu	(-5,2)
Mollerussa	(11,9)	Olot	(4,5)	Banyoles	(-5,5)
Tarragona	(11,5)	Amposta	(4,1)	Vilanova	(-8,5)
Girona	(10,2)	Manresa	(2,9)	Torelló	(-8,7)
Valls	(6,9)	Igualada	(1,6)	Balaguer	(-10,9)
Tortosa	(6,9)	El Vendrell	(0,0)	Reus	(-12,1)
Granollers	(6,5)	Ripoll	(-0,6)		
		Mataró	(-1,1)		
		Figueres	(-4,1)		

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de l'estudi: «Tractament i explotació de les dades de mobilitat obligada dels municipis de Catalunya.» Dep. de Política Territorial, 1986.

Un altre comportament interessant és el de Reus i Tarragona; aquesta darrera ciutat té una atracció molt important sobre la primera, atracció deguda principalment a l'ocupació que genera la seva indústria petroquímica, una gran part de la qual s'ubica relativament prop de Reus. Una interrelació semblant es troba als municipis d'Osona, on Vic capta mà d'obra de Manlleu i Torelló. Tortosa és un altre municipi amb una clara atracció de població, procedent en una proporció important d'Amposta; en aquest cas, cal tenir en compte la proximitat entre els dos nuclis i l'existència d'un polígon industrial dins els seus límits.

Mataró i Vilanova presenten un balanç de mobilitat negatiu degut a l'atracció generada per Barcelona, ciutat que també té influència sobre el corredor de la Baixada Tordera. Banyoles i Figueres tenen un comportament similar en relació a Girona, si bé en el cas de la capital de l'Alt Empordà, la proximitat de la Jonquera també hi té una forta influència, ja que l'administració duanera crea un bon nombre d'ocupacions cobertes per gent que resideix a Figueres. Balaguer és una altra de les ciutats influïdes per l'atracció d'un altre nucli proper de majors dimensions, en aquest cas Lleida; per contra, Mollerussa i Tàrraga atreuen població dels voltants. Montblanc i Berga, dues ciutats relativament aïllades, tenen també un saldo negatiu important, derivat de la ubicació de plantes industrials en municipis del seu entorn.

Urbanisme i dotació d'infraestructures

En l'actualitat, la quasi totalitat de las ciutats examinades tenen sòl qualificat a nivell de Pla General i, fins tot, amb pla parcial aprovat; en la majoria dels casos però, el seu estat d'execució és incomplet.

De les 4.400 hectàrees de sòl qualificat com a industrial, repartides en 170 zones o polígons existents a les 30 ciutats examinades, només 1/3 era a mitjan de 1988, ocupable d'una manera immediata. El problema és, però, més greu ja que aquest sòl es concentrava en 13 ciutats i les altres 17 no disposaven d'oferta de sòl solvent.

La xarxa viària catalana és la típica d'un país dedicat als mercats exteriors, amb unes vies de comunicació que convergeixen al port de Barcelona que és el que, històricament, ha canalitzat el tràfic exterior català. Sobre aquesta xarxa radial, amb centre a Barcelona, ha estat superposada la xarxa d'autopistes, iniciada el 1969 amb l'obertura del tram Barcelona-Mataró i que es va acabar, el 1976, amb l'autopista del nord-est. Es a dir que, en set anys, es varen construir a Catalunya 500 quilòmetres d'autopistes, els quals han facilitat la difusió del creixement barceloní cap a les zones allunyades, seguint la direcció d'aquests eixos. Actualment estan en una segona etapa de construcció d'autopistes que s'ha iniciat amb l'autopista Terrassa-Manresa, que permet enllaçar aquesta darrera ciutat amb la xarxa general d'autopistes, i continuarà amb la del Garraf, que treurà Vilanova del cul de sac en què es troba actualment.

Quant a la resta de la xarxa viària bàsica, de les principals obres realitzades amb incidència sobre el territori estudiat destaquen la corresponent al túnel dels Brucs, el qual ha acostat considerablement Igualada a Barcelona, el nou traçat de la C-1411, que enllaça Martorell amb Manresa, el reforçament de l'Eix del Llobregat fins a connectar amb el túnel del Cadí i l'ampliació de la N-152 de la Garriga a Vic.

Per part del MOPU, hi ha en execució les autovies Mataró-Malgrat, Igualada-Martorell i Lleida-Cervera. A part, han estat previstes una sèrie de circumvalacions, les més importants de les quals són les de Girona, Tarragona, Lleida i Mataró.

Però, la reordenació global de les vies de comunicació catalanes s'està abordant actualment amb les obres de l'Eix Transversal, un projecte fonamental per a la vertebració i el reequilibri del país, per tal com possibilitarà una fàcil comunicació entre els nuclis de l'interior. L'Eix Pirinenc i el de l'Ebre són les altres vies de comunicació horitzontals dissenyades, i defineixen una estructura viària força racional.

Els punts forts i dèbils de les 30 ciutats examinades

Els 12 factors considerats

A curt termini, l'evolució econòmica d'una ciutat depèn primordialment de l'estructura preexistent. En canvi, a mig i a llarg terminis el seu potencial econòmic estarà en funció de la seva situació respecte a una sèrie d'indicadors que, a efectes operatius, hem classificat en 12 grups.

1. *La dinàmica dels sectors industrials*; es refereix a les perspectives de creixement de la indústria de la zona, sobre la base del potencial que es desprèn de l'anàlisi de les seves principals empreses.
2. *Diversificació sectorial*; fa referència al grau de concentració sectorial de l'estructura industrial. Com més diversificat és, més positiva n'és la valoració.
3. *El potencial terciari*; es refereix a les perspectives que el decreixement terciari sigui turístic, comercial o de serveis en general.
4. *L'esperit emprenedor*; està en funció de les característiques psico-socials existents, i valora les possibilitats d'aparició d'iniciatives emprenedores (4).
5. *L'oferta potencial de mà d'obra*; es refereix al volum potencial de la zona i la seva rodalia, tenint en compte el volum total de població, la seva estructura d'edats, l'existència de mà d'obra subocupada, etc.
6. *Costos laborals*; es classifiquen a partir de l'índex del nivell salarial que s'analitza, sobre la base de la distribució de l'ocupació per sectors.
7. *Comunicacions*; es refereix a la qualitat de la xarxa viària i a l'accessibilitat a la xarxa general d'autopistes.
8. *Distància a Barcelona*; es refereix a l'accessibilitat per carretera al centre barceloní.
9. *Oferta de sòl industrial*; es refereix a la combinació de quantitat de sòl industrial, preu de venda i nivell d'equipament.

La disposició de cada ciutat en relació als factors determinants de creixement econòmic

Zones	Potencial dels sectors industrials	Diversificació sectorial	Potencial terciari	Espirít empenedor	Potencial de mà d'obra	Costos laborals	Qualitat de les comunicacions	Distància a Barcelona industrial	Sol	Recursos hidràulics	Atractius residencials	Sistema educatiu
Tarragona	B/E	B	E	R	E	R	E	R	B	D i	B	B/E
Lleida	R/B	R	B	R	B/E	B	E	R	R i	B	R	B
Girona	B	E	E	B	B	R	E	R	B i	B	E	B/E
Mataró	B	R	E	B/E	B	B	B	E	B	B	R/B	R/B
Manresa	R	B	R	B	B	B	E	B	B	B	R	E
Reus	R	R/B	B	R	E	R/B	E	R	R	D i	B	R/B i
Granollers	E	E	E	E	B	R	E	E	R/B i	B	R/B	B
Vilanova	B	R	B	R i	B	R	R/D i	R i	D i	R	B	B
Tortosa	R/B	B	R	D/R	B	E	E	D	E	E	R/B	R
Igualada	B	R/D	D	B/E	R/B	B	R/B i	R/B i	E	B	R/B	R
Figueres	R	R	E	R	R	R	E	R	E	E	E	R/B
Vilafranca	B	R/B	R/B	R/B	B	B	E	B	B	B	B	R
Vic	B	B	B	R/B	B	B	D i	R	B	B	R/B	B i
Olot	R/B	E	R	E	D	B	D	D	R	B	B	B/E
Valls	B	E	R	R/B	B	B	E	R	E	R	R	B/E
Banyoles	B	E	B	B/E	R	R/B	B	R	R	B	B	R/B
Manlleu	B	B	D	R/B	R	B	D	R	R	B	R	R i
Martorell	E	B	D	R	E	R	E	E	R	B	R	R
Palafugell	R/B	R	R	R	R/B	R/D	R/B	D	R	B	E	R/B
El Vendrell	R	B	B	R	R	B	E	B	D i	B	B	R
Amposta	R/D	R	R	R	B	E	E	D	D i	B	R	D
Ripoll	R	D	R	R	R	B	D	D	R i	B	R/B	R
Balaguer	R/B	D	R	R/B	R/B	E	R	D	B	B	R	R
Berga	D	R	R	R	R	B	R/B i	D	B/E	R	R/B	R
Torelló	R	B	D	R/B	R	E	D	R	R	B	R	R i
Mollerussa	B	R	R/B	B	R/B	E	R/B i	R	R	B	R/B	R/B
Tàrraga	R	B	R	R	R	E	R i	R	E	B	R/B	R/B
Montblanc	R/B	B	R	R	E	E	E	D	D	B	R	R
Corredor Baixa Tordera	R	R	B	B	R/B	B	R/B i	R/B	R	B	R/B	R
Corredor de la Tordera	B/E	E	R	R	R	R	E	B	R/B	R	B	R

E-Excel·lent; B-Bé; R-Regular; D-Deficient; la i indica que millorarà a curt termini.

10. *Recursos hidràulics*; disponibilitat en volum i qualitat.

11. *Atractius residencials*; hom té en compte un conjunt ample de factors, entre els quals assenyalem clima, qualitat residencial i de serveis, d'acord amb l'escala de valors dels tècnics o executius de les empreses que, potencialment, es poden localitzar en aquestes ciutats.

12. *Adequació del sistema educatiu*, es refereix a l'oferta local -o en una zona propera- d'estudis professionals o universitaris enfocats cap el sistema productiu.

Els quatre primers factors es refereixen, bàsicament, a les possibilitats de creixement autòcton, mentre que els següents, si bé tenen també una certa influència sobre la dinàmica autòctona, són determinants en relació a les possibilitats d'implantació forana (5). Alguns d'aquests factors són fixos, com és el cas de les distàncies a Barcelona; la majoria, però, és possible modificar-los mitjançant accions sectorials.

A partir de la valoració del potencial econòmic de cada una de les ciutats analitzades, s'ha preparat un quadre resum on es posiciona, sobre la base de la informació disponible, cada una de les 30 ciutats examinades en relació a aquests 12 factors representatius del potencial de desenvolupament econòmic de la ciutat. D'aquí, es dedueixen els avantatges comparatius de cada una de les ciutats en relació al creixement endògen i exògen.

Aquesta valoració es refereix a un moment precís. Alguns d'aquests factors han canviat en relació a l'elaboració del treball inicial, ja que d'aleshores ençà s'ha posat en funcionament l'autopista de Manresa, la portada d'aigües al camp de Tarragona i l'ampliació de l'escola universitària de Vic cap a especialitats típicament productives. També, hi ha el fet d'uns projectes recents, com són l'autopista de Garraf o el pla d'autovies del MOPU.

Notes

(1) Vegeu: Gerald P. Sweeney, «Innovación, tecnología y reorientación del desarrollo regional», *Papeles de economía española*, núm. 35, 1988.

(2) A més de conèixer les seves principals magnituds (nombre d'empleats, facturació...), s'intentarà esbrinar els seus aspectes estratègics: en quina etapa del seu desenvolupament es trobava, quin era el seu nivell tecnològic, les seves principals interrelacions productives, el tipus de gestió i les característiques de la propietat. A tal efecte, s'han tingut entrevistes amb experts locals, especialment directors d'entitats financeres.

(3) Considerem empresari forà tot aquell que no és de la zona o comarca, tant si prové del mateix país, de la resta de l'Estat com de l'estranger.

(4) Vegeu al respecte J.M. Veciana «Un concepto empírico de empresario». *Rev. Banca Catalana*, núm. 56, 1980.

(5) Vegeu: J. Robert: *Mobilising the Indigenous Potential of Disadvantaged Regions: a New Dimension of Regional Planning*. European Regional Planning Study, sèries num. 40 Council of Europe. Strasburg, 1982.