



**ESTRATÈGIES I POLÍTIQUES
PER A GESTIONAR LA BAIXA DENSITAT.**

DE LA CONTENCIÓ A LA GESTIÓ

**UNIVERSITAT MENENDEZ I PELAYO
DIPUTACIÓ DE BARCELONA
C.C.C.B.- Casa de la Caritat**

**REPERCUSSIÓ ECONÒMICA DE LA INVERSIÓ EN INFRAESTRUCTURES VIÀRIES LOCALS
SOBRE LA URBANITZACIÓ DE BAIXA DENSITAT**

J.Clusa / Sara Mur

Novembre 2006



www.murclusa.cat

RESUM

- La baixa densitat és “cara” pels Ajuntaments perquè és poc rendible fiscalment, comparativament a la ciutat compacte
- La ciutat compacte permet generar excedents fiscals per a inversió molt superiors a la baixa densitat amb la mateixa extensió de sòl que la ciutat dispersa
- La ciutat compacte permet donar serveis de més qualitat “al mateix preu” (pressió fiscal municipal) que la baixa densitat
- La baixa densitat es beneficia i depen de la xarxa de carreteres locals, “sense pagar”
- La baixa densitat hauria de pagar part de la millora de la xarxa de vies locals, el seu manteniment i la millora de la xarxa de transport públic
- La ciutat dispersa s’ha de densificar especialment la que està prop de les estacions de fcc i de les vies locals de més accessibilitat
- La densificació pot (ha de) portar plusvàlues urbanístiques importants pels Ajuntaments.

“EL CONSUMO DEL ESPACIO EN LAS URBANIZACIONES DE SEGUNDA RESIDENCIA EN CATALUNYA”- M.HERCE

Àrea- Regió Metropolitana, sense les urbanitzacions de costa i les de la “Comarca de Barcelona” (Pla Comarcal 1953) “perquè tenen ja una alta proporció de primera residència”.

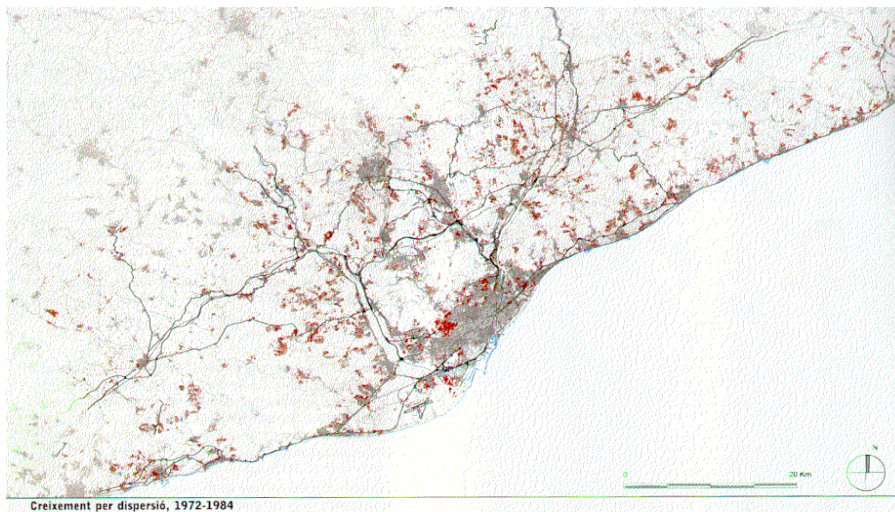
1972= 19.276 Ha ocupades per “urbanitzacions” amb un potencial de 350.000 Ha-
16% de parcel·les ocupades
30.000 Ha amb les iniciatives presentades als Ajuntaments, amb un potencial aproximat de 500.000 habitatges

((s./ les +-40.000 Ha de sòl urbà de 1999 (+50%): “el 55% del sòl residencial és de baixa densitat i localitza el 15% dels residents censats)

Barba i Mercadé ens donen 29.688 Ha a la província de Barcelona.

De les 19.276 Ha, 13.672 (71%!!!) entre 1965 i 1972

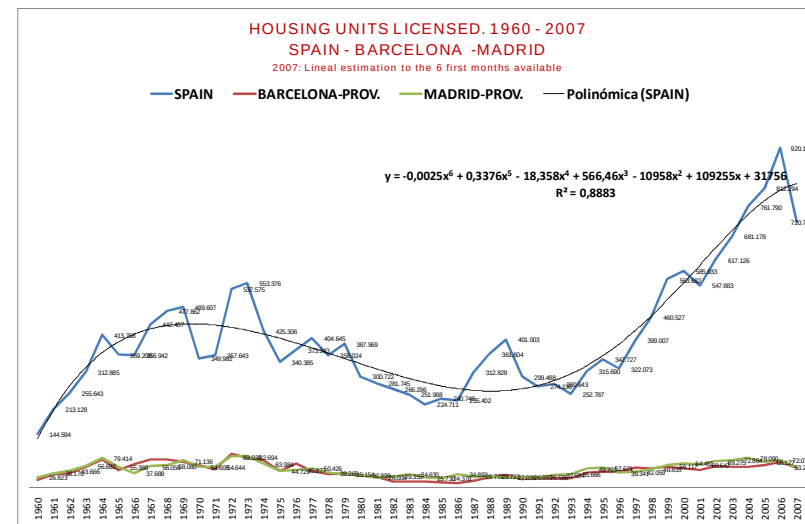
En el take-off econòmic embojit del desarrollismo...Que ara hem deixat petit amb la dècada virtuosa de 1996- 2007...



1956- 1994: CREIXEMENT TERRITORIAL DE “BARCELONA” (Font, Llop i Vilanova, 1999)

- 1956- 1972: Creixement per “agregació”. “Barris d’autoconstrucció”.
- 1972-1984: Creixement per “dispersió”. L’ocupació salvatge del territori per les “urbanitzacions”-segones residències després del “desarrollo”. Començament de la descentralització residencial de residència permanent.

1984- 1994: Creixement per “polarització”.



CUTAT COMPACTE I BAIXA DENSITAT I : CARACTERÍSTIQUES URBANÍSTIQUES DIFERENCIALS

Edificabilitats brutes de 0,30 i 1,00 m²st/m²sòl, 40-60% de sistemes, habitatges de 150 (amb aparcament) i 100 m²st,

3,3 vegades més edificabilitat / 4,5 vegades més Cadastre (aparcaments i equipaments)
/ 5 vegades més residents / 69 i 61 m²st per resident

COSTOS I BENEFICIS FISCALS MUNICIPALS DE LA BAIXA DENSITAT

SÒL BRUT		1 HA		RELACIÓ COMPACTE /BAIXA DENSITAT		
		BAIXA DENSITAT	ZONA COMPACTE			
EDIFICABILITAT BRUTA (m ² st/m ² s)		0,30	1,00	3,33		
% SISTEMES		40%	60%	1,50		
SOSTRE RESIDENCIAL		3.000	10.000	3,33	sense activitat econòmica- per simplificar	
APARCAMENTS		inclòs al sostre	38%	n.s.	1,5 places (25 m ² c) per habitatge	25 1,5
VIALS - SÒL	20%	2.000	20%	2.000	1,0	
ZONES VERDES - SÒL	14%	1.400	20%	2.000	1,4	5% ALTERNATIVES EQUIPAMENT
EQUIPAMENTS- SÒL	6%	600	20%	2.000	3,3	20% sostre d'habitatge 600 500
SISTEMES- TOTAL -SÒL		4.000	6.000	1,5		
EQUIPAMENTS- SOSTRE		300	1.000	3,3	0,50 m ² st/m ² sòl	600 2.000
CADASTRE- m ² sostre (amb Equip.)		3.300	14.750	4,5	menor proporció que l'edificabilitat	
HABITATGES (m ² c per habitatge)		150	100	0,7		
HABITATGES (Nº)		20	100	5,0		
RESIDENTS (persones /habitatge)		2,40	2,40	1,0		
RESIDENTS (Nº)-POTENCIALS		48	240	5,0	serveis personals de cost diferencial??	
% OCUPACIÓ HABITATGE PRINCIPAL		100%	100%			
m ² espai públic per resident		83	25	0,3	molt més espai públic per resident	
m ² sostre Cadastre / resident		69	61	0,9	semblança en sostre privat per resident	

HISENDES MUNICIPALS (I):

INGRESSOS “PERMANENTS” I “INGRESSOS “PUNTUALS” (LLICÈNCIES I PLUSVÀLUES ASSOCIADES AL CREIXEMENT)

ingresos unitaris	BCN		ST.JOAN DESPÍ		
puntuals (Llicències, Plusvàlues)	7%	161	16%	90	€ per m2 de nou sostre- durant la construcció
permanents (IBI, Taxes,Vehicles,IAE..)	44%	8	58%	9	€ per m2st - operació completada
permanents -PGE	48%	649	26%	266	€ per resident -desenvolupament complet
	100%		100%		BCN "no necessita" els ingressos puntuals

	BCN	ST.JOAN DESPÍ	BCN /StJD
ingressos corrents- € per m2 Cadastre	18	13	1,40
ingressos corrents- € per resident	1.343	1.017	1,32

€ per resident “empadronat” =BCN 1.343 € / StJD= 1.017 €

€/m2st Cadastre = BCN 18 €/ StJD= 13 €

% Ingressos “puntuals” s./ total corrents = BCN 7% / StJD 16%

% dels PGE =BCN 48% - StJD 26%

Sant Joan Despí “depen” dels ingressos “puntuals” per finançar una part de les despeses de funcionament (+-15%)

**Diferent capacitat dels Ajuntaments per finançar serveis municipals.
L'estructura urbana i la densitat també determinant.**

HISENDES MUNICIPALS (II): DESPESES DE FUNCIONAMENT

- ADMINISTRACIÓ GENERAL= F (Cadastre)

- SERVEIS PERSONALS F(residents)

- RESTA DE SERVEIS (espai públic, cadastre i residents)

despesa de funcionament- total	BCN	ST.JOAN DESPÍ	BCN /StJD
€ per m2 espai públic	114	96	1,19
€ per m2 sostre Cadastre	13	12	1,07
€ per resident	965	956	1,01

Diferents estructura de despesa i diferents estàndards de serveis municipals
BCN 1% més per resident, 7% més per Cadastre i 19% més per espai públic

Serveis personals: 34% a BCN (317 €/resident.) / 67% a StJD (640 €/resident)

Administració general = proporcions i nivell de despesa més semblant

Resta de serveis= 49% a BCN / 19% a StJD

serveis municipals	BCN	ST.JOAN DESPÍ	BCN /StJD	
adm. general	17% 2,20	14% 1,64	1,34	€/ m2 st Cadastre
serveis personals	34% 317	67% 640	0,50	€/ resident
resta serveis	49%	19%		
€ per m2 espai públic	56,4	9,0	6,26	
€ per m2 sostre Cadastre	6,3	2,3	2,74	

BALANÇ FISCAL MUNICIPAL DE LA CIUTAT COMPACTE I LA BAIXA DENSITAT (I)

APLICACIÓ DELS ESTÀNDARDS UNITARIS DE BARCELONA

INGRESSOS		BAIXA DENSITAT	ZONA COMPACTE	RELACIÓ COMPACTE /BAIXA DENSITAT	
PUNTUALS (ANUAL EN 10 ANYS)	10	48.300	221.375	4,6	per m2 st total-durant 10 anys
PERMANENTS (EXC.PGE) /any		25.740	115.050	4,5	per m2st
PERMANENTS- PGE /any		31.152	155.760	5,0	per resident
INGRESSOS CORRENTS TOTALS		105.192	492.185	4,7	
INGRESSOS C.TOTALS SENSE PUNTUALS		56.892	270.810	4,8	

INGRESSOS CORRENTS DE 4,8 VEGADES MÉS A LA CIUTAT COMPACTE PER 3,3 VEGADES L'EDIFICABILITAT (EFECTE DEL SOSTRE, L'APARCAMENT, I ELS RESIDENTS)

BALANÇ FISCAL MUNICIPAL DE LA CIUTAT COMPACTE I LA BAIXA DENSITAT (II)
DESPESES EN FUNCIÓ DE L'ESTÀNDARD MITJÀ PER M2ST CADASTRE:
Les dues situacions són “fiscalment sostenibles”

DESPESES DE MANTE-NIMENT - PER m2st		BAIXA DENSITAT	ZONA COMPACTE	RELACIÓ COMPACTE /BAIXA DENSITAT	
ADMINISTRACIÓ GENERAL	17%	7.260	32.450	4,5	per m2st-Cadastre
SERVEIS PERSONALS	34%	15.216	76.080	5,0	per resident
RESTA DE SERVEIS	84%	34.898	155.984	4,5	per m2st-Cadastre
DESPESES DE FUNCIONAMENT		57.374	264.514	4,6	

BALANÇ FISCAL MUNICIPAL "SOSTENIBLE"	-482	6.296		SENSE ELS INGRESSOS PER LICÈNCIES
(SENSE INGRESSOS PUNTUALS)-% S./INGRESSOS	-1%	2%		LA BAIXA DENSITAT GENERA "DÈFICIT"
				LA CIUTAT COMPACTE "COBREIX" JUST
BALANÇ COMPLERT DURANT CONSTRUCCIÓ)	47.818	227.671	4,8	VEGADES MÉS RENDIMENT PER HA
(DURANT CONSTRUCCIÓ)- % S./ INGRESSOS	84%	84%		QUAN L'EDIFICABILITAT ÉS 3,3 VEGADES
BALANÇ COMPLERT - DESPRÉS CONSTRUCCIÓ)	6.763	39.502	5,8	EN UN SITUACIÓ NORMAL DE TRANSACCIONS
(PUNTUALS 15%)- % S./ INGRESSOS	11%	13%		(15% D'INGRESSOS PUNTUALS) SÓN SOSTENIBLES
				LA CIUTAT COMPACTE 5,8 VEGADES MÉS SUPERÀVIT
				DEDICABLE A INVERSIÓ

BALANÇ FISCAL MUNICIPAL DE LA CIUTAT COMPACTE I LA BAIXA DENSITAT (III) DESPESES EN FUNCIÓ DE L'ESTÀNDARD MITJÀ D'ESPAI PÚBLIC (HIPÒTESI MÀXIMA)

DESPESES DE MANTENIMENT PER ESTÀNDARD D'ESPAI PÚBLIC DE BARCELONA				
ADMINISTRACIÓ GENERAL	17%	7.260	32.450	PER SOSTRE EDIFICAT
SERVEIS PERSONALS	34%	15.216	76.080	PER RESIDENTS
RESTA DE SERVEIS	84%	191.660	225.482	PER ESPAI PÚBLIC
		214.136	334.012	
BALANÇ FISCAL "SOSTENIBLE"		-157.244	-63.202	SENSE CONSIDERAR MÉS INGRESSOS PER AUGMENT DE VALOR IMMOBILIARI
		-276%	-23%	
BALANÇ FISCAL TOTAL (DURANT LA CONSTRUCCIÓ)		-108.944	158.173	AMB ELS INGRESSOS PUNTUALS DE LA CONSTRUCCIÓ LA CIUTAT COMPACTE PAGA ELS SERVEIS DE TERRITORI AMB L'ESTÀNDARD D'ESPAI PÚBLIC
		-104%	32%	
BALANÇ FISCAL MUNICIPAL "NORMAL"		-149.999	-29.996	LA CIUTAT COMPACTE PODRIA GAIREBÉ PAGAR ELS ESTÀNDARS DELS SERVEIS DE TERRITORI PER ESPAI PÚBLIC
(15% DE TRANSACCIONS)		-234%	-10%	

Els estàndars de serveis reals són un entremig en relació a la població resident, el sostre edificat i l'espai públic

Àdhuc en el supòsit extrem de 1 m²st/ms (inferior a la mitjana de Barcelona -121 mm²st- 85 km² de SUC =1,3) la ciutat compacta gairebé “paga” l'estàndard màxim de serveis

CONCLUSIONS:

La baixa densitat és “cara” pels Ajuntaments perquè és poc rendible fiscalment, comparativament a la ciutat compacte

La ciutat compacte permet generar excedents fiscals per a inversió molt superiors a la baixa densitat amb la mateixa extensió de sòl que la ciutat dispersa

La ciutat compacte permet donar serveis de més qualitat “al mateix preu” (pressió fiscal municipal) que la baixa densitat

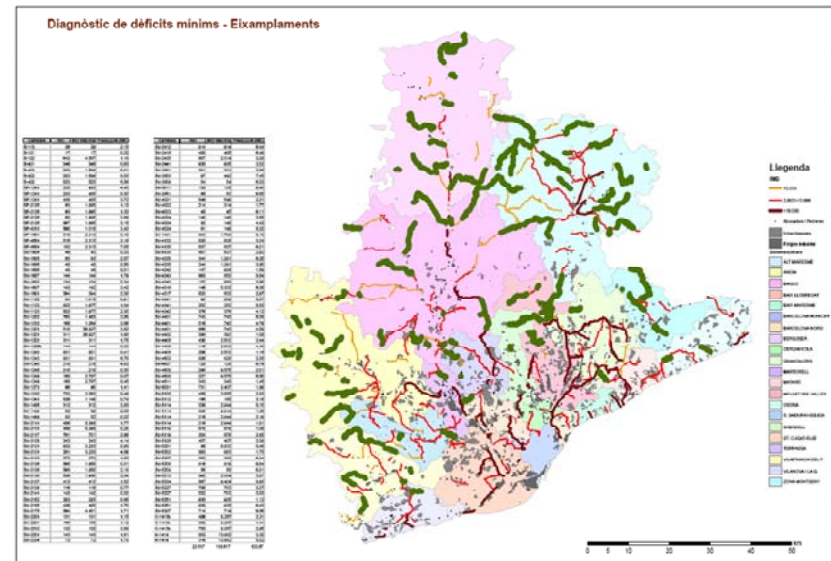
La baixa densitat es beneficia i depen de la xarxa de carreteres locals , “sense pagar” (1.789 Km

CARRETERES LOCALS DE LA DIBA (1.789 KM):

DÓNEN SERVEI – BENEFICIEN DIRECTAMENT A 14.516 HA DE POLÍGONS INDUSTRIALS

I 20.445 HA D’ “URBANIZACIONS” (69% DEL TOTAL DE 29.688 HA)

Las polígonos industriales en los municipios donde transcurren carreteras de la DIBA totalizan 14.516 Ha y las urbanizaciones de baja densidad alcanzan las 20.445 Ha. A una edificabilidad media de 0,3 m2techo/m2 suelo representan 104 millones de m2 edificados. Representan “sólo” el 24% de la superficie edificada total de la demarcación de Barcelona (439 mm2), según el Catastro de 2006, descontando los usos especiales (aeropuertos, puertos, centrales de energía, autopistas.....con 20,5 mm2). Se trata por tanto de un impacto territorial de las carreteras DIBA de entidad muy relevante tanto para la actividad productiva como para la residencia, que requiere sin duda mantener y mejorar su nivel de servicio



La baixa densitat es beneficia i depen de la xarxa de carreteres locals , “sense pagar” (1.789 Km)

“OFERTA” CONCENTRADA FORA DE LA REGIÓ METROPOLITANA (45%),
IMDs CONCENTRADES A L’“AREA METROPOLITANA O AMPLIA” (16% I 51% DEL TRÀFIC)

El 16% de las 276 carreteras de la DIBA tienen una **IMD superior a los 10.000 vehículos/día y soportan el 51% del tráfico**, sobre un total de IMD máximas de 1.265.000 vehículos, y se concentran especialmente en los sistemas urbano-metropolitanos del Baix Llobregat, St.Cugat-Rubí, Sabadell, Granollers, Cerdanyola, Vilanova i Alt Maresme, medido con un coeficiente que relaciona el peso demográfico (excluido el municipio de Barcelona) con la suma de IMDs máximas de cada carretera. En el otro extremo **el 45% de las carreteras de la DIBA tienen IMDs inferiores a los 2.000 vehículos/día (con el 7% del tráfico)** y la oferta se concentra especialmente en las “comarcas metropolitanas” del Bages, Osona, Anoia, Vilafranca-Alt Penedés y Bergadà

KM. DE CARRETERES (1.789 KM) EN RELACIÓ A LA POBLACIÓ RESIDENT

MÀXIMA OFERTA A L'ANOIA, BAGES, BERGADÀ, OSONA, VILAFRANCA I PENEDÉS
MÀXIMA INTENSITAT D'ÚS EN RELACIÓ A L'OFERTA A L'ALT MARESME, BAIX LLOBREGAT, Cerdanyola, GRANOLLERS, MOLLET, SABADELL, ST.CUGAT-RUBÍ I VILANOVA
LES CARRETERES DIBA COBREIXEN TOT EL TERRITORI: MÀXIMA OFERTA AALS SITEMES NO METROPOLITANS I MÀXIMS ÚS ALS METROPOLITANS

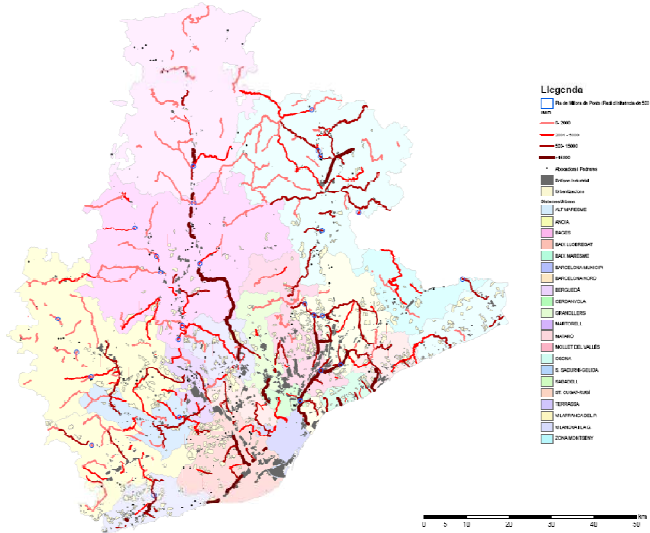
Sistema Urbà- Mercat Treball	KM	% KM	% POB sense BCN	Coeficient de Concentraci ó KM-POB (exc.BCN)	Sistemes Urbans màx. KM / POB - CC > 2	Coeficient de Concentraci ó IMD - KM (exc.BCN)	Sistemes urbans màx. KM / IMD - CC > 2
ALT MARESME	30	2%	3%	0,5		2,8	ALT MARESME
ANOIA	159	9%	3%	3,0	ANOIA	0,5	
BAGES	269	15%	5%	3,2	BAGES	0,4	
BAIX LLOBREGAT	76	4%	25%	0,2		2,8	BAIX LLOBREGAT
BAIX MARESME	12	1%	3%	0,2		5,7	
BARCELONA MUNICIPI	14	1%	0%	---		0,9	
BARCELONA NORD	9	0%	10%	0,0		1,2	
BERGUEDÀ	181	10%	1%	9,4	BERGUEDÀ	0,3	
CERDANYOLA	26	1%	3%	0,4		2,4	CERDANYOLA
GRANOLLERS	82	5%	5%	1,0		2,0	GRANOLLERS
MARTORELL	36	2%	2%	0,8		1,1	
MATARÓ	71	4%	4%	0,9		1,2	
MOLLET DEL VALLÈS	72	4%	6%	0,7		2,1	MOLLET DEL VALLÈS
OSONA	360	20%	4%	5,2	OSONA	0,6	
S. SADURNÍ-GELIDA	75	4%	1%	5,1		0,7	
SABADELL	33	2%	8%	0,2		2,1	SABADELL
ST. CUGAT-RUBÍ	35	2%	4%	0,5		2,0	ST. CUGAT-RUBÍ
TERRASSA	68	4%	6%	0,6		1,1	
VILAFRANCA DEL P.	108	6%	2%	3,4	VILAFRANCA DEL P.	0,7	
VILANOVA I LA G.	30	2%	4%	0,5		3,0	VILANOVA I LA G.
ZONA MONTSENY	44	2%	1%	2,9	ZONA MONTSENY	0,8	
BARCELONA-Demarcació	1.789	100%	100%				

**VIES LOCALS DE LA DIBA:
NOMÉS EL 8,7% DELS VEHICLES-KM-ANY DE LA PROVÍNCIA DE BCN?
43% DE LA LONGITUD -**

Entendemos que las carreteras locales gestionadas por la DIBA tienen, en términos económicos y en impactos territoriales, **más importancia** de la que se podría deducir del **8,7% que representa su tráfico**, medido en vehículos-km por año, en relación al conjunto de las redes de la demarcación de Barcelona. El límite máximo de dicha importancia se situaría en la proporción del **43% que representa su longitud (1.737 Km de calzada única)** en el conjunto de los 4.027 Km de la red de carreteras de la “demarcación de Barcelona” (o “provincia” en términos constitucionales estrictos).

I.M.D.	Nº CARRE- TERES	%	IMD	%
> 15.000 IMD	16	6%	309.475	25%
10 - 15.000 IMD	27	10%	321.584	26%
2- 10.000 IMD	108	39%	538.642	43%
< 2.000	125	45%	90.430	7%
TOTAL	276	100%	1.260.131	100%

La Generalitat es titular de una red de 1.506 Km de carretas de calzada única por 117 Km del Estado. Las carreteras locales, por tanto, representan el 83% de la red completa de carreteras de la demarcación. Los **667 Km de autopistas, autovías y carreteras de calzada doble gestionadas por el Estado, la Generalitat y las empresas concesionarias** constituyen la jerarquía troncal de la red completa de 4.027 Km.



10.01

Xarxa viària. 2006.
Per tipus de via. Províncies.

Quilòmetres

	Barcelona	Catalunya	BCN/CAT	BCN % Vies
Generalitat	1.888	6.008	47%	47%
autopistes de peatge ⁽¹⁾	168	197	59%	4%
autopistes lliures i autovies	203	239	64%	5%
carreteres de calçada doble	11	72	15%	0%
carreteres de calçada única	1.506	5.500	27%	37%
Estat	402	2.015	20%	10%
autopistes de peatge	118	499	26%	3%
autopistes lliures i autovies	119	286	41%	3%
carreteres de calçada doble	51	100	51%	1%
carreteres de calçada única	117	1.170	10%	3%
Diputacions	1.737	4.337	40%	43%
autopistes lliures i autovies	4	3	0%	0%
carreteres de calçada única	1.737	4.337	40%	43%
Total	4.027	12.362	33%	100%
autopistes de peatge	286	656	44%	7%
autopistes lliures i autovies	319	525	61%	8%
carreteres de calçada doble	62	174	35%	2%
carreteres de calçada única	3.360	11.007	31%	83%
Generalitat	1.506	5.500	27%	37%
Diputacions	1.737	4.337	40%	43%

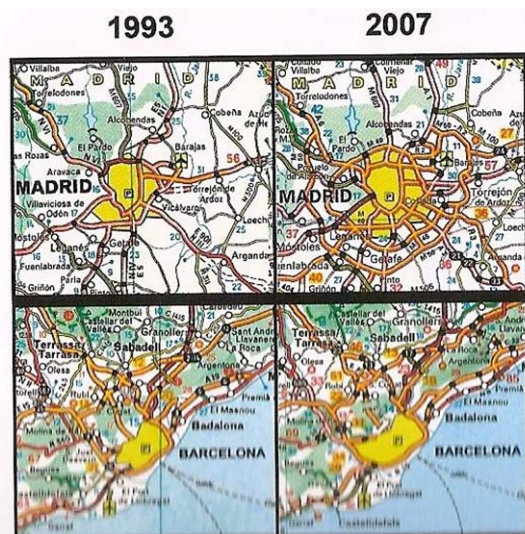
Font: Generalitat de Catalunya. Departament de Política Territorial i Obres Públiques.
(1) S'hi inclouen les carreteres que són de peatge o depenen de les concessions.

STOCK VALORAT DE CARRETERES SUPERIOR A BARCELONA QUE A MADRID ¿EFECTE DEL SISTEMA URBÀ I DE LES VIES LOCALS-COMARCALS?

El stock de Infraestructura Viaria de Barcelona de 2004 era de 9.850 M€ (sobre un total de 20.481 M€), mientras que el de Madrid era de 8.333 M€ (sobre un total de 28.829 M€), según la segunda edición del trabajo del BBVA-IVIE del stock de capital sobre esta importante serie que se inicia en 1964 y que aparentemente se trata de resultados poco reconocibles. Una parte del diferencial es el resultado del importante avance inversor de Madrid desde 1964 especialmente en los Cinturones de Circunvalación, a punto de culminar gran parte del el sexto, pero seguramente el grueso de la explicación está en la importante oferta de vías comarcales y locales en Barcelona (en dimensiones semejantes de gestión para la DIBA y la Generalitat) que sirve a un sistema urbano más complejo con más centralidades de diferente jerarquía.

Barcelona: 4.035 Km
Madrid:3.390 Km
Anuario MFOM 2007

(Valors constants de 2000)	ESTOC TOTAL M€	INFR. VIARIES M€	INFR. HIDRÀU- LIQUES M€	INFR. FERROVIARIES M€	INFR. AEROPORTUA- RIES M€	INFR. PORTUARIES M€	POBLACIÓ	ESTOC/PIB %	ESTOC/Km2 M€/km 2	ESTOC/hab. €/hab	PIB/hab. €/hab
Provincia de Barcelona	20.481	9.650	2.696	5.170	1.503	1.462	5.117.885	17%	2,7	4.002	22.930
Comunitat de Madrid	28.829	8.333	3.861	11.001	5.635		5.804.829	19%	3,6	4.966	25.544
Total Espanya	270.477	139.180	56.777	47.123	12.749	14.647	43.023.923	33%	0,5	6.287	19.030



20,6% de tràfic de les carreteres DIBA en el tràfic de les carreteres de Genralitat+DIBA- Justificació de finançament addicional

Finançament addicional de la Generalitat de 27 A 38 M€/any A les carreteres DIBA (19 M€/AÑO)

La comparación de IMD máximas de las carreteras gestionadas por la DIBA (1,3 millones de vehículos-día) y las gestionadas por la Generalitat (6,3 millones de vehículos-día) que es del 20,6% en la demarcación de Barcelona aporta la necesidad que las primeras tengan una participación más fija en la inversión de la Generalitat. Efectivamente la Generalitat invirtió en el período 2002-2006 un volumen anual medio de 506 M€, en valores de 2008, de los cuales sólo 148 M€ lo han sido en la demarcación de Barcelona (29% de la inversión con el 73% de la población residente) en base a los denominados criterios de "reequilibrio o solidaridad territorial", en detrimento de los territorios metropolitanos. Sólo en relación a la inversión en Barcelona, la misma proporción de las IMDs en las carreteras de la DIBA justificarían **una inversión adicional de 38 M€ anuales**, en valores de 2008. Muy cierto también que en términos de los vehículos-Km/año de la estadística oficial del MFom el peso de las carreteras de la DIBA se situaría en el 14,1% y su participación en los recursos de la Generalitat sólo en la demarcación de Barcelona se situarían en **27 M€, aún más del doble de las inversiones actuales de la DIBA en carreteras locales.**

TRÀFIC. LONGITUT TOTAL RECORREGUDA A LA XARXA DE CARRETERES PER TITULARITAT I PROVÍNCIES. 2006 Milions de vehicles-Km-any

ÀMBIT/ / TITULARITAT	ESTAT	CCAA	DIPUTA- CIONS	TOTAL	% DIPs./	%DIP s./ (GENCAT+DIP)
BCN-Demarcació	8.151	11.166	1.835	21.152	8,7%	14,1%
CATALUNYA	16.757	17.146	2.880	36.783	7,8%	14,4%
MADRID- COMUNIDAD	15.269	7.672	-	22.941	--	--
ESPAÑA	129.121	103.400	15.356	247.877	6,2%	12,9%
REGIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA (%Mveh-km/dia)	40,6%	44,3%	8,7%	100%		

Font: MFOM.Anuario Estadístico 2007. / ATM. Pla Director de Mobilitat 2007-Taula 2.5.2.

INTENSITAT DE CIRCULACIÓ A LES CARRETERES GENCAT I DIBA

(Anuari DPTOP 2005)

CATALUNYA (2001)= 7.053.948 IMD

BCN- DEMARCACIÓ (2001) = 5.009.314 IMD (71% de Catalunya)

CARRETERES DIBA = 1.262.369 IMD (Estacions 2001-2005)

PES DE LES IMDs DE LES CARRETERES DIBA EN GENCAT+DIBA = 20,1%

5.2.7 Intensitat de circulació a les carreteres de la Generalitat, 2001

CARRETERES DE LA GENERALITAT		IMD-CARRETERES DIBA	1.262.369
IMD última		IMD TOTAL/ GENCAT+DIBA	6.271.683
		% IMDs DIBA	20,1%
AUTOPISTES EN CONCESSIÓ			
IMD 2005			
Alt Penedès	43.001	Barcelona-La Jonquera	47.455
Barcelonès	372.245	Montgat-Palafrós	54.766
Berguedà	65.531	Barcelona-Tarragona	60.342
Anoia	480.777	Montmeló- Papiol	111.353
Bages	293.521	Saragossa-Mediterrani	13.681
Baix Llobregat	1.185.525	Tarragona-València	25.937
Garraf	199.884	Túnel del Cadí	6.281
Maresme	762.339	Túnel de Valldrera	33.587
Osona	244.217	Castelldefels-Sitges	41.048
Vallès Occidental	865.728	Sitges- El Vendrell	22.211
Vallès Oriental	496.546		
IMDs BCN- Demarcació		TOTAL	416.661
5.009.314			
IMDs CATALUNYA		BARCELONA-PROV.	348.551
7.053.948			

Font: DPTOP-Anuari Estadístic 2005 (Taula Carreteres 5.2.7)

10.04

Xarxa viària de la Generalitat. 2002-2006.

Inversions. Comarques i àmbits.

Millions d'euros

	2002	2003	2004	2005	2006
Catalunya	296	458	409	487	385
Justia Manopel·la	13	97	99	65	64
Comarques Gironines	55	71	76	74	138
Camp de Tarragona	46	47	31	22	29
Temes de l'Ebre	16	27	30	37	18
Àmbit de Ponent	36	59	56	33	29
Comarques Centrals	73	121	66	91	73
Alt Pineda i Aran	13	27	32	95	26
Barcelona-Demarcació	126	218	165	156	134
% s. / Catalunya	43%	48%	41%	32%	35%
% IPC (2007)	17,6%	14,6%	11,9%	7,0%	4,2%
Multiplicadors IPC	1,18	1,15	1,12	1,07	1,04
Inversió Valor 2008	148	249	185	167	140
Inversió anual 2002-2006	148,2 M€				
(Valors 2008)	148,2 M€				

FONT: IDESCAT. ANUARI ESTADÍSTIC (2007)

INVERSIONS DE LES DIPUTACIONS DE CATALUNYA (M€)

	2002	2003	2004	2005	2006
Valors corrents	19,5	34,4	43,7	49,7	
Valors 2008	22,9	39,4	48,9	53,2	
Mitjana anual 2003-2005	41,11 M€ /ANY				
(Valors 2008)	41,11 M€ /ANY				
Estimació DIBA amb mitjana % Clens Genocat	40% 16,31 M€/ANY				

INVERSIONS A LES
CARRETERES GENCAT
2002-2006=

148,2 M€/ANY-valors 2008

INVERSIONS DE LES
DIPUTACIONS EN CARRETERES
2002-2005=

41,1 M€/ANY -valors 2008

INVERSIÓ DIBA- ESTIMACIÓ

16,3 M€/ANY

La baixa densitat hauria de pagar part de la millora de la xarxa de vies locals, el seu manteniment i la millora de la xarxa de transport públic

“INVENTARI DE DÉFICITS MÍNIMS” (1.300 M€ i 614 projectes) EN UN RADII DE 500 m.:

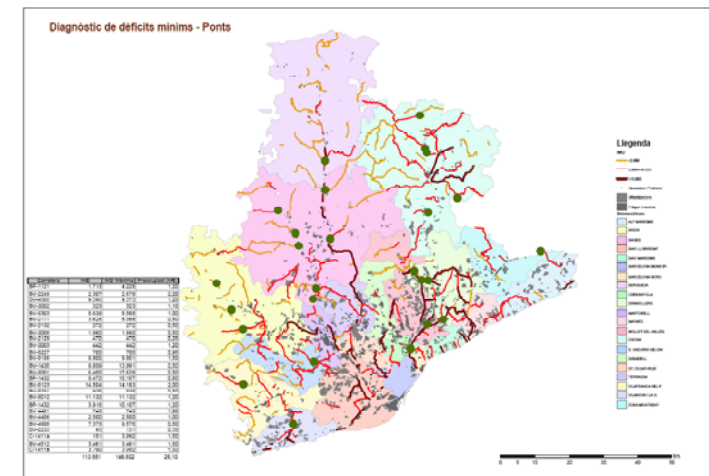
“BENEFICIEN DIRECTAMENTE” A 2.923 HA DE POLÍGONOS INDUSTRIALES (20% S./ A 14.516 HA)

I 5.911 HA DE URBANIZACIONES (29% S./ 20.445 HA – 20% DE LES 29.688)

=51 € DE “BENEFICI DIRECTE” RESPECTE DEL SOSTRE CONSTRUÏT

Específicamente los proyectos del “Inventario de Déficit Mínimos” benefician directamente a una parte importante de los polígonos industriales y urbanizaciones de la demarcación de Barcelona. En el **radio mínimo de 500 m** desde cada uno de los **614 proyectos se localizan 2.923 Ha de Polígonos Industriales y 5.911 Ha de Urbanizaciones**, beneficiando directamente por tanto al **20% de los polígonos industriales y el 29% de las urbanizaciones de la demarcación de Barcelona**, sin contar el desarrollo urbanístico potencial que puede beneficiar en el futuro y que des de punto de la conectividad viaria dependerá de las carreteras DIBA. El beneficio social que produciría por tanto la ejecución de los proyectos del “inventario de déficits mínimos” sería el equivalente a **51€ por m2 de superficie edificada directamente beneficiada**, algo menos de 100.000 PTA por cada 100 m2 de edificación de polígono industrial o de urbanización, que constituye una medida relevante de la aportación pública, y de la DIBA en este caso, a la mejora de la movilidad territorial.

La **evaluación de déficits** de vías locales requiere la referencia a un estándar o proyecto de mejora. El “**Inventario de Déficit Mínimos**” de la DIBA completado a finales de 2007 lo evalúa en primera aproximación en el entorno de los **1.300 M€ (216.000 MPTA)** y constituye el **referente mínimo** para la mejora y adecuación de la red actual de Barcelona, en la medida que no prevé desdoblamientos en las vías e más tráfico. Representa una inversión unitaria de 0,75 M€ por Km (124 MPTA) y 36-50 €/m2 de vía (6.000-8.000 PTA), y es equivalente al 25-35% de la inversión que se requería en construir de nuevo la totalidad de la red (excluida la compra de suelo). La financiación de este proyecto mínimo requiere recursos adicionales importantes a los aproximadamente 19,5 M€ que anualmente invierte la DIBA en vías locales.





VALLDOREIX 2007

“L’EDIFICABILITAT FA MAREVELLES ECONÒMIQUES”

Les variables significatives són les següents:

Valor de mercat dels productes immobiliaris
 Costos de construcció per usos i/o productes
 Costos d’urbanització
 Despeses de gestió
 Benefici del promotor
 Valor reconegut a la propietat del sòl abans d’urbanitzar

Referència del 22@, La Marina ZF i La Verneda

11,3 Ha a l’entorn de l’estació de Valldoreix

Sostre potencial proposat = 150.000 m²st + 50.000 equipament públic = 200.000 m²st

Edificabilitat bruta proposada= 1,33 m²st / m²s

Sostre actual= 26.809 m²st

Projecte = 5,6 vegades més

Plusvàlues per l’Ajuntament= un +-30% del sostre i habitatge protegit (2006).

Prop dels criteris vascos= “La mitad de lo que te regalo es mío” (Donostia- San Sebastián des de 1989)

Viabilitat segons el preu que es vulgui reconèixer a la propietat actual. Diferent apreciació entre Ajuntament i promoció (850- 1.100 €/m² sòl– apreciació del +29% per part de la promoció en relació a l’Ajuntament)

“CAP PLUSVÀLUA JUSTIFICA UN MAL PROJECTE” (UK 1986)

RESUM

- La baixa densitat és “cara” pels Ajuntaments perquè és poc rendible fiscalment, comparativament a la ciutat compacte
- La ciutat compacte permet generar excedents fiscals per a inversió molt superiors a la baixa densitat amb la mateixa extensió de sòl que la ciutat dispersa
- La ciutat compacte permet donar serveis de més qualitat “al mateix preu” (pressió fiscal municipal) que la baixa densitat
- La baixa densitat es beneficia i depen de la xarxa de carreteres locals, “sense pagar”
- La baixa densitat hauria de pagar part de la millora de la xarxa de vies locals, el seu manteniment i la millora de la xarxa de transport públic
- La ciutat dispersa s’ha de densificar especialment la que està prop de les estacions de fcc i de les vies locals de més accessibilitat
- La densificació pot (ha de) portar plusvàlues urbanístiques importants pels Ajuntaments.