

**LA VALENCIA “REAL” ES METROPOLITANA Y SERÁ LA PROVINCIA
JAVIER DE BURGOS REDESCUBIERTO**

PRESENTACIÓN DE LA ASOCIACIÓN “VALENCIA METROPOLITANA

Presidente: José Quintas Alonso

Sara Mur Estada
Mur&Clusa Associats S.L.

(Directora Técnica del Consell Metropolità de l'Horta 1989-2001 y de la Entidad Metropolitana de Servicios Hidráulicos 2002-septiembre 2004)

“...la vista que se descubre desde las alturas de Torrent...al oriente se ve el horizonte de diez leguas terminando por el mar desde Murviedro hasta Cullera y junto a esta la Albufera. La capital ocupa el centro...la multitud de lugares desde Puzol a Catarroja forman con ella una vistosa confusión, creyendo el observador que mira una ciudad de cuatro leguas de diámetro, tomando por jardines los intervalos que separan los pueblos...” (Cavanilles: “Observaciones sobre Historia Natural del Reyno de Valencia, 1795)

1. La “ciudad real” hoy. “Ciudad de ciudades”

Esa “ciudad real” es hoy más compleja, comprende un ámbito que como mínimo abarca la totalidad de l’Horta y que su límite máximo se acerca al ámbito provincial. Es la ciudad metropolitana.

En ese espacio de la ciudad metropolitana que comprende L’Horta convivimos más de 1,5 millones de residentes con distinta localización de día y de noche y, aparte de otras características definitorias, constituye un mercado de trabajo y de residencia, en el sentido de que no es necesario cambiar de trabajo si se cambia de residencia y al contrario.

Esta ciudad real integra, a su vez, una serie de otras “ciudades” compuestas por un “sistema de municipios” que constituyen en definitiva los “municipios reales”. (Piénsese, por ejemplo en....)

El gobierno de la ciudad metropolitana de Valencia, considerada en su ámbito más estricto de l’Horta, está integrado por 45 Ayuntamientos, lo que supone, junto a las competencias propias de la Diputación y la Generalitat, que existen 47 centros de decisión sobre cuestiones esenciales del territorio metropolitano.

2. La ciudad metropolitana es un centro de creación de riqueza. Vamos bien pero deberíamos ir mejor

La ciudad metropolitana en su conjunto es un centro importante de creación de riqueza y los gobiernos de la ciudad tienen la misión frente a los ciudadanos de potenciar dicha riqueza y gestionarla para mejorar su distribución.

Para ello deben asegurar las suficientes y adecuadas infraestructuras, equipamientos, dotaciones e instalaciones de servicios y vivienda protegida

En la medida en que la ciudad compite en el sistema de ciudades se puede decir que “vamos bien, pero deberíamos ir mejor” en términos de renta (PIB 2004: C.Valenciana respecto a España 94%; Madrid 133 y Cataluña 118%) y en términos de licitación de obra pública del Estado (1996-2004: media España 1.405 €/cápita; C.Valenciana 936 €/cáp.; Cataluña 1.020 €/cáp. Y Madrid 1.245 €/cáp.)

3. La ciudad metropolitana localiza, entre otros, dos importantes mercados: el mercado inmobiliario y el mercado laboral

En la ciudad metropolitana se interrelacionan dos importantes mercados que tienen una gran incidencia en la estructuración territorial interna a medio y largo plazo y que pueden crear disfunciones y desequilibrios entre distintos municipios.

El mercado laboral es en gran medida el reflejo de la capacidad de crear riqueza y de atraer nuevas demandas de localización de actividad. Es también un importante factor de demanda de vivienda en la medida que el crecimiento vegetativo de la población residente no es suficiente para cubrir la creación de nuevos puestos de trabajo.

En última instancia, son las decisiones del mercado inmobiliario las que van configurando la geografía interna de la ciudad, en la medida que la rentabilidad de las distintas operaciones urbanísticas son atractivas para la inversión privada.

Del mismo modo que hemos considerado dos niveles diferentes en cuanto a la configuración de esta ciudad metropolitana, diferenciando en su interior distintos sistemas urbanos o “municipios reales”, también el mercado inmobiliario funciona a estos dos niveles (entendido el mercado inmobiliario en su acepción más clásica de oferta y demanda y precios diferenciales). Las localizaciones singulares de actividad, servicios, dotaciones...tienen un carácter general de ciudad grande, mientras que las operaciones de promoción de vivienda, equipamientos, actividad, terciario...obedecen a los mercados ligados a los distintos sistemas urbanos...pero no son estrictamente municipales.

El arbitraje público en esos dos niveles y en cuanto al mercado inmobiliario supone que, además de ordenar los distintos usos del territorio, asegurar las infraestructuras, dotaciones y equipamientos necesarios y asignar en cada caso la distribución de las cargas, dimensione adecuadamente la ocupación temporal del suelo por ser un bien escaso que se agota.

¿Sabemos que ocurre hoy en el área metropolitana de Valencia, en este sentido?
¿Sabemos cuanto suelo y qué potencial de techo está en desarrollo o programado a medio plazo en el conjunto de los distintos sistemas urbanos?

¿Podríamos decir que a medio plazo la oferta de los distintos usos que se está poniendo en el mercado en el conjunto de los 45 municipios obedece a la demanda que razonablemente se deriva de las necesidades de crecimiento edificatorio para vivienda (crecimiento vegetativo de la población + inmigración generada por el crecimiento de puestos de trabajo + un margen razonable), para actividad económica y terciaria (localización de nuevos puestos de trabajo + espacios de ocio)?

¿Puede ocurrir que a medio plazo (8-10 años) nos encontremos con exceso de consumo de suelo y de techo edificado para unos usos y déficit en otros?

4. Los impactos económicos del crecimiento urbanístico: construcción y mantenimiento de la ciudad

La construcción de nueva ciudad debe hacerse con un principio de sostenibilidad. En términos económicos, esto significa que las nuevas operaciones han de internalizar el coste de todos los sistemas urbanos y la carga de vivienda protegida que permita cubrir la demanda de rentas más bajas.

Significa también que los impactos que las nuevas construcciones, la nueva ciudad, provoca en términos de ingresos y gastos públicos han de producir un saldo suficiente para su mantenimiento y reposición.

Dada la organización administrativa, estos impactos en los ingresos corrientes y gastos de funcionamiento públicos se producen a nivel municipal y pueden producir desequilibrios entre municipios en función de la dimensión y localización de distintos usos edificatorios.

En general se puede decir que durante el periodo de construcción son muy importantes los ingresos “puntuales”, es decir, los que se producen por una actuación concreta y que dejan de percibirse una vez ésta concluye (impuesto de construcciones, plusvalía, licencias de obra, licencia de ocupación...).

Una vez las nuevas operaciones están terminadas los ingresos puntuales dejan de ser relevantes (se seguirán produciendo algunos ingresos de este tipo pero en mucha menor cuantía). Serán entonces los ingresos “permanentes”, es decir, los que se producen cada ejercicio (IBI, IAE, participación en tributos del Estado, tasas y precios públicos de los servicios municipales...).

Por otra parte, la nueva ciudad genera unas necesidades de servicios públicos (mantenimiento viario y de zonas verdes, tratamiento de residuos y limpieza, protección ciudadana y policía, mantenimiento de equipamientos escolares, zonas deportivas, servicios personales...)

Generalmente, los municipios medianos y pequeños “necesitan” los ingresos puntuales para completar la compensación de los gastos de funcionamiento, porque con los permanentes no tienen suficiente. Esto significa que “apetecen” nuevas construcciones sin considerar que más tarde pueden generar una ciudad con déficits en la medida en que los ingresos puntuales no cubran todos los gastos de funcionamiento.

Esto es especialmente importante cuando la localización por usos enfatiza la vivienda, y más si es vivienda de menor precio, por la carga de servicios personales, de enseñanza, deportivos y seguridad ciudadana que implica; y cuando la ocupación de suelo es “extensiva”, por el mayor coste de los servicios de mantenimiento, de limpieza y recogida de residuos, fundamentalmente.

Conclusiones. Javier de Burgos redescubierto

1. Tenemos una ciudad real metropolitana que se va conformando como una “ciudad de ciudades”, cuyo ámbito territorial tiende a confundirse casi con el ámbito provincial.
2. Esta ciudad integra distintos sistemas urbanos o “municipios metropolitanos” en los que las relaciones y flujos diarios son mucho más fuertes, creando necesidades específicas a este nivel.
3. Resulta necesario “ordenar” y “organizar” la ciudad de forma que se estimula la creación de riqueza y se mejore su distribución. Para ello la gestión ha de hacerse administrando sus recursos de forma sostenible, lo cual implica decisiones de gestión de su territorio y de creación de servicios a los dos

niveles señalados y de adecuación de la fiscalidad municipal, al menos a nivel de sistemas urbanos.

4. La organización administrativa ha de partir de esta realidad y dar respuesta a la problemática concreta que se plantea. La consideración de la tendencia a la confluencia entre el territorio metropolitano y el provincial en nuestro caso (después de más de 150 años de la delimitación de Javier de Burgos), abre una nueva posibilidad de adecuación o reconversión de la administración provincial en administración metropolitana, con la asunción de competencias de transporte público y de planificación territorial.