



PLA DE PARTICIPACIÓ PÚBLICA

MESA SECTORIAL RELATIVA A L'ACTIVITAT ECONÒMICA

PLA DE PARTICIPACIÓ PÚBLICA

MESA SECTORIAL RELATIVA A L'ACTIVITAT ECONÒMICA

1.	INTRODUCCIÓ	1
2.	PARTICIPANTS	2
3.	TEMES ANALITZATS	3
4.	CONCLUSIONS	9

1. INTRODUCCIÓ

El present document arreplega les reflexions i les propostes que es van plantejar en la Mesa sectorial relativa a l'activitat econòmica en el Pla d'Acció Territorial de l'Àrea Funcional de Castelló (d'ara en avant, PAT Castelló). I finalitza amb un apartat de conclusions, en el que s'indiquen les determinacions a tindre en compte, en matèria d'activitats econòmiques, en l'elaboració de la versió preliminar del PAT Castelló.

La reunió es va celebrar en el Departament d'Economia de la Universitat Jaume I, el dia 18 de gener de 2018, començant a les 10:45 hores i finalitzant a les 13:30 hores.



2. PARTICIPANTS

DIRECCIÓ GENERAL D'ORDENACIÓ DEL TERRITORI, URBANISME I PAISATGE

Lluís Ferrando i Calatayud Direcció General d'Ordenació del Territori, Urbanisme i Paisatge
Vicent Doménech Gregori Subdirecció General d'Ordenació del Territori i Paisatge
Carlos Aubán Nogués Servei d'Ordenació del Territori

EQUIP REDACTOR DEL PAT CASTELLÓ

Vicente Budí Orduña Director de l'equip redactor del PAT Castelló
Juan Gumbau Bellmunt Tècnic ambiental de l'equip redactor del PAT Castelló
Fernando Ricart Rodrigo Tècnic de l'equip redactor del PAT Castelló
Ignacio García Campá Tècnic de l'equip redactor del PAT Castelló
Xavier Molina Tècnic de l'equip redactor del PAT Castelló
Teresa Martínez Tècnic de l'equip redactor del PAT Castelló
Luisa Alama Tècnic de l'equip redactor del PAT Castelló

EXPERTS EN LA MATÈRIA

Jacint Balaguer Universitat Jaume I
Juan Ángel Lafuente Luengo Universitat Jaume I
Miguel Ginés Vilar Universitat Jaume I
Roberto Arzo Port de Castelló
Maritina Vidal Port de Castelló
Francisco García Cambra de Comerç de Castelló
Michel Toumi ASCER
Benjamín Mansergas Juan Associació Provincial d'Empreses de la Construcció de Castelló
Andrea Andreu Ribes Ajuntament de Castelló de la Plana (Pacte per l'Ocupació)
María Ángeles Marcos Puig Ajuntament de Castelló de la Plana (Pacte per l'Ocupació)

Van excusar la seua assistència Fernando Renau Faubell (Servei Territorial d'Urbanisme de Castelló) i J. Serafí Bernat (Aeroport de Castelló).

No assistiren els representants de la Conselleria d'Economia Sostenible, Sectors Productius, Comerç i Treball i del Comité Econòmic i Social de Castelló, organismes als que s'havia lliurat la convocatòria oficial a la mesa sectorial.



3. TEMES ANALITZATS

El present apartat resumeix les aportacions i les intervencions dels membres de la mesa sectorial, estructurant-les en diferents àrees relacionades amb l'activitat econòmica.

DEMOGRAFIA

És molt característic de l'Àrea Funcional de Castelló l'elevada proporció de municipis de molt poca població: més del 50 % de municipis tenen menys de 1.000 habitants i quasi un 30% tenen entre 1.000 i 5.000 habitants.

De l'anàlisi de l'evolució de la població en el període 2007-2016, es conclou que n'hi ha una tendència a la baixa a partir de l'any 2012; i s'observa un comportament més estable en els nuclis urbans intermedis. Les expectatives poblacionals per a la zona interior són molt desfavorables.

Amb caràcter general, les piràmides d'edats tenen un tret característic d'una població molt envellida.

El manteniment de la població en les zones de l'interior no ha ser només enfocada a l'activitat agrícola, sinó que han de potenciar-se altres activitats econòmiques que siguin rendibles en aqueixes zones; s'ha de potenciar el turisme d'interior i les activitats industrials de xicoteta escala. I s'han de simplificar els procediments per a implantar activitats en aquestes zones. També s'ha de millorar l'extensió de la xarxa d'internet per a possibilitar el teletreball parcial.

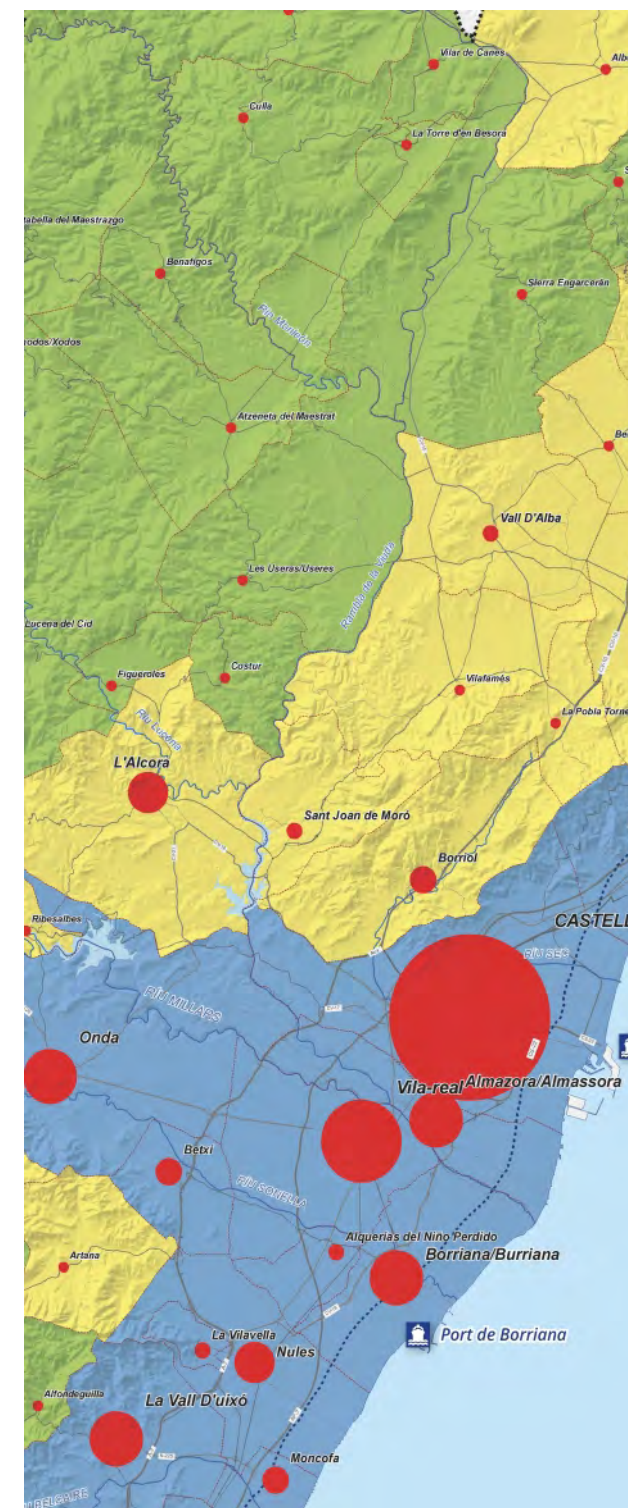
Es plantegen diferents versions respecte a les tendències de despoblament. La posició majoritària planteja la necessitat de correcció d'aquest fenomen, amb la finalitat de mantindre població en els nuclis urbans més xicotets i, en general, en l'entorn rural; mentre que n'hi ha altra posició que planteja que és molt difícil anar en contra d'aquesta tendència natural de despoblament. Els primers consideren que n'hi ha gent que l'agradaria viure en els pobles menuts del món rural i els segons consideren que la gent vol viure en les grans concentracions urbanes.

Davant els problemes de despoblament i d'envelliment de la població, s'han de prendre accions per tal de frenar aquests fenòmens, amb mesures com fomentar la natalitat mitjançant programes de conciliació familiar i ocupacional, així com estimular l'atracció de població d'altres zones. Hem d'analitzar experiències de països del nostre entorn, on el problema de la natalitat no és tan greu.

OCUPACIÓ

Les dades generals de l'estructura sectorial de l'ocupació en l'Àrea Funcional de Castelló són: 69 % del sector serveis; 21 % del sector industrial; 5 % del sector de la construcció; i 4 % del sector agrícola. És característic l'important pes del sector industrial en els municipis de Vila-real, Onda, Almassora, L'Alcora i Nules. I, d'altra banda, el pes del sector de serveis (lligat al turisme) en Benicàssim i Orpesa.

Es detecta una major problemàtica de l'atur en les zones en les quals el sector industrial té un major pes en l'estructura econòmica.



MODEL PRODUCTIU (I)

Pel que fa a l'especialització productiva, estem en la tercera etapa del procés competitiu de l'activitat econòmica. En aquesta etapa, el pes més important és el del sector serveis. Per tant, en el nostre àmbit no cal alterar el model productiu actual.

Amés de l'anàlisi específica per sectors de l'activitat econòmica, després s'ha de fer una anàlisi de les disfuncions i els conflictes entre els diferents sectors de l'economia.



MODEL PRODUCTIU (II)

Es fan propostes de desenvolupar sectors emergents que tenen un potencial en l'Àrea Funcional de Castelló: clúster de l'habitat (impulsant un clúster de mercat amb els sectors relacionats amb la decoració com a eix vertebrador entorn a la construcció), domòtica (vinculada al clúster de l'habitat i el hub tecnològic, que proporciona una posició avantatjosa per a la competitivitat de l'Àrea Funcional), hub tecnològic (les startups, les spin off i els stakeholders del sector afavoreixen aquesta transferència tecnològica a la societat i el teixit productiu), clúster de la salut (interclúster de la salut aprofitant la infraestructura de balnearis, la dieta mediterrània, la climatologia i la distribució geogràfica), videojocs (aprofitant l'especial formació en aquesta àrea), activitat de paracaigudisme vinculada a l'Aeroclub de Castelló, pilotatge de drons per a rendibilitzar les infraestructures i diversificar les activitats de l'Aeroport...

El percentatge de llocs de treball en el sector agrícola és similar al del sector de la construcció. Aquesta situació demana que es faci una protecció de zones agrícoles per tal de mantindre llocs de treball en aquest sector.

DISTRIBUCIÓ TERRITORIAL DE L'ACTIVITAT ECONÒMICA (I)

En comparació a la situació de fa anys, en què la gent tenia la residència, el treball i els serveis bàsics en el mateix nucli de població, la societat actual es caracteritza per tindre la residència en una població, treballar en una altra i satisfer les seues necessitats de serveis potser en un altre nucli més gran. Açò demanda una visió supramunicipal de l'ordenació del territori.

Com a valoració general, destaca el caràcter dual (interior-costa), quant a la distribució de l'activitat econòmica en el territori. També cal destacar la concentració d'empreses del sector ceràmic en la zona central de l'Àrea Funcional i els eixos Vila-Real - Onda i Castelló - L'Alcora.

No es detecta una tendència de deslocalització de les empreses ceràmiques. Les que es tanquen es per altres problemes, però no per una necessitat de recolocació en el territori. Tampoc es detecta una necessitat de disposar de parcel·les més grans de les que són característiques d'aquestes implantacions; no n'hi ha, en general, una insuficiència del tamany de les parcel·les.

DISTRIBUCIÓ TERRITORIAL DE L'ACTIVITAT ECONÒMICA (II)

S'ha realitzat una completa anàlisi de les interrelacions econòmiques entre els nuclis poblacionals de l'Àrea Funcional de Castelló. Aquesta informació, de la que disposa el Departament d'Economia de la UJI, es farà servir en els documents informatius del PAT Castelló. Una conclusió clara d'aquest estudi és la detecció de problemes de mobilitat en aquestes interrelacions econòmiques. La identificació d'aquests problemes il·lustrarà sobre on n'hi ha més necessitat de millorar les infraestructures o la mobilitat.

La decisió respecte a on localitzar les activitats econòmiques depén principalment dels empresaris; l'administració no pot condicionar i decidir els llocs on s'han d'implantar (aquesta valoració no es objecte de debat en la mesa, i es considera com una valoració particular).



SECTOR CERÀMIC

Actualment, el sector ceràmic, en general, ha recuperat els nivells d'activitat de l'any 2005. En el subsector de paviments es pot parlar d'una recuperació de l'activitat, i en el subsector de fritas i esmalts, clarament s'ha produït una superació de la crisi. Es un sector amb molta resiliència.

Es tracta d'un sector amb un desenvolupament tecnològic molt potent. El subsector de les fritas i esmalts és pioner en el mercat mundial.

El sector ceràmic ha superat la crisi, està consolidat i té un bon futur; les previsions són d'un creixement sostingut entre el 5 i el 10 %. No es detecten problemes que pogueren fer entrar en crisi el sector, amb les conseqüències que tindria en un model productiu tan concentrat en aquest sector. El consum està creixent en tot el món i cada vegada s'amplia la utilització de materials ceràmics en altres parts dels edificis. Un fet que corrobora aquestes perspectives de futur és que el capital internacional està invertint en empreses ceràmiques de Castelló, perquè es considera el millor lloc en tot el món per a produir ceràmica.

És fonamental que el Port de Castelló tinga un desenvolupament logístic. L'argila blanca, una de les principals matèries primeres del sector, s'importa al 100 % a través del Port. A més a més, la zona logística faria una funció de provisió de material a disposició de les necessitats de les empreses ceràmiques.

El Port de Castelló és l'entrada i l'eixida natural de l'activitat del sector ceràmic. El 40 % de l'activitat es concentra al Port de Castelló i el 60 % al Port de València (per la seua major connectivitat més enllà de la Mediterrània).

No es fa cap distribució de productes del sector ceràmic per mitjà del ferrocarril. Si es desenvolupa una infraestructura ferroviària potent (estació intermodal i plataforma logística), n'hi ha futur pel que fa al transport ferroviari de mercaderies del sector ceràmic en l'àmbit europeu, el mercat més important per al sector.

Per part dels empresaris del sector ceràmic es detecta una manca d'informació respecte al sòl disponible per a la implantació d'empreses ceràmiques; però la valoració general és que no es necessita molt més sòl per a desenvolupar el sector. S'ha de donar més difusió als àmbits que estan disponibles per a la implantació d'empreses d'aquest tipus.

Sí que és molt més problemàtic que la manca de sòl, el fet de la manca d'agilitat administrativa en les implantacions d'instal·lacions. És la situació que més entrebancs suposa a l'hora del desenvolupament del sector.

SECTOR INDUSTRIAL

En general, n'hi ha una manca de serveis en els polígons industrials existents. En determinats casos esta situació podria millorar-se implantant una gerència del polígon que poguera donar solucions als problemes de serveis i de dotacions que necessiten les empreses implantades.

Es planteja la conveniència d'implantar polígons industrials mancomunats en els municipis de la zona interior, perquè no té sentit que cada municipi tinga el seu polígon industrial. Es pregunta sobre quins àmbits o zones serien els més adients per aquestes actuacions, però no n'hi ha una resposta a aquesta qüestió. En aquesta matèria, s'ha de considerar la distància que els hauria de separar, per tal de distribuir-los de forma equitativa pel territori, al temps que responga a qüestions estratègiques de sostenibilitat (econòmica, social i mediambiental) i no a interessos particulars dels municipis.

LOGÍSTICA

És absolutament necessària la implantació d'una plataforma logística, no només al servei del Port de Castelló, sinó de l'activitat econòmica de tota la província i, especialment, del sector ceràmic. Es tracta d'instal·lacions on es pot crear valor afegit sobre les mercaderies, aprofitant l'intermodalitat del transport.

Una plataforma logística necessita la coordinació entre diverses administracions de la Generalitat per tal de dotar-la de personal qualificat a tots els nivells (des de la formació professional fins a l'especialització universitària), així com d'una formació en idiomes.



SECTOR DE LA CONSTRUCCIÓ

És un problema la complexitat dels tràmits administratius per a l'aprovació dels plans urbanístics i de les autoritzacions d'instal·lacions. Es demana que n'hi haja certesa en la tramitació de les activitats i una fiabilitat respecte al planejament aprovat.

N'hi ha un important estoc de sòl ja urbanitzat, però vacant, que no es posa a disposició de la implantació de noves indústries perquè els costos d'implantació en l'època de la bombolla immobiliària han sigut molt alts, i la realitat del mercat del sòl actual no aplega a pagar aqueixos preus del sòl. En el moment que es baixen els preus dels solars, les empreses comencen a interessar-se per aquest tipus de sòl ja gestionat urbanísticament.



SECTOR COMERCIAL

El sector comercial està necessitat d'un gran impuls d'innovació. És molt difícil la competència amb les grans distribuïdores comercials que operen per internet.

El sector comercial ha de potenciar el marketing, la venda online, la presència en les xarxes socials,... I s'ha de complementar amb zones lúdiques en les àrees centrals dels principals nuclis urbans.

No s'aprecia una demanda d'implantació de grans superfícies comercials. Com a criteri general, s'estima més la potenciació del xicotet comerç en els centres dels nuclis urbans. És una activitat que dóna molta qualitat de vida, i el tamany dels nuclis urbans de Castelló és molt adequat per a aquest comerç de proximitat. A més a més, amb el xicotet comerç es reparteix la riquesa, s'humanitza la ciutat i es reforça la identitat i l'autoestima de la ciutadania, al temps que es busca minimitzar la precarietat laboral.

S'ha d'evitar l'anomenat "efecte donuts", que consisteix a que els centres urbans es buiden de residència i serveis, es traslladen a l'exterior, i resulta molt car per a l'administració la prestació dels serveis urbanístics. És l'anomenat fenomen del *sprawl*, que a Castelló ha tingut una intensitat menor que en altres indrets de la Comunitat Valenciana.

SECTOR AGROALIMENTARI

És simptomàtic el retràs que té el sector agroalimentari (transformació de productes agrícoles) en relació al PIB agrícola. I també cal destacar l'abandonament dels tradicionals cultius hortícoles en les marjals. S'apunta que una causa d'aquesta situació és el reduït tamany del parcel·lari agrícola, que no permet fer més rendibles les explotacions. Cal tenir en compte que el sector industrial agroalimentari ha demostrat una gran resistència a la crisi econòmica dels darrers anys.

Des d'aquest sector es demana una permanència en les qualificacions de sòls agrícoles, que permetisca a l'empresari agrícola fer inversions sense que després vinga una reclassificació de sòl sobre els seus terrenys.

Comparativament amb la zona d'Alacant o comarques com La Ribera, es detecta una escassa professionalitat dels treballadors en el sector agroalimentari de l'Àrea Funcional de Castelló. S'hauria de potenciar una formació agronòmica més especialitzada i establir incentius i ajudes a les explotacions controlades per aquests professionals.



PORT DE CASTELLÓ (I)

El Port de Castelló és una entitat molt desconeguda, quant a la seua importància en el marc de la Comunitat Valenciana i de l'Estat. Ocupa les primeres posicions en la majoria de categories de l'activitat portuària, en el marc de tots els ports de l'Estat.

El Port de Castelló és complementari del Port de València: especialització més industrial en el primer i de caire logístic en el segon. L'especialització industrial del Port de Castelló fa que tinga una gran implicació en el territori pròxim.

En el sector energètic és el principal port de la Comunitat Valenciana i abasta el 50 % del trànsit d'aquest sector.

N'hi ha una estreta vinculació del Port de Castelló amb el sector ceràmic. És una infraestructura al servei d'aqueix sector, i les xifres d'activitat són molt significatives: el 95 % de la importació de les matèries primeres es fa pel Port de Castelló, i el 40 % de les exportacions marítimes dels productes del sector ceràmic també es canalitzen pel Port.



PORT DE CASTELLÓ (II)

Actualment, els ports, més enllà d'infraestructures del trànsit marítim, són plataformes logístiques; per això, és absolutament necessari disposar d'una plataforma logística al costat del Port de Castelló. I relacionat amb això, s'ha de millorar la connexió del Port amb el territori pròxim; en aquesta qüestió, el nou accés ferroviari també és un element clau.

S'ha d'aclarir que la demanda d'un node logístic no és només per donar servei al Port de Castelló, sino que és una infraestructura logística al servei de tota la província de Castelló.

Les instal·lacions portuàries no provoquen conflictes amb els nuclis urbans pròxims, perquè en les zones del Port més properes a implantacions residencials (Grau de Castelló) es traslladen les activitats industrials a altres zones del port més allunyades. A més a més, el pla estratègic del Port de Castelló preveu transformar la dàrsena per a usos lúdics i esportius al servei dels ciutadans.

AEROPORT DE CASTELLÓ (I)

S'ha de destacar que és l'únic aeroport, la titularitat del qual és de la Generalitat Valenciana.

Clarament, l'Aeroport de Castelló té una vocació turística, aprofitant un buit del mercat en aquest tram de la costa, que no tenia unes bones connexions aèries. Per això, l'aeroport té un paper clau en la promoció turística que s'ha de fer de la costa de la província de Castelló.

Les instal·lacions de l'aeroport tenen capacitat per a uns 800.000 / 1.000.000 passatgers l'any. Amb aquestes xifres, no necessita ampliacions. Si s'augmentara per damunt d'aqueixos valors, s'hauria de fer una doble pista.

L'Aeroport de Castelló té una bona oferta de sòl logístic i industrial al costat de les seues instal·lacions, per la qual cosa no necessita ampliar aqueixes reserves.

Es va aprovar un pla de creixement de l'aeroport, que anava complint-se els primers anys, però l'últim any hi ha hagut una baixada respecte a les previsions del pla. El motiu és una causa sobrevinguda, no directament relacionada amb la gestió de l'aeroport (reducció de línies de RYANAIR).

AEROPORT DE CASTELLÓ (II)

Es detecta un problema en les connexions amb la costa, perquè la carretera CV-13 té un traçat en ziga-zaga de molta distància, i perquè és una carretera convencional (no és una autovia). Es planteja la possibilitat d'analitzar una connexió transversal entre l'aeroport i la costa.

També existeix un problema d'absència de serveis de transport públic per comunicar amb l'aeroport.

S'ha detectat un important augment de viatgers procedents de Gran Bretanya en la temporada baixa, degut a la important colònia britànica de segona residència que ja hi era a la zona d'Alcossebre. És una oportunitat del mercat que podria potenciar-se per a altres indrets d'aquest tram de la costa.



INFRAESTRUCTURES RELACIONADES AMB L'ACTIVITAT ECONÒMICA (I)

És molt greu el dèficit d'infraestructures ferroviàries en l'Àrea Funcional. Per suposat, la necessitat d'implantar el corredor mediterrani és evident, i està reconeguda en tots els àmbits; però és important també la implantació d'una estació intermodal (no n'hi ha cap en tota la província).

És dramàtica la manca de transport públic, en general, entre els nuclis urbans de l'Àrea Funcional. Diferents llocs de residència i de treball, i no s'ofereix la possibilitat d'utilitzar un transport públic. Especialment greu és aquesta situació en els treballadors del sector ceràmic. Més que ampliar o implantar noves carreteres, el que es necessita és un bon sistema de transport públic. A més a més, la pròpia estructura d'eixos industrials, Castelló-L' Alcora i Onda-Vila-real, facilita l'eficiència del transport públic.

En matèria de mobilitat, s'ha de tindre en compte que la Direcció General d'Obres Públiques, Transport i Mobilitat està elaborant el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de l'Àrea Metropolitana de Castelló; s'està fent una enquesta de mobilitat molt completa, de la qual eixirà un diagnòstic molt clar de la situació actual de mobilitat en la zona.

INFRAESTRUCTURES RELACIONADES AMB L'ACTIVITAT ECONÒMICA (II)

S'assenyala la falta de connectivitat externa de la ciutat de Castelló de la Plana amb el seu entorn. Necessitat de millorar algunes infraestructures.

Es defensa l'alliberament de l'AP-7 en el tram València-Cabanes (no més enllà d'aquest punt, perquè no hi ha alternatives i es produiria un colapso de l'autopista alliberada).



FUNCIONS DEL PAT

La funció principal del PAT, en matèria de l'activitat econòmica, és la de dissenyar el territori per a que puguin desenvolupar-se, de la manera més eficient, les activitats econòmiques que demana la societat.

No estem davant un pla estratègic o un pla de planificació d'accions per a dinamitzar l'activitat econòmica des d'un punt de vista sectorial; estem davant un pla territorial, la funció principal del qual és la regulació d'usos en el territori.

4. CONCLUSIONS

A la vista de tots els temes analitzats, i del contingut, determinacions i abast del pla d'acció territorial, es consideren les següents conclusions per a tindre en compte, en la mesura que siga possible, en l'elaboració de la versió preliminar del PAT Castelló.

1	A la vista de tots els temes analitzats, i del contingut, determinacions i abast del pla d'acció territorial, es consideren les següents conclusions per a tindre en compte, en la mesura que siga possible, en l'elaboració de la versió preliminar del PAT Castelló.	8	La millora de la funcionalitat de l'Aeroport de Castelló passa per dotar-lo de comunicacions en transport públic, potenciar les estàncies en temporada baixa de segona residència, transformar en autovia la CV-13 i analitzar la possibilitat de realitzar un accés transversal a la costa.
2	Pel corredor mediterrani és una infraestructura clau per al desenvolupament de l'activitat econòmica en l'Àrea Funcional de Castelló.	9	És especialment problemàtica la manca d'un sistema de transport públic eficient entre els nuclis urbans. En coordinació amb el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible, el PAT Castelló ha d'incorporar les determinacions de caire territorial adients per a solucionar aquest problema greu de mobilitat.
3	És molt necessària la implantació d'una plataforma logística, prop del Port de Castelló, connectada amb una estació intermodal.	10	El PAT Castelló ha de fer una anàlisi detallada del sòl disponible per a la implantació d'activitats econòmiques; tant el que ja estiga gestionat, com el que esté previst en els plans urbanístics vigents.
4	Les previsions de futur per al sector ceràmic són molt favorables. No és necessarià una relocalització d'empreses del sector ceràmic; i tampoc es considera que siga necessari disposar de molt més sòl per a aquestes empreses, ni de parcel·les d'un major tamany. Sí que és important per a aquest sector la potenciació de la logística, així com les relacions funcionals amb el Port de Castelló.	11	El PAT Castelló ha d'analitzar les àrees on es considere adequat el plantejament de polígons industrials mancomunats, en les zones de l'interior de l'Àrea Funcional.
5	L'estudi d'interrelacions entre les empreses detectarà els conflictes de comunicació entre els nuclis urbans, on s'ha de actuar per tal de millorar la mobilitat.	12	El sector comercial s'orienta cap a una preferència del xicotet comerç ubicat en els centres urbans i s'ha de potenciar la millora d'innovació en aquest sector.
6	El Port de Castelló, que ja compleix una funció molt important en l'activitat econòmica de l'Àrea Funcional de Castelló, ha de potenciar-se amb una plataforma logística propera i dotant-lo d'un accés ferroviari en condicions.	13	Existeix una potencialitat de desenvolupament del sector agroalimentari, tant pel que fa a la recuperació de zones tradicionals de cultius hortícoles, com a la major formació dels professionals i la important taxa existent de llocs de treball en el sector.
7	Potencialitat del Port de Castelló per a oferir activitats lúdiques i esportives al servei dels ciutadans, en la dàrsena interior.	14	S'han de plantejar accions per a corregir les tendències de despoblament i d'envelliment de la població, especialment en les zones de l'interior. Es proposa afavorir la implantació d'activitats complementàries de l'activitat agrícola i la simplificació dels procediments d'implantació d'activitats, així com el desenvolupament de la banda ampla de la xarxa d'internet, amb connexions d'alta velocitat.