

RESULTADOS 1ª CONFERENCIA ESTRATÉGICA (20/06/2008) PROA 2020
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

CONCLUSIONES DEL DEBATE DE LA MESA ECONÓMICA

No resulta sencillo extraer conclusiones que otorguen una lógica coherente a un debate marcada e intencionalmente abierto, a no ser que realicemos previamente un cierto ejercicio de categorización de los contenidos. Un debate que, además, se planteó de forma explícita sobre un repertorio extenso de hechos y retos que pueden ser significativos a la hora de definir la situación de nuestra ciudad. Por ello, y en primer lugar, parece procedente buscar **factores de fondo, componentes básicos que pueden generar y soportar una determinada realidad económica, y que resultan denominadores comunes de algunas de las observaciones o preocupaciones expresadas** durante la 1ª Conferencia Estratégica. Si nos atenemos a las cuestiones de fondo que se plantearon en las distintas intervenciones habidas en torno a la Mesa Económica, y cruzamos estas opiniones con las manifestadas a través de la encuesta donde los asistentes valoraban los distintos retos económicos, resulta bastante evidente la emergencia de **un vector crítico que adquiere luego distintas manifestaciones en actividades económicas específicas. Nos referimos al “capital de conocimiento como motor de una innovación económica que resulta necesaria y que hay que afrontar de forma imperiosa”**.

En efecto, si consideramos los retos económicos que han sido calificados por los asistentes a la Mesa Económica (unas 68 personas) como muy importantes, entre los cinco primeros con mayor porcentaje hay nada menos que **tres que remiten simultánea y directamente al conocimiento y al cambio en las prácticas económicas**. Es el caso de:

- Identificación e impulso del talento emergente y de la innovación abierta (67,2%) (éste reto fue omitido por error en la presentación de los datos resumen finales).
- Potenciación de aquellos servicios innovadores y con mayor intensidad de conocimiento (66,7%).
- Impulso a una cultura de gestión empresarial orientada al cambio y la innovación (65,2%).

Podemos sintetizar estos retos diciendo que se trata de **“promover el cambio económico innovador sustentado en la generación e inyección de nuevos conceptos e ideas sobre las maneras de entender, emprender y organizar la actividad empresarial”**. No es casual que, en este mismo orden de cosas, otro de los retos que se consideran más importantes (por un 62,7% de los encuestados, y ocupando el séptimo lugar de la clasificación) sea el de la **“adecuación de la formación universitaria y profesional a las necesidades actuales y futuras del tejido productivo, y mayor incorporación de capital humano cualificado a las empresas”**. Un reto que incide en las mismas cuestiones estructurales y que admite **dos lecturas en direcciones opuestas que se retroalimentan**: necesitamos capital humano debidamente cualificado capaz de aportar nuevos valores productivos y organizativos a nuestro tejido empresarial; y, al mismo tiempo, necesitamos un tejido empresarial lo suficientemente permeable y dinámico que sea capaz de absorber y transformar en valor económico el conocimiento que potencialmente aporta la oferta de capital humano cualificado.

Muchas de las intervenciones en la Mesa Económica tuvieron como núcleo el factor crítico que hemos tratado de identificar, pero se manifestaron a través de **propuestas de actividades económicas que requieren para su viabilidad práctica de ese componente fundamental**. Tal es el caso de:

- **La ciudad de LPGC como plataforma logística y de servicios avanzados.** A estos efectos uno de los participantes subrayó que suele olvidarse que precisamente el éxito histórico del Puerto de Las Palmas ha residido en su capacidad de ofertar servicios. Este ha sido históricamente un hecho diferencial desde el punto de vista competitivo respecto a otros puertos del área geográfica. El desafío que impone la actual economía globalizada y el desarrollo de las infraestructuras portuarias del área geográfica cercana es el de la radical actualización de tal oferta de servicios logísticos y complementarios. Se trata de potenciar las capacidades de servicios que operan sobre unas infraestructuras que ya no se poseen en exclusiva.
- Asimismo, y en este mismo sentido, la lógica preocupación estratégica, expresada por algún ponente, en cuanto a **tener garantizada para la ciudad una fuerte conectividad marítima, aérea y en el ámbito de las telecomunicaciones**, no puede resolverse hoy en día a mero golpe de infraestructura física, puesto que son los modelos y tecnologías de gestión los que resultan decisivos en el esfuerzo por mantener un nodo de comunicaciones de alto nivel.
- **La potenciación de las relaciones con los países africanos en los distintos ámbitos de intercambio económico, cultural, educativo y político.** Fue recurrente entre los participantes aludir al potencial de las relaciones con el continente africano. Un ponente destacó la habitual minusvaloración del potencial de las mismas y el relativo predominio de un prisma excesivamente mercantilista que puede terminar por esterilizarlas. Alude en congruencia a que la ciudad puede ser escenario del impulso institucional y empresarial a proyectos de codesarrollo, donde los aspectos educativos y culturales debieran tener una especial preeminencia. Propone en este sentido la iniciativa singular de catapultar LPGC como **Capitalidad Euroafricana de la Cultura y el Codesarrollo**. De nuevo aquí aparecen como aspectos decisivos los recursos de conocimiento vinculados a la gestión de proyectos de ayuda al desarrollo, a las posibilidades de proyección internacional de las empresas, y a la capacitación en idiomas y en el conocimiento y manejo de la interculturalidad.
- **El desarrollo e integración de las nuevas tecnologías de la información y las telecomunicaciones en las actividades económicas** es el reto, ya tópico, que deben afrontar las organizaciones públicas y privadas. Reto que se sobreentiende o se menciona de manera concreta por una parte de algunos de los participantes. Estas herramientas constituyen el vehículo central para moverse hacia una economía basada en el conocimiento. Es destacable la insistencia a este respecto de algunos participantes en **el papel habilitador del sector público en cuanto a facilitar el desarrollo y el acceso a las infraestructuras de red que son imprescindibles para el despegue del uso económico y social de estas nuevas tecnologías**. Existen estrangulamientos en las infraestructuras de red, como es el caso de la telefonía móvil, que no están teniendo una adecuada respuesta política. Algún ponente planteó la eficacia que desde el punto de vista del desarrollo estratégico urbano

supondría iniciativas como la de proveer por parte del Ayuntamiento una red Wi-Fi de acceso gratuito para toda la ciudad o, según una respuesta al cuestionario, operativa, al menos, para determinados espacios públicos. La accesibilidad a las redes de comunicación, e incluso al mismo software (software libre o de código abierto), se señala, pues, como un bien público de potentes efectos sobre el desarrollo económico en general. En otros momentos se alude al potencial de los **clusters o agrupaciones de empresas con cierto grado de especialización y complementariedad sectorial** como centros generadores y difusores de tecnologías y prácticas innovadoras que posibilitan consolidar determinadas líneas de desarrollo económico a partir de actividades tradicionales o emergentes.

- **La promoción de una oferta turística singular de la ciudad, distinta a la tradicional de sol y playa, que incorpore servicios urbanos complementarios de ocio, salud y deportes**, es un reto que si bien no tuvo mención clara durante el debate de la Mesa de Economía, sí aparece en las respuestas a las preguntas abiertas del cuestionario. Se indica, incluso, que LPGC puede constituirse en una especie de **nodo relacional del turismo regional**, una suerte de centro articulador de los servicios turísticos regionales. Esta es una idea sugestiva que en todo caso requeriría como premisa la oferta de un turismo urbano singular necesariamente basada en unos estándares altos de calidad de vida urbana y soportada por servicios cuya calidad venga asegurada por la adecuada capacitación de los trabajadores.
- En este mismo orden de cosas, hay que resaltar algunos otros retos económicos propuestos por los participantes en las respuestas a las preguntas abiertas del cuestionario, que apelan de forma clara a componentes de creatividad, emprendeduría y talento en un medio que cultural e institucionalmente debiera facilitar el cambio:
 - Impulso y profesionalización de una **industria cultural propia y distintiva**.
 - **La promoción y estructuración del diseño**, y de la intervención de los agentes profesionales de este ámbito, como actividad horizontal de generación de valor económico, con especial incidencia en el embellecimiento y ordenación estética del entorno urbano.
 - Baremar, comunicar, **premiar y distinguir las buenas prácticas de ciudadanos, empresas y profesionales** mediante un adecuado sistema público de reconocimiento y recompensa.

Por otro lado, llama la atención que como retos considerados muy importantes dentro de la estricta arena económica aparezcan dos que corresponden en puridad clasificatoria a la Mesa Territorial. Son los casos de **la gestión eficiente de los residuos urbanos** (70,7%) y del transporte público (66,1%). El primero es evidente que responde a una preocupación medioambiental que se considera crítica para la buena marcha económica de la ciudad. Esto viene refrendado por las respuestas al cuestionario, donde aparecen expresiones relativas a las políticas de sostenibilidad ambiental como fuente de negocio y creación de riqueza, a la importancia de las campañas educativas y de sensibilización medioambiental, o a la integración respetuosa de los recursos naturales y de la actividad agrícola del municipio en el sistema urbano.

Sobre las motivaciones que alientan la mención a **la gestión eficiente del transporte público** hay menos pistas que en los casos anteriores. Cabe aventurar varias hipótesis: una preocupación por la delicada situación financiera de la empresa de Guaguas Municipales y por la pareja involución en el número de usuarios del servicio; una preocupación por los importantes problemas de conectividad que presentan algunos barrios periféricos que cuestionan el diseño de la actual red de servicios; y una preocupación, como se señala en una de las respuestas al cuestionario, no tanto por la citada empresa municipal, sino por la carencia de una política pública global de movilidad, es decir, de un enfoque insular y conjunto que considere la más conveniente articulación de los distintos modos de transporte terrestre y de las medidas de regulación circulatoria.

Hay **cuatro cuestiones laterales, dos de carácter metodológico y dos de naturaleza eminentemente política**, que se suscitaron en el debate de la Mesa de Economía y que también aparecen reflejadas en las respuestas al cuestionario.

- **La variada y extensa definición de retos puede constituirse en un serio obstáculo para la eficacia de un plan o proceso estratégico.** Experiencias anteriores de planes estratégicos en la propia Gran Canaria, que pretendían cubrir de forma exhaustiva todos los aspectos de la realidad económica y social, acabaron como meros ejercicios académicos sin resonancia práctica alguna. La advertencia de este riesgo parece muy pertinente, pero es que además coincide con la misma propuesta metodológica de Proa 2020, que pretende organizar un proceso de estudio, debate y reflexión que vaya seleccionando de manera escalonada aquellos hechos, retos y propuestas que susciten mayor acuerdo y motivación entre los distintos actores sociales e institucionales.
- En las respuestas al cuestionario hay alguna **mención a que determinados retos escapan de las competencias municipales y que por dicho motivo no debieran considerarse.** Esta observación responde a un enfoque jurídico-formal de las competencias asignadas a la administración municipal. Sin embargo, la planificación estratégica tiene como objeto a la ciudad y su desarrollo futuro, y no a la acción municipal en sentido estricto. El prisma es global e integrador de todas las problemáticas que son relevantes para el desarrollo urbano. El concurso de agentes diversos, tanto públicos como privados, que promueve el proceso estratégico bajo el liderazgo del Ayuntamiento persigue establecer políticas que respondan a tales retos, al margen del alcance de las competencias municipales, que en todo caso, bajo el ordenamiento jurídico actual, presenta evidentes limitaciones.
- Se señalaron también dos cuestiones de trasfondo político pero a las que se atribuye significativas repercusiones económicas. **La existencia de un trasvase de poder político de la ciudad de LPGC a la ciudad de Santa Cruz de Tenerife que ha menoscabado la centralidad económica y el dinamismo social de la primera.** Esto se habría traducido, entre otras consecuencias, en una merma de los recursos financieros a disposición de las políticas públicas con incidencia en el ámbito de la ciudad, y en un recorte en el valor de los contratos públicos a favor de las empresas radicadas en LPGC.
- La segunda cuestión política se refiere a **la insuficiencia del marco municipal para abordar una realidad que es de facto esencialmente insular.** Estaríamos

hablando de que el tramado urbano de la isla de Gran Canaria es de tal densidad en sus interconexiones que nos enfrentamos, no tanto a la problemática de una ciudad en una isla, sino a toda una ciudad-isla. A pesar de la virtualidad de este enfoque, plantea un serio problema de eficacia y viabilidad en cuanto a la organización de un proceso participativo de planificación estratégica. Un proceso insular de esta naturaleza enfrentaría sustantivas barreras institucionales y acusadas inercias de fraccionamiento en el comportamiento político, así como un incremento de la complejidad del proceso debido a la multiplicidad de actores que deberían intervenir. Esto no quita que la consolidación del proceso de planificación estratégica en LPGC tenga, y deba tener, un efecto de proyección, arrastre y réplica en los otros municipios de la isla.

San Agustín (San Bartolomé de Tirajana) a 11 de agosto de 2008.

Jacinto Brito González
Coordinador de la Mesa de Economía