

Plan estratégico metropolitano de Barcelona

Revista bimensual

Sumario

- O Necesitamos tu opinión, campaña de participación
- O Nuevos vicepresidentes en el Consejo General
- O Relaciones externas del Plan estratégico
- O Reflexionando sobre el Plan estratégico
- O El Plan visita Toulouse y Montpellier
- O La Cámara de Comercio hace una evaluación socioeconómica y territorial de las grandes infraestructuras
- O Informe sobre inmigración del Círculo de Economía
- OFundación Barcelona Digital: proyecto Digital cities
- O Relación de documentos del Plan estratégico metropolitano

"Necesitamos tu opinión": campaña de recogida de ideas de estrategia

Desde el Plan estratégico metropolitano de Barcelona estamos diseñando una campaña de participación ciudadana para poder recoger ideas sobre las medidas estratégicas que deben adoptarse sobre los temas críticos escogidos.

Una vez elaborados los objetivos del 1^{er} Plan estratégico metropolitano de Barcelona, se ha dado paso a la segunda fase del proceso: definir las medidas para conseguirlos.

De esta tarea se ocupa la Comisión de Estrategia, liderada por Josep Miquel Abad.

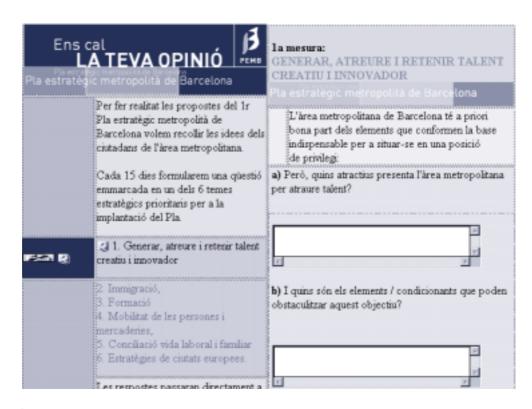
Asimismo, desde los órganos de gobierno del Plan, pensamos que en esta fase es necesario llegar a todos los sectores de la sociedad para recabar ideas que puedan ser debatidas por la Comisión de estrategia, al mismo tiempo que se inicia una nueva línea de diálogo con los ciudadanos.

Hemos diseñado la campaña en dos frentes: el primero está dirigido a los especialistas y profesionales, o futuros profesionales, de los ámbitos tratados. El segundo se dirige al público en general por medio de los municipios que componen el Plan.

Los ámbitos/temas que se expondrán en la campaña son: movilidad de las personas y mercancías; generar, atraer y retener talento creativo e innovador; inmigración; formación; conciliación vida laboral y familiar y estrategias de ciudades europeas.

Con una periodicidad quincenal, se colgará en el web un pequeño formulario que contendrá un número variable de cuestiones según el tema.

La responsabilidad de la recepción de los datos así como su tratamiento, recaerá en la Oficina del Plan estratégico metropolitano de Barcelona. La Oficina del Plan estará a disposición de los participantes para atender sus requerimientos. Igualmente, la Oficina del Plan podrá ponerse en contacto con los participantes de la consulta que crea conveniente.





Nuevos vicepresidentes en el Consejo General

Las pasadas elecciones han comportado algunos cambios en los ayuntamientos metropolitanos. Este hecho repercute en los representantes de los ayuntamientos en las vicepresidencias del Consejo General del Plan estratégico metropolitano de Barcelona.

A continuación les damos la bienvenida, y aprovechamos para agradecer a los salientes su participación en la primera fase de este Plan.

* Ayuntamiento de Sant Feliu de Llobregat: el **Sr. Joan Antoni Vázquez** releva al **Sr. Àngel Merino**.

- * Ayuntamiento de Pallejà: el Sr. Josep Jordana releva al Sr. Josep Cardús.
- * Ayuntamiento de Cerdanyola: el Sr. Antoni Morral releva a la Sra. Cristina Real.
- * Ayuntamiento de Torrelles de Llobregat: la **Sra. Maribel Garcerán** releva al **Sr. Àngel Santos**.
- * Ayuntamiento de La Palma de Cervelló: el **Sr. Josep M. Llop** releva al **Sr. Joaquim Obiols**.
- * Ayuntamiento de Molins de Rei: el **Sr. Víctor Puntas** releva al **Sr. Iván Arcas**.

- * Ayuntamiento de Sant Vicenç dels Horts: la **Sra. Amparo Piqueras** releva al **Sr. Ricard Pérez**.
- * Ayuntamiento de Montgat: el Sr. Alfred Matamala releva a la Sra. Rosa Aleman.
- * Ayuntamiento de Sant Climent de Llobregat: la **Sra. Tomasa Jiménez** releva al **Sr. Domènec Tugas**.

Todos ellos han recibido la visita del Coordinador general del Plan estratégico, Sr. Francesc Santacana, quien les ha dado la bienvenida y les ha expuesto la evolución del 1r Plan estratégico hasta el momento.

Noticias

Durante el pasado mes de junio se envió el CD-Rom promocional del Plan estratégico metropolitano, presentado en el Consejo general que aprobó el 1er Plan.

El CD se ha entregado a todos los miembros de la Comisión delegada, alcaldes y concejales metropolitanos, vicepresidentes del Consejo general, ayuntamientos de la 2ª corona metropolitana, universidades y entidades ligadas a los grandes proyectos metropolitanos, y a expertos, instituciones y colectivos relacionados con el planteamiento estratégico alrededor del mundo.

Si están interesados en recibirlo, llamen a la Oficina del Plan estratégico metropolitano: 93 318 70 51.



Relaciones externas del Plan estratégico metropolitano

Uno de los trabajos gratificantes de los responsables de la Oficina del Plan estratégico es presentar el Plan allí donde se nos pide, recibir las diferentes visitas y organizar las actividades y reuniones que requiere el desarrollo de cada fase. En el cuadro adjunto resaltamos las visitas más interesantes previstas y realizadas en los últimos meses.

25 de junio	Delegación chilena
27 de junio	Delegación de Copenhage
1 de julio	Consorcio Formambiente
3 de julio	Delegación del Instituto Nacional de Trabajo de Francia
SeptOct.	Comité Científico Internacional del Plan estratégico
	de Treviso
13 y 14 Oct.	Jornadas FEMP (Federación Española de Municipios
	y Provincias)
29-30 Oct.	Université de Savoie (Chambéry)
17 y 18 Nov.	VII Encuentro de Directores de Planes Estratégicos
	(Zaragoza)
7 de Nov.	Consejo rector del CIDEU en Puebla (Méjico)
Sept. 2004	Congreso Mundial de Planificación estratégica

3

Reflexionando sobre el Plan estratégico

Por: César Arrizabalaga Alcalde de Montcada i Reixac



En relación a la elaboración del Plan estratégico metropolitano de Barcelona, me gustaría resaltar algunos aspectos, como miembro de la Comisión Delegada y alcalde del municipio de Montcada i Reixac.

La potencialidad de crecimiento del Área Metropolitana de Barcelona es una consecuencia lógica de los esfuerzos que los 36 municipios de la AMB, las instituciones y los agentes económicos y sociales, hemos dedicado a la consolidación de su modelo de desarrollo económico y social y su constante transformación y adaptación a los cambios de todo tipo que se han ido presentando.

Con una clara visión a medio plazo, las instituciones y los municipios de este Área somos conscientes de que nuestro futuro colectivo se encuentra en una situación óptima y crítica a la vez; tenemos un potencial de proyectos y de realidades envidiables, y tenemos la ineludible

necesidad de consolidar nuestro proceso de transformación hacia las nuevas realidades económicas y sociales.

El diálogo que se ha abierto entre las administraciones locales y los agentes sociales y económicos en el ámbito del área metropolitana nos ha permitido, al conjunto de municipios que lo componemos, analizar la realidad actual y prepararnos para el futuro y, sobretodo, coordinar las actuaciones que se están realizando o que se tienen que realizar en el territorio.

Creo que los factores más importantes del Plan estratégico metropolitano son el convencimiento de reforzar el concepto metropolitano de nuestras ciudades y su potenciación como red de municipios. El Plan nos debe permitir trabajar en igualdad de condiciones, y esto sólo se puede entender desde la colaboración y la cooperación entre todos los que conformamos este territorio.

Vista del Parque fluvial del Besòs





El Plan visita Toulouse y Montpellier

Los días 10, 11 y 12 de junio una delegación del Plan Estratégico Metropolitano - Francesc Santacana, Montse Rubí y yo mismo- visitó las citadas ciudades con el objetivo de conocer de primera mano los resultados iniciales del nuevo modelo francés de organización territorial, consecuencia de la implantación de la Ley relativa al Refuerzo y Simplificación de la Cooperación Intermunicipal (1999-Ley Chevènement) y, también, las nuevas estrategias de desarrollo de las dos ciudades para los próximos años. Toulouse y Montpellier son dos municipios con los cuales se mantiene una muy buena relación y que -con Palma de Mallorca, Zaragoza y Valencia – forman parte de la Red C-6, es decir, las grandes ciudades del arco mediterráneo situadas a una distancia de 350 km de Barcelona.

En lo referente a la organización territorial francesa, pudimos constatar que la "Comunidad de Aglomeración"-equivalente más o menos a nuestro concepto de área metropolitana o, si se quiere, "de amplia comunidad de municipios" – es el instrumento alrededor del cual se articulan un conjunto de servicios y funciones intermunicipales y ha tenido una gran aceptación. Parte de la base de que, para determinadas actividades y servicios, una gestión individualizada de municipios vecinos es poco eficiente y, por tanto, se orienta a estimular que, voluntariamente, los municipios se organicen en comunidades supramunicipales. A los que no se agrupan se les penaliza indirectamente, por ejemplo bloqueando su crecimiento urbanístico.

Este tipo de organización comporta asumir obligatoriamente las competencias en desarrollo económico, planificación territorial, política de vivienda y estrategia de ciudad (otras

competencias son opcionales, como p.e.: gestión del agua, saneamiento, medio ambiente, equipamientos culturales y deportivos y policía urbana). Comporta también una condición sine qua non: la misma tasa de impuesto para actividades profesionales (parecida al IAE) en toda la Comunidad de Aglomeración. En contrapartida, el Estado aporta una dotación global de funcionamiento por vivienda/año, que se acuerda en función del número de competencias asumidas y que en ningún caso es inferior a 38€. La relación entre Estado y Aglomeración se establece por medio de un "Contrato de Aglomeración" que, como mínimo, incluye el número de municipios adscritos y, por tanto, el perímetro de la Aglomeración, las competencias a asumir, la tasa profesional acordada y los instrumentos de funcionamiento con que se dota la Aglomeración (SCOT-Schema de Coherènce du Territoire, Agencias de Desarrollo Urbano o Económico, Plan de Movilidad, Plan de Saneamiento, Plan de Vivienda...).

De entre estos instrumentos, el SCOT es el que se sitúa en un plano más general. Define las grandes líneas de actuación dentro del territorio, en los diferentes ámbitos de competencia asumidos por la Aglomeración, con el objetivo de asegurar la coherencia global entre todas las actividades. Igualmente, establece y prioriza las estrategias de futuro del conjunto del territorio de la Aglomeración.

La elaboración de los diferentes documentos base para el funcionamiento de estos instrumentos (SCOT, Planes sectoriales, etc.) es responsabilidad de los políticos de los Consejos Municipales, con el concurso de los técnicos de las diferentes plataformas institucionales creadas al efecto.

Los documentos son negociados y discutidos internamente hasta llegar a una propuesta final.
Asimismo, la Ley prevé también la existencia de un Consejo de Desarrollo (Cámaras de Comercio, asociaciones ciudadanas, culturales, deportivas, etc.) para promover la participación de la sociedad civil, a la cual se "consulta", y es decisión discrecional del Consejo de la Aglomeración aceptar o no las aportaciones del Consejo de Desarrollo.

Las Comunidades de Aglomeración están regidas por un Consejo de Aglomeración formado por representantes de los Consejos Municipales. El número total y la distribución de los miembros del Consejo se establece por acuerdo entre los Consejos Municipales o en función del número de habitantes de los municipios integrantes; en ningún caso un municipio puede quedarse sin representante, ni ningún municipio puede tener más del 50% de los miembros. El Presidente del Consejo de Aglomeración es elegido por los miembros del Consejo. La gestión y seguimiento de las diferentes competencias se lleva a cabo por medio de Comisiones de Trabaio.

Obviamente, los condicionamientos legales y la conformación previa del territorio (las aglomeraciones francesas están muy alejadas del modelo plurinuclear de la AMB y todavía más del de la Región Metropolitana de Barcelona) hacen difícilmente trasladable de manera mimética este tipo de organización a nuestro ámbito, pero, en cualquier caso, se trata de un modelo interesante del cual siempre se pueden extraer nuevas ideas de cara a una futura gestión del territorio metropolitano de Barcelona.

Francesc Raventós Responsable de la Comisión de Enlace Territorial del Plan estratégico metropolitano de Barcelona



La Cámara hace una evaluación socioeconómica y territorial de las grandes infraestructuras

El impacto socioeconómico de las grandes infraestructuras es uno de los principales elementos que las administraciones públicas responsables pueden valorar a la hora de decidir sus inversiones. La identificación y estimación de los efectos económicos y sociales de una determinada infraestructura de transporte y su cuantificación en unidades monetarias puede ser, por tanto, una variable relevante que tendría que permitir una optimización de los recursos públicos o, al menos, una priorización entre diferentes proyectos alternativos.

La construcción de una infraestructura comporta una serie de impactos directos (por la propia realización) e indirectos (por el aumento de competitividad) que inducen ciertos cambios en la estructura del territorio y el sistema económico. En general, los cambios potenciales responderán a tres tipos de efectos:

- *Reducción generalizada de los costes de transporte.
- *Creación de una nueva oferta de espacio accesible.
- *Desarrollo de nuevas actividades económicas y atracción de negocios que no serían posibles sin una mejora importante de la accesibilidad.

La Cámara de Barcelona, consciente de la importancia económica de las infraestructuras y de sus efectos sobre el territorio, ha iniciado un estudio que, a partir de las metodologías existentes de evaluación del impacto socioeconómico y territorial de la construcción de una nueva infraestructura, analizará el caso concreto del llamado cuarto cinturón.

El objetivo de esta evaluación, realizada a través del Estudio Llotja -recientemente creado por la Cámara como instrumento para llevar a término una reflexión a largo plazo sobre las infraestructuras y el territorio—, es determinar la necesidad del cuarto cinturón, en funcion de la situación actual de la red viaria y el ámbito metropolitano, y su rentabilidad social. Para evaluar esta necesidad, el estudio analizará las características técnicas óptimas de este eje teniendo en cuenta su papel dentro de la red viaria metropolitana y catalana. Finalmente, el estudio valorará el impacto negativo sobre la actividad económica y, en general, el sistema territorial, del

hecho de no disponer ya de esta infraestructura.

La historia de este eje viario es larga y compleja. El año 1966, el Plan Director Territorial del ámbito metropolitano de Barcelona ya incluyó una primera versión. Posteriormente, diversos planes la han incorporado a su propuesta: la Red Arterial Metropolitana del antiguo MOPU el año 1975, el Plan de Carreteras de Cataluña el año 1985, el Plan Director de Infraestructuras del antiguo MOPTMA el año 1993, el Plan Territorial General de Cataluña el año 1995, o el proyecto de Plan Territorial Parcial Metropolitano de Barcelona el año 1998.

El concepto y las características técnicas del cuarto cinturón han sufrido, sin embargo, diferentes modificaciones en los sucesivos planes.

En algunos casos se considera como un tramo de un nuevo itinerario de largo recorrido —una nueva autopista entre Valencia y la frontera francesa en el caso del *Plan Director de Infraestructuras*—, paralelo a la A-7. Otras propuestas lo consideran como la variante de la carretera N-II por el interior del ámbito metropolitano interrumpida actualmente por la conurbación barcelonesa y saturada en su recorrido costero.

Finalmente, diferentes planes con una visión más local lo consideran parte de una anilla viaria metropolitana, que mejoraría sensiblemente la comunicación transversal de los municipios de las dos comarcas vallesanas y el Maresme.

El entorno territorial en el que tiene que implantarse este nuevo eje tiene unas particularidades específicas. La evolución del modelo territorial, que comporta la descentralización y la desconcentración de las actividades y la especialización del territorio, implica, por un lado, un incremento significativo de la movilidad intercomarcal, el alargamiento de las distancias de viaje y el aumento del uso del vehículo privado y, por otro, la creciente dificultad para implantar nuevas infraestructuras que puedan dar respuesta a esta situación. El incremento de la actividad económica genera un importante tránsito de vehículos pesados que reduce considerablemente la capacidad de las carreteras existentes. Finalmente, la debilidad de la red viaria actual, que

Salvador Curcoll Director Área Infraestructuras del Territorio de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Barcelona

cuenta con una jerarquización insuficiente —con la consiguiente mezcla de tránsitos difícilmente compatibles que circulan por vías no idóneas—, la falta de capacidad en la mayoría de los ejes viarios para absorber el tránsito que habría que canalizar del cuarto cinturón y la existencia de peaje en los grandes ejes de paso (como medio para recuperar una inversión y no como instrumento para gestionar el tránsito), que distorsiona el funcionamiento de la red, ha llevado a una congestión significativa y recurrente de los principales ejes viarios metropolitanos.

En este contexto, el cuarto cinturón tiene que permitir reforzar la accesibilidad interna de la región metropolitana, trasvasar parte del tránsito de paso que actualmente circula por la A-7 y disminuir los niveles de congestión en la red viaria básica metropolitana, con la consiguiente reducción de las externalidades asociadas al tránsito viario.

Respecto al contenido específico del estudio, el análisis de movilidad estudiará el impacto territorial de la nueva infraestructura, teniendo en cuenta la redistribución del tránsito y la mejora de la accesibilidad que producirá el cuarto cinturón. Se considerarán los diferentes conceptos y alternativas de cuarto cinturón que los sucesivos planes han incorporado a su propuesta.

La evaluación económica, que tiene por objeto la justificación de la inversión, contemplará el análisis coste-beneficio, que evalúa la rentabilidad social de la inversión, y el impacto macroeconómico, que valora la generación de actividad económica para la construcción, mantenimiento y explotación de la vía, como también el crecimiento económico potencial para la instalación de nuevas empresas gracias a las mejoras de accesibilidad.

Otros efectos que se deben considerar serán los de desbordamiento, es decir, aquellos efectos económicos (a corto y largo plazo) que se producen en otras regiones vecinas, y los impactos territoriales, sociales y medioambientales, difícilmente monetarizables pero que pueden ser claramente conceptualizados.



La inmigración: factor de desarrollo económico y reto a la cohesión social

El Círculo de Economía de Barcelona, institución miembro del Consejo General del Plan estratégico metropolitano, ha publicado el estudio "La inmigración: factor de desarrollo económico y reto a la cohesión social", colección OPINIÓN DE ACTUALIDAD del Círculo de Economía, del cual hemos hecho un extracto, dado su interés.

Los últimos diez años hemos asistido a un cambio radical en el fenómeno migratorio. España, que todavía tiene un millón y medio de emigrantes viviendo en el extranjero, se ha convertido en un país atractivo para la inmigración. El año 2002, España ha sido el segundo país receptor de inmigración de la Unión Europea, al acoger a más de uno de cada cinco nuevos inmigrantes de la Unión.

La inmigración es un factor de desarrollo económico y de progreso social, pero es, también, un reto para la convivencia y la cohesión social. Por eso, sólo si se tratan de la manera adecuada y con recursos suficientes los problemas que genera la inmigración, conseguiremos que se convierta en un fenómeno positivo para todos.

Toda política de inmigración ha de actuar en los países de origen. En este sentido, los europeos debemos adquirir un compromiso inequívoco con el desarrollo de la cuenca sur del Mediterráneo. El Proceso de Barcelona -iniciado el año 1995estableció las bases de la política mediterránea de la Unión Europea: la prevista articulación del Área Euromediterránea de Libre Comercio (AELC) el año 2010, y el soporte financiero para el ajuste estructural y la dotación de infraestructuras a los países de la ribera sur del Mediterráneo.

El Círculo de Economía cree que estas iniciativas han de ser tratadas con decisión, pero son insuficientes. El impulso al desarrollo mediterráneo sólo se verá reforzado si se materializa la creación, tal y como apuntó el Consejo Europeo de Barcelona, de la filial mediterránea del Banco Europeo de Inversiones

(BEI), que podría llamarse Banco Euromediterráneo de Desarrollo (BED), con mayores recursos financieros y con sede en una ciudad europea mediterránea –como Barcelona– comprometida con el desarrollo del Mediterráneo.

Así, pues, hemos de aspirar a consolidarnos como una economía basada en sectores de mayor valor añadido que sitúen la innovación en el eje central del progreso económico y social. La inmigración es determinante en nuestra especialización v en nuestra capacidad de innovar. Por un lado, aporta capacidad de trabajo en actividades de menor valor añadido que tienen mucha falta de trabajadores. Por otro, un buen número de inmigrantes tiene ya unos elevados conocimientos técnicos que les permiten complementar la especialización de los profesionales autóctonos. No hay que perder de vista que los países y las ciudades más dinámicas e innovadoras, tanto económica como culturalmente, son territorios de inmigración.

A pesar de esto, una política coherente de inmigración tiene que responder a las necesidades y posibilidades del país receptor y, al mismo tiempo, procurar ofrecer aquello que más desean los que vienen: un trabajo en la legalidad.

Debe plantearse, además, todos los problemas que origina la presión de la inmigración sobre el sistema de bienestar, especialmente en áreas como la sanidad, la enseñanza, la vivienda y la seguridad ciudadana. Hay que evitar, cueste lo que cueste, que en aquellas localidades donde se concentra en mayor medida la presión inmigratoria, se deteriore la calidad de vida y de los servicios públicos. Sólo evitando estos efectos perversos será posible mantener una auténtica cohesión social. Las políticas de inmigración exclusivamente preocupadas por el control y la entrada de extranjeros nunca podrán ser totalmente eficaces.

Es fundamental articular una política de gestión realista y eficaz del flujo de

inmigrantes que permita acceder al mercado de trabajo español a las personas que necesitamos. Esta política ha de basarse en: a) valorar las necesidades de inmigrantes y fijar una política realista de contingentes; b) fomentar la ida y vuelta de los trabajadores y de sus familias: c) evitar intervencionismos excesivos: y d) dar una dimensión europea a la política de inmigración. En lo referente a las políticas orientadas a evitar la exclusión social y el deterioro de los servicios públicos, deberían desarrollarse atendiendo a las siguientes prioridades: a) formación e inserción laboral para inmigrantes y nativos en riesgo de exclusión; b) lucha contra la economía sumergida sustentada en la inmigración; c) política local activa para evitar la marginación de las zonas de recepción de inmigrantes -los ayuntamientos tienen experiencia en la gestión de políticas de especial atención en barrios poco favorecidos, pero no deben estar solos en esta tarea-: d) mayor colaboración y corresponsabilidad entre Estado y Comunidades Autónomas; e) reforzar la seguridad ciudadana: f) planificar y financiar los servicios públicos para evitar la masificación; y q) fomentar el sentimiento de pertenencia a una misma sociedad y garantizar el respeto al marco legal.

Asimismo, la inmigración genera crecimiento económico y recursos suficientes para financiar la expansión de los servicios públicos. La aportación de los extranjeros a la Seguridad Social demuestra la capacidad de la inmigración de contribuir, como el resto de la población, al sostenimiento de la cohesión social. Actualmente, los extranjeros afiliados a la Seguridad Social son unos 850.000 -más del 5% del total-.

Como conclusión, podemos formular que los poderes públicos deberían garantizar, con especial amplitud y visión de futuro, la necesaria dotación de recursos económicos, sin los cuales toda política inmigratoria resulta inútil en la práctica, cuando no contraproducente.



Fundación Barcelona Digital: proyecto Digital Cities

La Fundación Barcelona Digital es una Fundación privada del sector de las Nuevas Tecnologías y Servicios Avanzados, creada el año 2002, y que tiene como misión promocionar y fomentar la ciudad de Barcelona y Cataluña como centro estratégico de implantación y generación de negocios, empresas y proyectos innovadores.

De los diferentes proyectos que la FBD lleva a cabo destacan las Jornadas "Digital Cities", que tendrán lugar el 9 y 10 de diciembre de este año en Barcelona, promovidas y organizadas por la FBD, sobre las cuales se llevó a cabo una reunión preparatoria "Steering Committee" el pasado 15 de mayo, coincidiendo con la quinta edición de la International Global Congress (IGC).

Un desarrollo sostenible de la digitalización de una ciudad es un sujeto muy complejo. El desarrollo de las infraestructuras ha sido desigual, no sólo entre ciudades sino entre los barrios de una misma ciudad. Además, las dificultades de financiación en el sector de las Tecnologías de la Información hacen que este desarrollo y el correspondiente a las nuevas estructuras sea incierto.

Por otro lado, la demanda de estos servicios está subiendo, aunque con un nivel mucho más lento de lo que parecía en un principio. De hecho, la demanda no depende únicamente de la disponibilidad de la tecnología

y de las infraestructuras, sino también, de otros factores más intangibles como son: la cultura local hacia la innovación, la fortaleza de las industrias locales IT, los programas y prácticas de la Administración local y los programas de cooperación entre la Administración y los negocios.

En este contexto, las jornadas "Digital Cities" pretenden ayudar a encontrar aproximaciones hacia las ciudades digitales del futuro.

Las jornadas "Digital Cities" pretenden generar debate sobre el presente y el futuro de la "ciudad digital". Los objetivos de las Jornadas "Digital Cities" se centran básicamente en: Discutir las diversas implicaciones del concepto de "Digital City" y sus mutuas relaciones, determinar la posición actual de Barcelona como una "Digital City" y comparar esta posición con experiencias europeas e internacionales, y, al mismo tiempo, generar (basadas en los resultados de las presentaciones y debates que tienen lugar en el evento), un Digital Cities White Book, el cual reflejará los retos afrontados por "Digital Cities" y propuestas presentes con la finalidad de su aplicación.

Por otro lado se pretende lanzar desde Barcelona una red internacional de expertos y personal del sector público encaminados a conseguir el éxito en el desarrollo de "Digital Cities" y por último, explorar las bases para la



Jordi Buira Director General

organización desde Barcelona de una Conferencia Internacional a gran escala sobre "Digital Cities".

A las Jornadas asistirán alrededor de 60 expertos nacionales e internacionales mediante invitación, así como representantes de las Administraciones Públicas y de otras entidades locales.





Relación de documentos publicados por el Plan

Documento 1 (Febrero 2002) "Plan estratégico metropolitano de Barcelona. Perspectiva 2007"

Documento 2 (Mayo 2002) "Comisión de Prospectiva: Tendencias y temas críticos"

Documento 3 (Julio 2002) "Comisiones y Subcomisiones del Plan estratégico metropolitano de Barcelona. Ejes de trabajo, enfoque y miembros"

Documento 4 (Enero 2003) "Documento de síntesis de la Comisión de Enlace de Sectores Estratégicos"

Documento 5 (Enero 2003) "Informe final de los trabajos de las Subcomisiones de Prospectiva"

Documento 6 (Enero 2003) "Modelo de gestión aeroportuaria. Propuestas sobre accesibilidad aerea"

Documento 7 (Enero 2003) "Propuesta del 1er Plan estratégico metropolitano de Barcelona, presentado

Los encontrareis en la web: www.bcn2000.es y en la Oficina del Plan: T. 93 318 70 51

en el Consejo General el día 4 de Febrero de 2003 en Santa Coloma de Gramenet"

Documento 8 (Fnero 2003) "Memoria de Actividades 2002"

Documento 9 (Diciembre 2002) "Documento de síntesis de la Comisión de Enlace de Análisis Económico"

Documento 10 (Febrero 2003) "Los grandes proyectos de la AMB" (*)

Documento 11 (Marzo 2003) "1er Plan estratégico metropolitano de Barcelona"

Documento 12 (Marzo 2003) "1º Jornada técnica del Plan estratégico metropolitano - Modelos sociales y metrópolis europeas en el siglo XXI'

En preparación:

- * Monográfico de la revista *Barcelona* Metrópolis Mediterranea (Noviembre 2003)
- * Libro del 1er Plan estratégico metropolitano de Barcelona (Octubre 2003)

(*) Documentos no disponibles en la web

> Joan Clos Alcalde de Barcelona y presidente del Consejo General

José Cuervo 4º teniente alcalde de Barcelona y presidente de la Comisión Delegada

> Francesc Santacana Coordinador General

Rosa M. Cullell Presidenta de la Comisión de Prospectiva

Josep Miquel Abad Presidente de la Comisión de Estrategia

La Asociación del Plan Estratégico Metropolitano de Barcelona es una asociación privada sin ánimo de lucro.

El Consejo General de la Asociación lo constituyen cerca de 300 miembros, entre los cuales hay entidades privadas, instituciones públicas y administraciones.

COMISIONES DE ENLACE:

SECTORES ECONÓMICOS Y ESTRATÉGICOS: MARAVILLAS ROJO (REGIDORA PRESIDENTE DE LA COMISIÓN ECONÓMICA, OCUPACIÓN, TURISMO Y COMERCIO DEL AYUNTAMIENTO DE BARCELONA)

ANÁLISIS ECONÓMICO: JOAN TRULLÉN (PROFESOR DE ECONOMÍA URBANA DE LA UAB)

REDES TERRITORIALES: FRANCESC RAVENTÓS (CONSEJERO DELEGADO DE CATALANA DE INICIATIVAS, SCR) MEDIO AMBIENTE Y URBANISMO: RAMON FOLCH (EXPERTO EN SOCIOECOLOGÍA Y COMUNICACIÓN AMBIENTAL, DIRECTOR ESTUDIO RAMON FOLCH - GESTIÓN Y COMUNICACIÓN AMBIENTAL, S.L.)

OTROS PLANES ESTRATÉGICOS SECTORIALES: JOAN CAMPRECIÓS (COORDINADOR ADJUNTO DEL PLAN ESTRATÉGICO METROPOLITANO DE BARCELONA)

COMISIÓN MIXTA DE ENLACE GENERALITAT DE CATALUÑA - PLAN ESTRATÉGICO METROPOLITANO: FRANCESC SANTACANA (COORDINADOR GENERAL DEL PLAN ESTRATÉGICO METROPOLITANO DE BARCELONA)

con el soporte de:



Instituciones Miembros de la Comisión Delegada del Consejo General

Avuntamiento de Barcelona

Avuntamiento de Badalona

Ayuntamiento de Cornellà de Llobregat

Ayuntamiento del Prat de Llobregat

Ayuntamiento de l'Hospitalet

Avuntamiento de Montcada i Reixac

Ayuntamiento de Santa Coloma de Gramenet

Ayuntamiento de Pallejà

Ayuntamiento del Papiol

Autoridad Portuaria de Barcelona

Cámara Oficial de Comercio. Industria y Navegación de Barcelona

Círculo de Economía

Comisión Obrera Nacional de Catalunya

Consejo Comarcal del Baix Llobregat

Consejo Comarcal del Barcelonès

Consorcio de la Zona Franca de Barcelona

Diputación de Barcelona

Entidad metropolitana del Transporte

Entidad metropolitana del Medio Ambiente

Feria de Barcelona

Fomento del Trabajo Nacional

Mancomunidad de Municipios del Área Metropolitana de Barcelona

Unión General de Trabajadores

Universidad de Barcelona

Institución promotora



Asociación Plan Estratégico Metropolitano de Barcelona Depósito Legal B-14 924-2002

Grup Artyplan - Artymprès, S.A.



Pla estratègic metropolità de Barcetona

Ausiàs Marc, 7, 1r. 08010 Barcelona T. 93 318 70 51 F. 93 317 48 35 plaestrategic@bcn2000.es www.bcn2000.es