



Colección de estrategia núm. 7. **Recomendaciones para la gestión local del hecho migratorio en el área metropolitana de Barcelona**



Raquel Gil, Jesús Husillo y Martín Miralles

Esta publicación forma parte de las iniciativas para el desarrollo del eje Convivencia y cohesión social del Plan Estratégico Metropolitano. Se trata de una recopilación de recomendaciones sobre cómo las administraciones locales pueden afrontar la llegada masiva de nuevos ciudadanos y hacerlo desde la concepción y la voluntad de que los servicios públicos ayuden a la mejor y más rápida adaptación de estos colectivos.

Colección de prospectiva núm. 12. **El uso social del tiempo en la región metropolitana de Barcelona**



Carme Miralles-Guash

Con este informe, el PEMB plantea una nueva manera de entender el funcionamiento de la ciudad y de las ciudades que configuran la metrópolis. La visión de una ciudad desde la vertiente del tiempo aporta nuevos conceptos relacionados con las personas, con los ciudadanos, y de cómo estos consumen su tiempo en los diferentes usos que hacen de la ciudad. El trabajo, el desplazamiento, el ocio, las compras, la formación u otras actividades requieren del tiempo y todos ellos son elementos estrechamente relacionados con las condiciones de vida y con su calidad.

Colección de indicadores estratégicos núm. 2. **Indicadores de seguimiento del Plan Estratégico Metropolitano de Barcelona: año 2007**



Dirección: Manuel Artís y Jordi Suriñach. Equipo investigador: José Ramón García y Esther Vayá. Grup de Recerca AQR de la Universitat de Barcelona e Institut de Recerca en Economia Aplicada (IREA)

El documento que ahora se presenta es el segundo de la serie Indicadores estratégicos, con la que se espera poder medir de manera objetiva los avances en la implantación de las estrategias acordadas y sus efectos sobre el territorio metropolitano. Respecto del primer número, se han actualizado la mayoría de indicadores, incorporando datos de los años 2005 o, incluso, 2006, siempre que la disponibilidad de información estadística lo ha permitido.

La Asociación del Plan Estratégico Metropolitano de Barcelona es una asociación privada sin ánimo de lucro. El Consejo General de la Asociación está constituido por más de 300 miembros, entre los que hay entidades privadas, instituciones públicas y administraciones.

Jordi Hereu

Alcalde de Barcelona y presidente del Consejo General

Jordi William Carnes

Tercer teniente de alcalde del Ayuntamiento de Barcelona y presidente de la Comisión Delegada del PEMB

Francesc Santacana

Coordinador general

De acuerdo con la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal, les informamos que sus datos han sido incorporados en un fichero automatizado que ha sido comunicado previamente a la Agencia de Protección de Datos y que tiene por titular al Plan Estratégico Metropolitano de Barcelona.

El uso de sus datos personales tendrá carácter confidencial y se utilizará exclusivamente para actividades relacionadas con la promoción del Área Metropolitana de Barcelona. Puntualmente se podrán ceder estos datos a entidades colaboradoras para este mismo uso.

En el supuesto de que deseen ejercer sus derechos de oposición, rectificación y cancelación, deben ponerse en contacto con nosotros en la sede social de la calle Ausiàs Marc 7, 1º.



Pla Estratègic Metropolità de Barcelona

Ausiàs Marc, 7, 1r
08010 Barcelona
T. 933 187 051
F. 933 174 835
plaestrategic@bcn2000.es
www.bcn2000.es

Entidad patrocinadora:



Ajuntament de Barcelona

Departament d'Economia i Finances de la Generalitat de Catalunya
Ajuntament de Badalona
Ajuntament de Barcelona
Ajuntament de Cornellà de Llobregat
Ajuntament del Prat de Llobregat
Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat
Ajuntament de Montcada i Reixac
Ajuntament de Santa Coloma de Gramenet
Ajuntament de Pallegà
Ajuntament del Papiol
Consell Comarcal del Baix Llobregat
Consell Comarcal del Barcelonès
Entitat Metropolitana del Medi Ambient
Entitat Metropolitana del Transport Aena
Autoritat Portuària de Barcelona
Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona
Cercle d'Economia
Comissió Obrera Nacional de Catalunya
Consorci de la Zona Franca de Barcelona
Diputació de Barcelona
Fira de Barcelona
Foment del Treball Nacional
Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona
Unió General de Treballadors de Catalunya
Universitat de Barcelona

Con la colaboración de: **IBERIA**



PEMB 24

Pla Estratègic Metropolità de Barcelona • noviembre 2008

El PEMB hace balance de veinte años de planificación estratégica y presenta el Modelo metropolitano 2020

El pasado 1 de octubre se celebró en el Auditorio del edificio Imagina del Parc Barcelona Media el VIII Consejo General del Plan Estratégico Metropolitano de Barcelona, titulado «La Barcelona metropolitana, capital de la Mediterránea, una oportunidad de futuro. Veinte años de planificación estratégica».

En primer lugar, el presidente de la Comisión Delegada del Plan Estratégico, Jordi William Carnes, presentó la memoria económica y estratégica del PEMB, que incluye información detallada de los sesenta y ocho proyectos estratégicos del área metropolitana en la perspectiva 2008.¹

Seguidamente se proyectó un video sobre las transformaciones del área metropolitana desde el 1988 hasta la actualidad, con la intervención grabada de: Andreu Morillas, secretario de Economía de la Generalitat de Cataluña; Salvador Alemany, presidente del Círculo de Economía; Josep Lluís Bonet, presidente del Consejo de Administración de Fira de Barcelona; Josep Samitier, rector en funciones de la Universidad de Barcelona; Josep M. Álvarez, secretario general de la Unión General de Trabajadores de Cataluña; Dolors Llobet, secretaria de Acción Socioeconómica de la Comisión Obrera Nacional de Cataluña; Joan Rosell, presidente del Fomento del Trabajo Nacional; Miquel Valls, presidente de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Barcelona; Jordi Valls, presidente de la Autoridad Portuaria de Barcelona; Lluís Recoder, alcalde de Sant Cugat del Vallès, y Antonio Balmón, alcalde de Cornellà de Llobregat.

En su intervención, el alcalde de Barcelona hizo un balance positivo de la labor desarrollada por el Plan Estratégico Metropolitano durante estos veinte años, que han contribuido a configurar la Barcelona actual y a posicionarla como una de las primeras metrópolis del mundo. Este cambio no hubiera sido posible sin el esfuerzo de todos los agentes económicos y sociales que



han trabajado conjuntamente para conseguirlo. Asimismo, destacó la necesidad de mirar hacia delante y planificar qué queremos para el 2020.

Para dar este paso adelante, el Plan Estratégico Metropolitano de Barcelona ha elaborado el Modelo metropolitano 2020 –que se presentó en este consejo–, resultado del consenso de todas las instituciones y agentes sociales implicados en el desarrollo del área metropolitana de Barcelona.

Este Modelo metropolitano 2020² se basa en cinco ejes estratégicos:

1. **Gobernanza y red.** Configurar la estructura de la gobernanza metropolitana y sus relaciones con la RMB, Cataluña, la Euroregión y el mundo.
2. **Referente global.** Reforzar la posición del área como uno de los nodos de la red de innovación tecnológica.
3. **Calidad social.** Humanizar el territorio.
4. **Infraestructuras.** Planificar y concretar las infraestructuras de comunicación físicas y virtuales del AMB y de conexión del AMB con el resto del mundo.
5. **Sostenibilidad.**

En esta misma línea, el alcalde expuso las diez prioridades que marcarán la hoja de ruta metropolitana de los próximos años y que «harán de Barcelona y del AMB la puerta sur de la Mediterránea, el centro de comunicaciones de una euroregión que conecte el eje mediterráneo hacia el sur y el norte de África, que conecte el eje mediterráneo-atlántico y el sur de Francia».



Para el alcalde, las diez prioridades son:³

- La coordinación de las políticas de promoción económica del área metropolitana.
- La conexión y el trabajo en red de los servicios sociales metropolitanos.
- La elaboración de un mapa de equipamientos educativos y culturales.
- Un plan de actuación del Consorcio Metropolitano de la Vivienda.
- La creación de un órgano común de gestión y planeamiento urbanístico y territorial de ámbito metropolitano.
- La participación metropolitana en la gestión y el desarrollo de dos infraestructuras básicas: el aeropuerto y el puerto.
- La articulación de una única autoridad ferroviaria de la región metropolitana.
- La creación de un ente que planifique, coordine y ejecute acciones relativas a la red viaria metropolitana y que permita disponer de una verdadera red metropolitana de transporte.
- Las redes de infraestructuras eléctricas, de agua, de gas, de telecomunicaciones, etc., con capacidad para garantizar el crecimiento actual y futuro del área metropolitana.
- La elaboración y ejecución de un plan integral del sistema natural.

El alcalde insistió en que veinte años de experiencia en el debate metropolitano nos permiten ahora volver a plantear la necesidad de un gobierno metropolitano capaz de impulsar de forma eficaz y coordinada estas propuestas y adaptarse a los nuevos tiempos. Es necesario disponer de un ente con verdadera eficacia institucional que permita al área metropolitana afrontar con éxito los retos de futuro. Según sus propias palabras: «Un gobierno metropolitano capaz de armonizar y ganar peso en la toma de decisiones y en las relaciones con otros espacios territoriales estatales e internacionales.»

Al acto asistieron más de 350 personas, y tuvo una amplia repercusión en los medios de comunicación.⁴

En la página web del PEMB (www.bcn2000.es) pueden consultar los siguientes documentos:

1. Memoria Estratégica 2007, en el apartado de Publicaciones del PEMB
2. Se puede acceder a la versión íntegra del Modelo metropolitano 2020 desde la página de inicio de la web
3. Discurso del alcalde, en Jornadas y Seminarios
4. Recortes de prensa, en Comunicación y Prensa

Desde ahora hasta el 2015 doblaremos la red de metro actual

Los ciudadanos realizan 366 millones de viajes al año en metro y 203 en autobús, lo que pone de manifiesto la importancia para la movilidad del servicio que lleva a cabo Transportes Metropolitanos de Barcelona (TMB), donde trabajan 7.500 personas. Hace catorce meses que Dídac Pestaña ocupa la Vicepresidencia del TMB, un cargo «complejo», tal y como él mismo reconoce.



Dídac Pestaña
Vicepresidente ejecutivo-TMB

A la vista de las encuestas de movilidad en el AMB, ¿cuál es la situación actual en los hábitos y usos del transporte público?

Debemos mejorar el transporte público. Tenemos una buena red de metro, autobús, Ferrocarriles de la Generalitat, Cercanías, tranvía... Pero la hemos de optimizar más. Debemos realizar inversiones importantes que nos reportarán mejoras sustanciales en los próximos años. Desde ahora hasta el 2015 queremos duplicar la red de metro actual. Ganaremos en extensión de red y en calidad de servicio. El 40% de la red final funcionará con metro automático, sin conductor. El nuevo sistema permitirá aumentar la capacidad de la red y las frecuencias de paso.

¿Será seguro un metro sin conductor?

El metro automático lleva a una red más segura. Permite que los trenes circulen con mayor frecuencia. Ya hemos hecho una prueba piloto. La línea 9 será enteramente automática; con cuarenta y ocho kilómetros será la mayor de Europa con este sistema de funcionamiento. El centro de control del metro regulará la apertura y el cierre de las puertas. En el andén habrá unas puertas fijas y el tren parará justo delante de estas puertas, que se cerrarán antes que las del propio metro, lo que garantizará una seguridad superior a la actual.

¿Cuáles son los retos de futuro más importantes del transporte público metropolitano?

En estos momentos tenemos una red de seis líneas y ochenta y seis kilómetros de extensión. Queremos doblarla hasta los 170 kilómetros. En septiembre de 2009, la línea 9 ya unirá en una primera fase Badalona y Santa Coloma a través de la Sagrera, con catorce estaciones nuevas. El túnel prácticamente ya está acabado. A finales de este año recibiremos la obra, y desde abril hasta septiembre del año que viene el metro funcionará en periodo de pruebas. En el 2014 la L9 estará en funcionamiento.

En octubre inauguraremos la ampliación de la L3 de Canyelles hasta Trinitat Nova, con dos estaciones y 1,8 kilómetros más. La estación de Roquetes dará servicio a Nou Barris, que es una zona desatendida hasta ahora. La otra estación, Trinitat Nova, conectará la L4 y la L11, de esta manera se convertirá en el primer enlace de tres líneas de metro.

En septiembre de 2009 también se abrirá la ampliación de la L2 de Pep Ventura hasta Badalona Centre, lo que resulta básico para la comunicación en Badalona.

Y en septiembre u octubre de 2010 la L5 continuará de Horta hasta Vall d'Hebron –el famoso tramo del Carmel–, con tres estaciones nuevas. De esta manera, antes del 2010 estaremos un total de veinte nuevas estaciones.

¿Y hay planes para más adelante?

Más allá del 2010 está pendiente de programación, en el horizonte 2014-2015, la ampliación de la L2 de Sant Antoni hasta Parc Logístic, una línea que enlazará con la L9 hasta el aeropuerto. Como compartirá la vía, también habrá que automatizar los veintidós kilómetros de la L2; de manera que, entre la L2 y la L9, la red automatizada llegará al 40% del total. También está previsto conectar la L3 desde Universitat hasta Sant Feliu, aunque todavía no hay proyecto ejecutivo.

En resumen, el objetivo es que en toda el área metropolitana pase lo que ya ocurre en la ciudad de Barcelona: que se utiliza más el transporte público que el privado. Así se podría hacer frente a los problemas de congestión en todo este territorio.

¿Es necesario mentalizar a los ciudadanos sobre un menor uso del coche para que esto ocurra?

Lo que hay que hacer es que el transporte público llegue a todo el entorno de la ciudad. Es necesaria la metropolización de la red de metro, que llegue a más municipios para que los ciudadanos puedan dejar de usar el vehículo privado.

La nueva Ley de Movilidad, ¿en qué medida aporta vías de solución a estos retos?

La ley intenta profundizar en estas cuestiones para conseguir una movilidad más racional. Pero si no tenemos las infraestructuras y servicios necesarios no resolveremos este problema.

¿Qué acciones se llevan a cabo para la mejor eficiencia energética y la reducción del coste en cuanto al impacto ambiental?

Tenemos una flota de 1.080 autobuses. Hasta 900 funcionan en hora punta por toda Barcelona y sus alrededores. Contaminan menos que los coches, pero aun queremos reducir más su impacto. Nos hemos concentrado en eliminar los óxidos de nitrógeno y las partículas. Por eso hemos incorporado una cuarta parte de la flota con gas natural y una cochera especializada en la Zona Franca. El resto funciona con diesel y cumple con la normativa europea más avanzada. Ahora está en vigor la normativa restrictiva de emisiones Euro-4 y nosotros nos adelantaremos a la Euro-5. Recientemente hemos incorporado 47 vehículos nuevos, y 5 de ellos ya la cumplen. Desde ahora hasta el 2009 entrarán 206 vehículos nuevos de sustitución. Esto significa que realizaremos una inversión importante en este sentido, ya que cada vehículo vale unos 200.000 euros.

También trabajamos para reducir las emisiones de CO₂. En la cochera de Ponent, en L'Hospitalet, tenemos 120 vehículos que funcionan con biodiesel. Actualmente se cuestiona el uso de este combustible porque se requieren grandes extensiones de cultivo para obtener aceites vegetales. Por tanto, no apostamos por un único combustible, preferimos diversificar.

¿Y cómo será la flota del futuro?

También experimentaremos con vehículos híbridos, que funcionan con energía eléctrica, con una pila de hidrógeno. El vehículo consta de dos

motores: uno eléctrico que no contamina y otro de gasoil o gas natural. Las empresas constructoras ya están experimentando en estas unidades y nosotros participamos en uno de los proyectos. Dispondremos de un prototipo de la empresa aragonesa Castrosua durante dos meses, a partir de octubre. Será el primero de España. Nos lo dejarán en exclusiva. Esperamos que en los próximos años, entre tres y cuatro, tendremos un transporte público híbrido.

¿Qué valoración haría del área metropolitana en cuanto al transporte público con relación a otras áreas metropolitanas europeas?

Hemos estado demasiado tiempo sin realizar las obras necesarias. Vamos atrasados, sin duda. Pasamos una época muy pasiva y en los últimos cinco o seis años se han tenido que programar muchas ampliaciones, y llevarlas a cabo requiere tiempo. La próxima ampliación de la red de metro de la L3 será pequeña. La última fue la L11, hace cinco años. Desde la L2, a mediados de la década de los noventa, no se ha realizado nada importante. Madrid ha llevado un ritmo diferente, y las principales capitales europeas incluso ya habían hecho antes un esfuerzo inversor en su red. Nosotros estamos en camino de conseguir la red que necesitamos. El problema es el atraso provocado por la inoperancia de gobiernos anteriores.

Así, ¿qué escenario consideraría deseable en el horizonte 2020 para el transporte público del AMB?

Queremos dar un giro importante en la movilidad del AMB para garantizar la cohesión del territorio, donde viven tres millones de personas en treinta y seis municipios. Y lo queremos hacer mucho antes del año 2020.

Dídac Pestaña

Vicepresidente ejecutivo
Transportes Metropolitanos de Barcelona (TMB)



El PEMB debate sobre la actual crisis económica mundial

Alcaldes del área metropolitana de Barcelona, miembros de la Comisión Delegada y del Consejo de Desarrollo Estratégico del PEMB se reunieron el pasado 22 de septiembre para debatir sobre la actual crisis económica mundial. En esta cuarta edición, titulada «Las transformaciones en la escena global», se invitó al presidente de Analistas Financieros Internacionales, Emilio Ontiveros.



Emilio Ontiveros en su intervención.

La crisis actual en el tiempo

Un análisis de la crisis actual en el contexto de las últimas décadas constata que:

- Es el **primer episodio de recesión y estancamiento** de las economías desde la **Segunda Guerra Mundial**.
- Desde la Gran Depresión (1929), es la primera crisis financiera que tiene su **origen en el epicentro financiero del mundo**: Wall Street.
- Se trata de una **crisis financiera global**. Aunque la crisis actual se ha originado en Estados Unidos, Europa sufrirá las consecuencias en igual o mayor medida.

Tres factores de coincidencia entre la crisis norteamericana y la española

1. En los últimos años, España ha visto **crecer los precios de sus activos inmobiliarios** de manera espectacular, incluso por encima del aumento experimentado en Estados Unidos.
2. La expansión del sector inmobiliario **se ha financiado a través de hipotecas**. El endeudamiento medio de una familia media española no es demasiado inferior al de una norteamericana, sin embargo:
 - A diferencia de Estados Unidos, en España la mayoría de hipotecas son a interés variable (vinculadas al Euribor, el tipo de interés

del mercado interbancario, que ha experimentado una subida notable en los últimos meses, lo que ha hecho más difícil el pago de la hipoteca a las familias).

- Mientras que la Reserva Federal de Estados Unidos no tiene problemas en bajar el tipo de interés para dinamizar el crecimiento económico, el Banco Central Europeo habitualmente es reticente a hacerlo (su prioridad es mantener baja la inflación, y esto implica tipos de interés altos).

3. La economía española, al igual que la norteamericana, tiene un **déficit en la balanza de pagos por cuenta corriente**; en otras palabras, importa más que exporta. Esta diferencia la tiene que cubrir con financiación del exterior (la necesidad de financiación exterior de España es, de hecho, superior a la de Estados Unidos). Esto no supondría un grave problema si no fuera porque actualmente los mercados financieros internacionales –el lugar de donde ha de salir el dinero para cubrir esta necesidad de financiación– están cerrados. Nadie da crédito.

El debate sobre la intervención del sector público

La administración americana, hasta ahora exportadora de ortodoxia económica (los mercados se autorregulan y no es necesaria la intervención del sector público en la economía), se está replanteando su posición.

La postura norteamericana ha reabierto el debate sobre cómo y cuándo debe intervenir el sector público para garantizar el correcto funcionamiento de los mercados. Desde posiciones ultraliberales se sigue defendiendo la no intervención del Estado (los bancos que lo han hecho mal acabarán por desaparecer solos, depurando así el mercado). Desde algunas posiciones de izquierdas, en cambio, se opina que no se debe utilizar el dinero público para apoyar al sector bancario («privatización de las ganancias, socialización de las pérdidas»).

El profesor Ontiveros cree que el riesgo de una no intervención es alto. Desde su punto de vista, hay que actuar para frenar el estancamiento económico y evitar la destrucción de puestos de trabajo.

Qué medidas hay que tomar en España

El sistema bancario español es un sistema moderno, y en los últimos años el Banco de España ha ejercido un control serio sobre la calidad de los activos financieros. En consecuencia, en el caso español, el problema no es el riesgo de insolencia de bancos y cajas, sino las consecuencias que se pueden derivar de la falta de liquidez del sistema: si los bancos no pueden conseguir financiación en los mercados internacionales, tampoco podrán conceder préstamos.

El principal coste son, por tanto, todos aquellos proyectos empresariales que se quedan sin financiación. Teniendo en cuenta que España todavía tiene que dar un salto para convertirse en una verdadera economía del conocimiento, la frenada de las inversiones empresariales –especialmente las inversiones en I+D– puede instalar la economía en una zona de actividades de bajo valor añadido.

Las medidas que debe poner en marcha el gobierno español tienen que estar orientadas a

reducir la desconfianza en los mercados financieros –para que bancos y cajas puedan recuperar la liquidez– y a facilitar la financiación de los proyectos empresariales.

El futuro: nuevas regulaciones de los mercados financieros

Las llamadas «hipotecas basura» norteamericanas se vincularon a activos financieros que después se vendieron por todo el mundo sin una etiqueta informativa (*rating*) adecuada sobre su nivel de riesgo. Las agencias de evaluación, encargadas de valorar este riesgo, han fallado.

En el futuro sería, por tanto, deseable una nueva «re-regulación» de los mercados financieros. Las operaciones de rescate llevadas a cabo por los gobiernos deberían tener como contrapartida el establecimiento de un nuevo «código de circulación» para evitar que se repita una situación como ésta.

(Se puede acceder a la transcripción de la ponencia del Sr. Emilio Ontiveros en el apartado de Publicaciones y Jornadas del PEMB: www.bcn2000.es)

El Plan Estratégico Metropolitano de Barcelona estrena nuevo web (www.bcn2000.es)

A mediados de septiembre, el PEMB estrenó el nuevo sitio web.

El objetivo de este cambio de interfaz era triple: convertirlo en un punto de referencia para los técnicos de planificación estratégica, darle una imagen más moderna y dinámica y dotarlo de herramientas interactivas.

En el nuevo web se han potenciado algunos de los apartados que ya existían anteriormente, como el mapa de proyectos estratégicos metropolitanos, que permite acceder a la ficha técnica de los sesenta y ocho proyectos en la perspectiva 2008, y el fondo documental, que se puede encontrar en Publicaciones del PEMB.

Algunos de los apartados y de las nuevas funcionalidades que se han incorporado al nuevo web son:

- Noticias de interés estratégico
- Un potente buscador que permite localizar fácilmente los documentos de nuestro interés
- La Galería de imágenes donde se almacenan las imágenes de los actos más relevantes organizados por el Plan
- Comunicación y prensa, desde donde se puede acceder a los dossiers de prensa entregados a los medios de comunicación y a los recortes de prensa (noticias publicadas en las que se hace referencia al Plan)
- Herramientas de comunicación con el usuario, como los apartados Danos tu opinión, Contacto e Inscripción *on line*
- La Agenda

Les invitamos a visitar nuestro web. Esperamos que sea de su agrado.



¿Qué podemos hacer para identificar y aprovechar las capacidades de los inmigrantes?

Un elevado porcentaje de los inmigrantes que llegan a Cataluña tienen formación universitaria, pero trabajan por debajo de sus capacidades porque no somos capaces de identificarlas y aprovecharlas. En esta situación, todos salimos perdiendo: no solo los inmigrantes, también la sociedad que los recibe.

El pasado 18 de septiembre se celebró en la Casa de la Convalescència de la UAB un seminario sobre «L'ocupació de la immigració a Catalunya» (La ocupación de la inmigración en Cataluña), moderado por la periodista y escritora Patrícia Gabancho y con la participación de Adela Ros, directora del IN3 (Internet Interdisciplinary Institute) de la UOC; de Xavier Testar, director del Programa Barcelona Investigación e Innovación del Ayuntamiento de Barcelona, y de Begoña Navarrete, directora de la Fundació Autònoma Solidària. Abrió el acto la presidenta del

Consejo General de la Universidad Autónoma de Barcelona, Rosa Cullell, y lo clausuró el rector de la UAB, Lluís Ferrer.

La primera cuestión que se planteó fue que –contrariamente a lo que se suele creer– un elevado porcentaje de los inmigrantes que llegan a Cataluña tienen formación universitaria. Sin embargo, hay diversos factores que hacen difícil su identificación y que dificultan el aprovechamiento de este potencial. La consecuencia es que **no solamente pierden oportunidades los inmigrantes sino también la sociedad que los recibe.**

Se debería saber sacar partido de la riqueza que supone para nuestro país el alto nivel de formación de una parte de los inmigrantes que llegan, y más si se tiene en cuenta la falta de personal cualificado, como ponen de manifiesto algunos empresarios. Quizá deberíamos plantearnos algunas preguntas como, por ejemplo: ¿sabemos identificar el potencial de los inmigrantes?, ¿tenemos mecanismos que permitan hacer emerger sus capacidades?, ¿por qué nos cuesta tanto hacerlo?

El fenómeno de la subocupación también afecta al trabajador autóctono aunque en un porcentaje menor. En cualquier caso, los índices de subocupación, en ambos casos, son más altos que en la Unión Europea.

Para invertir esta dinámica, los ponentes propusieron potenciar cuatro elementos estratégicos:

1. Agilizar los procesos de reconocimiento y homologación de las titulaciones
2. Mejorar la capacitación profesional
3. Evitar el factor discriminación
4. Interpretar la diversidad como una oportunidad

En el acto se entregó un ejemplar del informe, publicado por el Plan Estratégico Metropolitano de Barcelona, *Perdent oportunitats. El problema de la subocupació de la immigració a Catalunya* (Perdiendo oportunidades. El problema de la subocupación de la inmigración en Cataluña), elaborado por Adela Ros, Elisabet Gillemat y Xavier Aragall. Pueden acceder a este informe a través de la página web del PEMB www.bcn2000.es, en el apartado de Publicaciones.)

Casa de la Convalescència (18 de septiembre de 2008)

