



## Col·lecció d'estratègia núm. 7. **Recomanacions per a la gestió local del fet migratori a l'àrea metropolitana de Barcelona**



**Raquel Gil, Jesús Husillo i Martín Miralles**

Aquesta publicació forma part de les iniciatives per al desenvolupament de l'eix Convivència i cohesió social del Pla Estratègic Metropolità. Es tracta d'un recull de recomanacions sobre com les administracions locals poden afrontar l'arribada nombrosa de nous ciutadans i fer-ho des de la concepció i la voluntat que els serveis públics ajudin a la millor i més ràpida adaptació d'aquest col·lectius.

## Col·lecció de prospectiva núm. 12. **L'ús social del temps a la regió metropolitana de Barcelona**



**Carme Miralles-Guash**

Amb aquest informe, el PEMB planteja una nova manera d'entendre el funcionament de la ciutat i de les ciutats que configuren la metròpolis. La visió d'una ciutat des de la vessant del temps aporta nous conceptes relacionats amb les persones, amb els ciutadans, i de com aquests consumeixen el seu temps en els diferents usos que fan de la ciutat. La feina, el desplaçament, el lleure, les compres, la formació o altres activitats requereix del temps i tots són elements estretament relacionats amb les condicions de vida i amb la seva qualitat.

## Col·lecció d'indicadors estratègics núm. 2. **Indicadors de seguiment del Pla Estratègic Metropolità de Barcelona: any 2007**



**Direcció: Manuel Artís i Jordi Suriñach. Equip investigador: José Ramon García i Esther Vayá. Grup de Recerca AQR de la Universitat de Barcelona i Institut de Recerca en Economia Aplicada (IREA)**

El document que ara es presenta és el segon de la sèrie Indicadors estratègics, a través de la qual s'espera poder mesurar de manera objectiva els avenços en la implantació de les estratègies acordades i els seus efectes sobre el territori metropolità. Respecte al primer número, s'han actualitzat la majoria d'indicadors i s'hi han incorporat dades dels anys 2005 i/o, fins i tot, 2006, sempre que la disponibilitat d'informació estadística ho ha permès.

**L'Associació del Pla Estratègic Metropolità de Barcelona és una associació privada sense ànim de lucre. El Consell General de l'Associació el constitueixen més de tres-cents membres, entre els quals hi ha entitats privades, institucions públiques i administracions.**

### **Jordi Hereu**

Alcalde de Barcelona i president del Consell General

### **Jordi William Carnes**

Tercer tinent d'alcalde de l'Ajuntament de Barcelona i president de la Comissió Delegada

### **Francesc Santacana**

Coordenador general

D'acord amb la Llei orgànica 15/1999, de 13 de desembre, de protecció de dades de caràcter personal, us informem que les vostres dades han estat incorporades en un fitxer automatitzat que ha estat prèviament comunicat a l'Agència de Protecció de Dades i que té com a titular el Pla Estratègic Metropolità de Barcelona.

L'ús de les vostres dades personals tindrà caràcter confidencial i es faran servir exclusivament per a activitats relacionades amb la promoció de l'Àrea Metropolitana de Barcelona. Puntualment es podran cedir aquestes dades a entitats col·laboradores per al mateix ús.

En el supòsit de voler exercir els vostres drets d'oposició, rectificació i cancel·lació, poseu-vos en contacte amb nosaltres a la seu social del carrer Ausiàs Marc 7, 1r.



**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

Entitat 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  
Metropolità de Barcelona

Unió General de Treballadors  
de Catalunya

Universitat de Barcelona

Amb el suport de: **IBERIA**



# PEMB 24

Pla Estratègic Metropolità de Barcelona • novembre 2008

## El PEMB fa un balanç de vint anys de planificació estratègica i presenta el Model metropolità 2020

El passat 1 d'octubre es va celebrar a l'Auditori de l'edifici Imagina del Parc Barcelona Media el 8è Consell General del Pla Estratègic Metropolità de Barcelona, titulat «La Barcelona metropolità, capital de la Mediterrània, una oportunitat de futur. Vint anys de planificació estratègica».

**E**n primer lloc, el president de la Comissió Delegada del Pla, Jordi William Carnes, va presentar la memòria econòmica i estratègica del PEMB, que inclou informació detallada del seixanta-vuit projectes estratègics de l'àrea metropolitana en la perspectiva 2008.<sup>1</sup>

Tot seguit es va projectar un vídeo sobre les transformacions de l'àrea metropolitana des del 1988 fins a l'actualitat, amb la intervenció gravada de: Andreu Morillas, secretari d'Economia de la Generalitat de Catalunya; Salvador Alemany, president del Cercle d'Economia; Josep Lluís Bonet, president del Consell d'Administració de Fira de Barcelona; Josep Samitier, rector en funcions de la Universitat de Barcelona; Josep M. Àlvarez, secretari general de la Unió General de Treballadors de Catalunya; Dolors Llobet, secretària d'Acció Socioeconòmica de la Comissió Obrera Nacional de Catalunya; Joan Rosell, president del Foment del Treball Nacional; Miquel Valls, president de la Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona; Jordi Valls, president de l'Autoritat Portuària de Barcelona; Lluís Recoder, alcalde de Sant Cugat del Vallès, i Antonio Balmón, alcalde de Cornellà de Llobregat.

En la seva intervenció, l'alcalde de Barcelona va fer un balanç positiu de la tasca feta pel Pla Estratègic Metropolità durant aquests vint anys que han contribuït a configurar la Barcelona actual i a posicionar-la com una de les primeres metròpolis del món. Ara bé, aquest canvi no hauria estat possible sense l'esforç de tots els agents econòmics i socials que han treballat conjuntament



per aconseguir-ho. Fa constar, però, que cal mirar endavant i planificar què volem per al 2020.

Per tal de fer aquest pas endavant, el Pla Estratègic Metropolità de Barcelona ha elaborat el Model metropolità 2020 –que es va presentar en aquest consell–, resultat del consens de totes les institucions i agents socials implicats en el desenvolupament de l'àrea metropolitana de Barcelona.

Aquest Model metropolità 2020<sup>2</sup> es basa en cinc eixos estratègics:

1. **Governança i xarxa.** Configurar l'estructura de la governança metropolitana i les seves relacions amb la RMB, Catalunya, l'euroregió i el món.
2. **Referent global.** Reforçar la posició de l'àrea com un dels nodes de la xarxa d'innovació tecnològica.
3. **Qualitat social.** Humanitzar el territori.
4. **Infraestructures.** Planificar i concretar les infraestructures de comunicació físiques i virtuals de l'AMB i de connexió de l'AMB amb la resta del món.
5. **Sostenibilitat.**

En aquesta mateixa línia, l'alcalde va expressar quines són les deu prioritats que han de marcar el full de ruta metropolità dels propers anys i que «faran de Barcelona i de l'AMB la porta sud de la Mediterrània, el centre de comunicacions d'una euroregió que connecti l'eix mediterrani cap al sud i el nord d'Àfrica; que connecti l'eix mediterrani-atlàntic, i el sud de França».



Per l'alcalde, les deu prioritats són:<sup>3</sup>

- La coordinació de les polítiques de promoció econòmica de l'àrea metropolitana.
- La connexió i el treball en xarxa dels serveis socials metropolitans.
- L'elaboració d'un mapa d'equipaments educatius i culturals.
- Un pla d'actuació del Consorci Metropolità de l'Habitatge.
- La creació d'un òrgan comú de gestió i planejament urbanístic i territorial d'àmbit metropolità.
- La participació metropolitana en la gestió i el desenvolupament de dues infraestructures cabdals: l'aeroport i el port.
- L'articulació d'una única autoritat ferroviària de la regió metropolitana.
- La creació d'un ens que planifiqui, coordini i executi accions relatives a la xarxa viària metropolitana i que permeti disposar d'una veritable xarxa metropolitana de transport.
- Les xarxes d'infraestructures elèctriques, d'aigua, de gas, de telecomunicacions, etc., amb capacitat per garantir el creixement actual i futur de l'àrea metropolitana.
- L'elaboració i execució d'un pla integrat del sistema natural.

L'alcalde va insistir en el fet que vint anys d'experiència en el debat metropolità ens permeten ara tornar a plantejar la necessitat d'un govern metropolità capaç d'impulsar de forma eficaç i coordinada aquestes propostes i adaptar-se als nous temps. Cal disposar d'un ens amb veritable eficàcia institucional que permeti a l'àrea metropolitana afrontar amb èxit els reptes de futur. Segons les seves pròpies paraules: «Un govern metropolità capaç d'harmonitzar i guanyar pes en la presa de decisions i en les relacions amb altres espais territorials estatals i internacionals.»

A l'acte hi van assistir més de 350 persones, i va tenir un important ressò en els mitjans de comunicació.<sup>4</sup>

A la pàgina web del PEMB ([www.bcn2000.es](http://www.bcn2000.es)) podeu trobar els següents documents:

1. **Memòria estratègica 2007: a l'apartat de publicacions del PEMB**
2. **Versió íntegra del Model metropolità 2020: s'hi pot accedir des de la pàgina d'inici del web**
3. **Discurs de l'alcalde: a Jornades i Seminaris**
4. **Reculls de premsa: a Comunicació i Premsa**

# D'aquí a l'any 2015 doblarem la xarxa de metro actual

**Els ciutadans fan 366 milions de viatges l'any en metro i 203 en autobús, la qual cosa evidencia la importància per a la mobilitat del servei que desenvolupa Transports Metropolitans de Barcelona (TMB), on hi treballen 7.500 persones. Fa catorze mesos que Dídac Pestaña ocupa la Vicepresidència de TMB, un càrrec «complex», tal com ell mateix reconeix.**



**Dídac Pestaña**  
Vicepresident executiu-TMB

## En vista de les enquestes de mobilitat a l'AMB, quina és la situació actual en els hàbits i usos del transport públic?

Hem de millorar el transport públic. Tenim una bona xarxa de metro, autobús, Ferrocarrils de la Generalitat, Rodalies, tramvia..., però l'hem d'optimitzar més. Hem de fer inversions importants, que en els propers anys ens portaran a millores substancials. D'aquí al 2015 volem doblar la xarxa de metro actual. Guanyarem en extensió de xarxa i en qualitat de servei. El 40% de la xarxa final funcionarà amb metro automàtic, sense conductor. El nou sistema permetrà augmentar la capacitat de la xarxa i les freqüències.

## Serà segur un metro sense conductor?

El metro automàtic condueix cap a una xarxa més segura. Permet que els trens circulin més propers els uns als altres. Ja hem fet una prova pilot. La línia 9 serà tota automàtica. Amb quaranta-vuit quilòmetres, serà la més gran d'Europa amb aquest sistema de funcionament. El centre de control del metro controlarà l'obertura i el tancament de les portes. A l'andana hi haurà portes fixes i el tren pararà just davant d'aquestes portes de l'andana, que es tancaran abans que les del mateix metro, fet que garantirà una seguretat superior a l'actual.

## Quins són els reptes de futur més importants del transport públic metropolità?

En aquests moments tenim una xarxa de sis línies i vuitanta-sis quilòmetres d'extensió. Volem doblar-la fins als 170 quilòmetres. El setembre de 2009, la L9 ja unirà en una primera fase Badalona i Santa Coloma a través de la Sagrera, amb catorze noves estacions. El túnel gairebé ja està acabat. A finals d'aquest any rebrem l'obra, i des de l'abril fins al setembre de l'any que ve el metro funcionarà en període de proves. El 2014 tota la L9 estarà en funcionament.

El mes d'octubre inaugurarem l'ampliació de la L3 de Canyelles fins a Trinitat Nova, amb dues estacions i 1,8 quilòmetres més. La nova estació de Roquetes donarà servei a Nou Barris, que és una zona desatesa fins ara. L'altra estació, Trinitat Nova, connectarà amb la L4 i la L11, i així es convertirà en el primer enllaç de tres línies de metro.

El setembre de 2009 també s'obrirà l'ampliació de la L2 de Pep Ventura fins a Badalona Centre, la qual cosa és bàsica per a la comunicació a Badalona.

El setembre o bé octubre de 2010 la L5 continuarà d'Horta fins a Vall d'Hebron –el famós tram del Carmel–, amb tres noves estacions. De manera que d'aquí al 2010 estrenarem un total de vint estacions noves.

## I hi ha plans més enllà?

Més enllà de 2010 està pendent de programació, en l'horitzó 2014-2015, l'ampliació de la L2 de Sant Antoni fins a Parc Logístic, una línia que enllaçarà amb la L9 fins a l'aeroport. Com que compartirà la via, també s'hauran d'automatitzar els vint-i-dos quilòmetres de la L2. De manera que, entre la L2 i la L9, la xarxa automatitzada arribarà al 40% del total. També està previst connectar la L3 des d'Universitat fins a Sant Feliu, tot i que encara no hi ha projecte executiu. Amb tot plegat, l'objectiu és que a tot l'àrea metropolitana passi el que ja succeeix a la ciutat de Barcelona: que s'utilitza més el transport públic que el privat. D'aquesta manera es podria fer front als problemes de congestió en tot aquest territori.

## Cal mentalitzar els ciutadans sobre un menor ús del cotxe perquè això passi?

El que cal fer és que el transport públic arribi a tot l'entorn de la ciutat. Cal la metropolització de la xarxa de metro, que arribi a més municipis perquè els ciutadans puguin deixar el vehicle privat.

### La nova Llei de mobilitat, en quina mesura aporta vies de solució a aquests reptes?

La llei intenta aprofundir en aquestes qüestions per aconseguir una mobilitat més racional. Però si no tenim les infraestructures i serveis necessaris no resoldrem aquest problema.

### Quines accions es duen a terme per a la millor eficiència energètica i la reducció del cost pel que fa a l'impacte ambiental?

Tenim una flota de mil vuitanta autobusos. Fins a nou-cents funcionen en hora punta per tot Barcelona i el seu entorn. Contaminen menys que els cotxes, però volem reduir encara més el seu impacte. Ens hem concentrat a eliminar els òxids de nitrogen i les partícules. Per això hem incorporat una quarta part de la flota amb gas natural i una cotxera especialitzada a la Zona Franca. La resta funciona amb dièsel i compleix la normativa europea més avançada. Ara està en vigor la normativa restrictiva d'emissions Euro-4, i nosaltres ens avançarem a l'Euro-5. Fa poc hem incorporat quaranta-set vehicles nous, i cinc d'aquests ja la compleixen. D'aquí a l'any 2009 entraran dos-cents sis vehicles nous de substitució. Això vol dir que farem una inversió important en aquest sentit, atès que cada vehicle costa uns 200.000 euros.

També treballem per reduir emissions de CO<sub>2</sub>. A la cotxera de Ponent, a l'Hospitalet, tenim cent vint vehicles que funcionen amb biodièsel. Aquest combustible ara està en qüestió, perquè es requereixen grans extensions de cultiu per obtenir olis vegetals. Per tant, no apostem per un únic combustible, preferim diversificar.

### I com serà la flota del futur?

També experimentarem amb vehicles híbrids, que funcionen amb energia elèctrica, amb una

pila d'hidrogen. El vehicle consta de dos motors: un d'elèctric que no contamina i un altre de gasoil o gas natural. Les empreses constructores ja estan experimentant en aquestes unitats i nosaltres participem en un dels projectes. Disposarem d'un prototip de l'empresa aragonesa Castrosua durant dos mesos, a partir de l'octubre. Serà el primer d'Espanya. Ens el deixaran en exclusiva. Esperem que en els propers anys, entre tres i quatre, tindrem un transport públic híbrid.

### Quina valoració faria de l'àrea metropolitana pel que fa al transport públic amb relació a altres àrees metropolitanes europees?

Hem estat força temps sense fer les obres necessàries. Anem endarrerits, sens dubte. Vam passar una època molt passiva, i en els últims cinc o sis anys s'ha hagut de programar moltes ampliacions, i fer-les requereix temps. La propera ampliació de la xarxa de metro de la L3 serà petita. L'última va ser la L11, fa cinc anys. Des de la L2, a mitjans de la dècada dels noranta, que no s'ha fet res important. Madrid ha portat un ritme diferent, i les principals capitals europees fins i tot ja havien fet abans un esforç inversor a la seva xarxa. Nosaltres anem camí d'aconseguir la xarxa que necessitem. El problema és l'endarreriment provocat per la inoperància de governs anteriors.

### Així, quin escenari consideraria desitjable en l'horitzó 2020 per al transport públic de l'AMB?

Volem fer un tomb important en la mobilitat de l'AMB per garantir la cohesió d'aquest territori, on hi viuen 3 milions de persones en trenta-sis municipis. I ho volem fer molt abans de l'any 2020.

#### Dídac Pestaña

Vicepresident executiu  
Transports Metropolitans de Barcelona (TMB)



# El PEMB debat sobre l'actual crisi econòmica mundial

Alcaldes de l'àrea metropolitana de Barcelona, membres de la Comissió Delegada i del Consell de Desenvolupament Estratègic del PEMB es van reunir el passat 22 de setembre per debatre sobre l'actual crisi econòmica mundial. En aquesta quarta edició, titulada «Les transformacions en l'escena global», es va convidar el president d'Analistas Financieros Internacionales, Emilio Ontiveros.



Emilio Ontiveros en la seva intervenció.

## La crisi actual en el temps

Una anàlisi de la crisi actual en el context de les darreres dècades constata que:

- És el primer episodi de recessió i estancament de les economies des de la Segona Guerra Mundial.
- Des de la Gran Depressió (1929), és la primera crisi financera que té el seu origen en l'epicentre financer del món: Wall Street.
- Es tracta d'una crisi financera global. Encara que la crisi actual s'ha originat als Estats Units, Europa en patirà les conseqüències en la mateixa o en més gran mesura.

## Tres factors de coincidència entre la crisi nord-americana i l'espanyola

1. En els darrers anys, Espanya ha vist créixer els preus dels seus actius immobiliaris de manera espectacular, fins i tot per sobre de l'augment experimentat als Estats Units.
2. L'expansió del sector immobiliari s'ha finançat a través d'hipoteques. L'endeutament mitjà d'una família mitjana espanyola no és gaire inferior al d'una de nord-americana, però:
  - A diferència dels Estats Units, a Espanya la majoria d'hipoteques són a interès variable

(lligades a l'Euribor, el tipus d'interès del mercat interbancari, que ha experimentat una pujada notable els darrers mesos, la qual cosa ha fet més difícil el pagament de la hipoteca a les famílies).

- Mentre que la Reserva Federal dels Estats Units no té problemes a baixar els tipus d'interès per dinamitzar el creixement econòmic, el Banc Central Europeu habitualment és reticent a fer-ho (la seva prioritat és mantenir baixa la inflació, i això implica tipus d'interès alts).
3. L'economia espanyola, com la nord-americana, té un **dèficit en la balança de pagaments per compte corrent**; en altres paraules, importa més que exporta. Aquesta diferència l'ha de cobrir amb finançament de l'exterior (la necessitat de finançament exterior d'Espanya és, de fet, superior a la dels Estats Units). Això no suposaria un greu problema si no fos perquè actualment els mercats financers internacionals –el lloc del qual han de sortir els diners per cobrir aquesta necessitat de finançament– estan tancats. Ningú no dona crèdit.

## El debat sobre la intervenció del sector públic

L'administració americana, fins ara exportadora d'ortodòxia econòmica (els mercats s'autoregulen i no cal la intervenció del sector públic en l'economia), ara s'està replantejant la seva posició.

La postura nord-americana ha reobert el debat sobre com i quan ha d'intervenir el sector públic per garantir el correcte funcionament dels mercats. Des de posicions ultraliberals es continua defensant la no-intervenció de l'Estat (els bancs que ho han fet malament acabaran per desaparèixer sols, depurant així el mercat). Des d'algunes posicions d'esquerra, en canvi, s'opina que no s'ha d'utilitzar el diner públic per recolzar el sector bancari («privatització dels guanys, socialització de les pèrdues»).

El professor Ontiveros creu que el risc d'una no-intervenció és alt. Des del seu punt de vista, cal actuar per frenar l'estancament econòmic i evitar la destrucció de llocs de treball.

## Quines mesures cal prendre a Espanya

El sistema bancari espanyol és un sistema modern, i en el darrers anys el Banc d'Espanya ha exercit un control seriós sobre la qualitat dels actius financers. En conseqüència, en el cas espanyol, el problema no és el risc d'insolvència de bancs i caixes, sinó les conseqüències que es poden derivar de la manca de liquiditat del sistema: si els bancs no poden aconseguir finançament en els mercats internacionals, tampoc podran donar préstecs.

El principal cost són, doncs, tots aquells projectes empresarials que es queden sense finançament. Tenint en compte que Espanya té encara un salt a fer per esdevenir una veritable economia del coneixement, la frenada de les inversions empresarials –especialment les inversions en R+D– pot instal·lar l'economia en una zona d'activitats de baix valor afegit.

Les mesures que ha de posar en marxa el govern espanyol han d'anar, doncs, adreçades a reduir la desconfiança en els mercats financers –per tal que

bancs i caixes puguin recuperar liquiditat– i facilitar el finançament dels projectes empresarials.

## El futur: noves regulacions dels mercats financers

Les anomenades «hipoteques brossa» nord-americanes es van vincular a actius financers que després es van vendre arreu del món sense una etiqueta informativa d'avaluació (*rating*) adequada sobre el seu nivell de risc. Les agències d'avaluació, encarregades de valorar aquest risc, han fallat.

En el futur seria, doncs, desitjable una nova «regulació» dels mercats financers. Les operacions de rescat portades a terme pels governs haurien de tenir com a contrapartida l'establiment d'un nou «codi de circulació» per evitar que es repeteixi una situació com aquesta.

(Podeu accedir a la transcripció de la ponència del Sr. Emilio Ontiveros a l'apartat de Publicacions i Jornades del web del PEMB: [www.bcn2000.es](http://www.bcn2000.es))

# El Pla Estratègic Metropolità de Barcelona estrena nova web ([www.bcn2000.es](http://www.bcn2000.es))

A mitjan setembre, el PEMB va estrenar la nova pàgina web. L'objectiu d'aquest canvi d'interfície era triple: convertir-la en un punt de referència per als tècnics de planificació estratègica, donar-li una imatge més moderna i dinàmica i dotar-la d'eines interactives.

**A** la nova web s'han potenciat alguns dels apartats que ja existien anteriorment, com el **mapa de projectes estratègics metropolitans**, que permet accedir a la fitxa tècnica dels seixanta-vuit projectes en la perspectiva 2008, i el **fons documental**, que trobareu a l'apartat Publicacions del PEMB.

Alguns dels apartats i de les noves funcionalitats que s'han incorporat al nou web són:

- Notícies d'interès estratègic
- Un potent cercador que permet trobar fàcilment els documents del nostre interès
- La Galeria d'imatges, en què s'emmagatzemen les imatges dels actes més rellevants organitzats pel Pla
- Comunicació i premsa, des d'on es pot accedir als dossiers de premsa lliurats als mitjans de comunicació i als reculls de premsa (notícies publicades en què es fa referència al Pla)
- Eines de comunicació amb l'usuari com Dóna'ns la teva opinió, Contacte i la Inscripció *on line*
- L'Agenda



Us convidem a visitar el nostre web. Esperem que us agradi.

## Què podem fer per identificar i aprofitar les capacitats dels immigrants?

Un percentatge elevat dels immigrants que arriben a Catalunya tenen formació universitària, però treballen per sota de les seves capacitats perquè no som capaços d'identificar-les i aprofitar-les. En aquesta situació, tots hi perdem: no només els immigrants, sinó també la societat que els rep.

**E**l passat 18 de setembre es va celebrar a la Casa de la Convalescència de la UAB un seminari sobre «L'ocupació de la immigració a Catalunya», moderat per la periodista i escriptora Patrícia Gabancho i amb la participació d'Adela Ros, directora de l'IN3 (Internet Interdisciplinary Institute) de la UOC; de Xavier Testar, director del Programa Barcelona Recerca i Innovació de l'Ajuntament de Barcelona, i de Begoña Navarrete, directora de la Fundació Autònoma Solidària. Va obrir l'acte la presidenta del Consell

General de la Universitat Autònoma de Barcelona, Rosa Cullell, i el va clausurar el rector de la UAB, Lluís Ferrer.

La primera qüestió que es va plantejar va ser que –contràriament al que se sol creure– un percentatge elevat dels immigrants que arriben a Catalunya tenen formació universitària. Hi ha, però, diversos factors que fan difícil la seva identificació i que dificulten aprofitar aquest potencial. La conseqüència és que **no només perden oportunitats els immigrants, sinó també la societat que els rep.**

S'hauria de saber treure partit de la riquesa que pot suposar per al nostre país l'alt nivell de formació d'una part dels immigrants que hi arriben, i més si es té en compte la manca de personal qualificat que posen de manifest alguns empresaris. Potser caldria plantejar-se algunes preguntes com, per exemple: sabem identificar el potencial dels immigrants?, tenim mecanismes que permetin fer emergir les seves capacitats?, per què ens costa tant de fer-ho?

El fenomen de la subocupació afecta igualment el treballador autòcton, si bé en un percentatge més baix. En qualsevol cas, els índexs de subocupació, en ambdós casos, són dels més alts de la Unió Europea.

Per tal d'invertir aquesta dinàmica, els ponents van proposar potenciar quatre elements estratègics:

1. Agilitar els processos de reconeixement i homologació de les titulacions.
2. Millorar la capacitació professional.
3. Defugir el factor discriminació.
4. Interpretar la diversitat com una oportunitat.

A l'acte es va lliurar un exemplar de l'informe, publicat pel Pla Estratègic Metropolità de Barcelona, *Perdent oportunitats. El problema de la subocupació de la immigració a Catalunya*, elaborat per Adela Ros, Elisabet Gillemat i Xavier Aragall, que trobareu a l'apartat de Publicacions del web del PEMB ([www.bcn2000.es](http://www.bcn2000.es)).

Casa de la Convalescència (18 de setembre de 2008)

