

MONOGRÁFICO IX: COMPETITIVIDAD URBANA EN EUROPA: SITUACIÓN Y PERSPECTIVAS

1. LA IMPORTANCIA DE LAS REDES METROPOLITANAS

Las ciudades¹ de la Unión Europea constituyen su fuente principal de creación de riqueza y son un pilar fundamental de su desarrollo social, cultural y democrático. Un 80% de la población europea vive en ellas, en concreto un 20% en las urbes mayores de 250.000 habitantes. Fuente de riqueza por cuanto la alta inversión compensa los elevados niveles salariales que se dan en las metrópolis, más aún si se trata de centros industriales. Así, dada su mayor productividad, las grandes ciudades contribuyen al PIB europeo por encima de su peso relativo. Pero su centralidad no acaba ahí, pues las metrópolis se constituyen además en centros de innovación, ya que existe abundante mano de obra especializada y cualificada, y en la mayoría de los centros de educación e investigación (universidades, hospitales, etc.). Finalmente, son los nodos clave de los sistemas de transporte y comercio nacionales e internacionales.

Por tanto, el crecimiento económico futuro de la Unión Europea dependerá en buena parte de que las ciudades europeas consigan superar las amenazas que se ciernen sobre su sostenibilidad y estabilidad social, en un entorno globalizado en el que se han reducido sus tradicionales barreras protectoras; reto aún mayor para aquellas ciudades situadas en las regiones menos desarrolladas de la Unión. En este sentido, una red metropolitana competitiva significará una economía europea competitiva.

Las ciudades europeas, y en general las de los países industrializados, comparten una problemática similar. En ella se pueden destacar cuatro cuestiones: la exclusión social, la sostenibilidad ecológica, la fragmentación en la toma de decisiones y la “suburbanización”.

1. **Peligro de *dualización* social.** Las ciudades suelen presentar niveles de paro ligeramente superiores a la media europea, cifras que encubren profundas diferencias internas. Los entornos urbanos atraen a la gran mayoría de la inmigración, normalmente de baja cualificación, lo cual sumado al hecho de que más de la mitad del desempleo urbano es de larga duración, agrava la inadecuación entre oferta y demanda laboral. En paralelo, los segmentos de mayor poder adquisitivo emigran al extrarradio de las ciudades, en busca de una calidad de vida mejor y muchas veces también de una presión fiscal más favorable. Todo ello desemboca no sólo en el incremento de la delincuencia y la exclusión social, sino también en su concentración espacial (*guetización*) en los centros urbanos, fenómeno ya asentado en el Norte de Europa y en crecimiento en el Sur. Buena parte de los problemas de delincuencia y vivienda

¹ Una correcta definición de ‘ciudad’ es bastante problemática, ya que las definiciones formales vienen normalmente en términos político-administrativos, lo que en muchas ocasiones no tiene un gran sentido desde una perspectiva económica. Así, serían más relevantes las regiones funcionales (*travel to work area*), que incluyen el área de influencia inmediata de la metrópoli: ciudades dormitorio, distritos de negocios, etc. Por tanto, la definición debe ser un compromiso entre la búsqueda de una definición económica inteligible y la definición formal.

se origina en estas zonas degradadas². De esta forma la base impositiva de las ciudades se degrada de forma imparable y se amplía la desproporción entre responsabilidad y medios. Por su parte, las poblaciones circundantes se benefician de las mejoras pero no las financian.

2. **Desarrollo sostenible.** No sólo se refiere al medio ambiente, sino también a la necesidad de que las ciudades ofrezcan una oferta cultural diversificada y mantengan su destacada función comercial. En la actualidad, existe un amplio consenso en torno a la idea de que competitividad económica, inclusión social y sostenibilidad no son mutuamente excluyentes, sino que se refuerzan entre sí. Tanto es así que el principio de “desarrollo sostenible” ha sido incluido en el Tratado de Amsterdam. Además, el atractivo cultural e histórico de muchas ciudades constituye un activo sin explotar que puede influir de un modo importante en la sostenibilidad de su desarrollo.
3. **Segmentación de la política urbana.** Las principales ciudades europeas agrupadas en la red ‘Eurocities’ y representadas en el Comité de las Regiones vienen reclamando una política urbana integral, que incluya tanto a las diversas administraciones como a las dimensiones económica, medioambiental, social y cultural en una política urbana europea. Las ciudades deben enfrentarse a sus problemas y no trasladar la responsabilidad a otras instancias o a generaciones futuras, pero subsidiariedad significa no sólo que la toma de decisiones se realice en el nivel más cercano (y adecuado) al ciudadano, sino también que las autoridades urbanas intervengan en el diseño de estas políticas³, aspecto en que cuentan con el apoyo de la Comisión Europea.
4. **La ‘suburbanización’.** La armonía entre el desarrollo urbano y la conservación de los entornos rurales está sujeta a crecientes tensiones. La expansión de las metrópolis y las citadas tendencias de movimiento de población suponen no sólo un drenaje de recursos para los niveles urbanos, sino también una grave amenaza para el mantenimiento de las áreas agrícolas y naturales. Un paisaje semi-urbano indiferenciado redundaría en una mayor segregación espacial y el deterioro del entorno.

Las autoridades de la Unión Europea consideran que la existencia de una trama urbana, densa y territorialmente equilibrada es un activo que debe ser potenciado. En este sentido, la ‘Agenda 2000’ de la Comisión Europea busca combinar el desarrollo de ventajas competitivas con el mantenimiento de la cohesión social, que es precisamente lo que necesitan las áreas urbanas. Así el punto de vista urbano ha sido introducido dentro del objetivo 2 por medio de las ‘áreas urbanas en dificultades’. El planteamiento de la Comisión (COM(97)197) se centra en cuatro objetivos:

- a. **Promoción de la competitividad urbana y el empleo.** Será el objeto de análisis del presente Trabajo Monográfico.
- b. **Refuerzo de la cohesión económica y social.** Las ciudades destacan en sus esfuerzos para la integración de las minorías, los discapacitados y de la igualdad de oportunidades hombre-mujer, al tiempo que existe un creciente convencimiento de que estos programas deben formar parte de la política regional y de cohesión comunitarias, las cuales deberían entonces adoptar un enfoque menos sectorial y más

² Sí hay que indicar que las condiciones de vida en muchas barriadas construidas en las décadas de desarrollo no tienen las condiciones que cabría desear.

³ Así, Eurocities demanda que las medidas de financiación de las diversas administraciones sean integradas dentro del plan estratégico local, elaborado por la autoridad urbana en colaboración con los agentes sociales. Los programas deben ser plurianuales -para evitar corto-placismos- e integrales -no por proyectos-.

territorial. Además de los fondos estructurales⁴, existen ayudas a la educación y los 'Proyectos Urbanos Piloto' en ciudades como Amberes, Bilbao o Dublín⁵. Adicionalmente, a la solución de problemas locales va destinado el Programa URBAN⁶.

- c. **Ayuda a la inserción de las ciudades en las redes trans-europeas de transporte.** La noción de 'movilidad sostenible' se ha convertido en el principal objetivo de la política de transporte comunitaria y es un factor clave para la competitividad de las ciudades europeas. Para ello es necesario en muchos casos superar el ámbito nacional.
- d. **Promoción del desarrollo sostenible y de la calidad de vida en las ciudades.** El Programa 'Ciudades Sostenibles', que comenzó en 1993, busca la integración de objetivos medioambientales dentro de la planificación estratégica y gestión municipales. El informe 'Europe 2000+' de la Comisión Europea reconoce el impacto de la calidad de vida y el estado del entorno en el éxito de la actividad económica urbana.

En resumen, la política urbana europea se enfrenta al doble reto de mantener las ciudades a la cabeza de una economía competitiva en un entorno globalizado y de afrontar los procesos de degradación urbana. En todos esos aspectos, la Comisión Europea considera que el '*benchmarking*' y la difusión de experiencias son aspectos claves que debe ser promovidos. Para ello, deben colaborar no sólo las Administraciones, sino también el sector privado y la sociedad civil en su conjunto ('*partnership*'). Asimismo, se observa cómo cada vez es más necesario el fomento del espíritu cívico entre la población.

2. PROMOCIÓN DE LA COMPETITIVIDAD URBANA Y EL EMPLEO

Sin duda, la creación del Mercado Unico ha sido el principal factor de cambio en el entorno competitivo de las ciudades (BM, 1997). Ello ha supuesto una mayor competencia y una reducción de la protección frente a perturbaciones exteriores. Por otro lado, la globalización y la terciarización reforzarán la centralidad de las áreas metropolitanas, un fenómeno que debe permitir a las ciudades desempeñar un papel más autónomo como agentes del desarrollo.

Dicho esto, el Mercado Unico va a generar una mayor desigualdad en el interior de los países y, en particular, puede perjudicar a aquellas ciudades menos competitivas. Esto afectará al conjunto de su región pues, como ya se ha comentado, de la capacidad de la ciudad para innovar depende en buena parte el futuro económico regional. Una notable proporción de la inversión exterior se centra en las ciudades de mayores dimensiones, sobre todo en actividades como en las financieras, o en las sedes regionales de grandes empresas.

⁴ Así, los programas de competitividad y cohesión social recibirán una financiación UE de unos 170.000 millones de euros durante el quinquenio 1994-99 (0,5% del PIB de la unión). En las regiones objetivo 1, el desarrollo urbano absorbe un tercio de las ayudas, que asciende al 80% en las regiones objetivo 2.

⁵ Desde 1989 este programa viene colaborando en una serie de actuaciones urbanas concretas, fundamentalmente para la regeneración de zonas marginales (Bilbao La Vieja en Bilbao), creación de áreas de recreo y ayuda al autoempleo (Commission, 1998)

⁶ Este programa surgió en 1994, dentro de los fondos estructurales. En el período 1994-99 se destinarán 850 millones de euros para proyectos a ser desarrollados en 115 ciudades europeas.

LA RENTA DE LAS CIUDADES EUROPEAS: PIB PER CÁPITA EN ECUS-PPC (1993) (MAPA)

Ciudad	PIB per cápita	Ciudad	PIB per cápita
Amsterdam	17.448	Hamburgo	32.687
Atenas	10.799	Helsinki	15.161
Barcelona	15.492	Leipzig	9.920
Berlín	17.253	Lille	14.437
Bilbao M.	15.134	Lisboa	14.525
Birmingham	14.956	Londres	19.510
Bolonia	21.297	Lyon	17.492
Bruselas	30.525	Madrid	15.840
Burdeos	15.947	Manchester	14.688
Cardiff	13.439	Marsella	15.981
Colonia	18.621	Milán	21.779
Copenhague	19.049	Munich	21.256
Dresde	9.920	Oslo	Sin datos
Dublín	14.705	París	26.875
Düsseldorf	18.621	Roma	19.809
Edimburgo	16.278	Rotterdam	17.448
Estocolmo	16.373	Stuttgart	20.928
Estrasburgo	18.321	Turín	19.042
Frankfurt	25.306	Utrecht	17.448
Glasgow	16.278	Viena	18.293

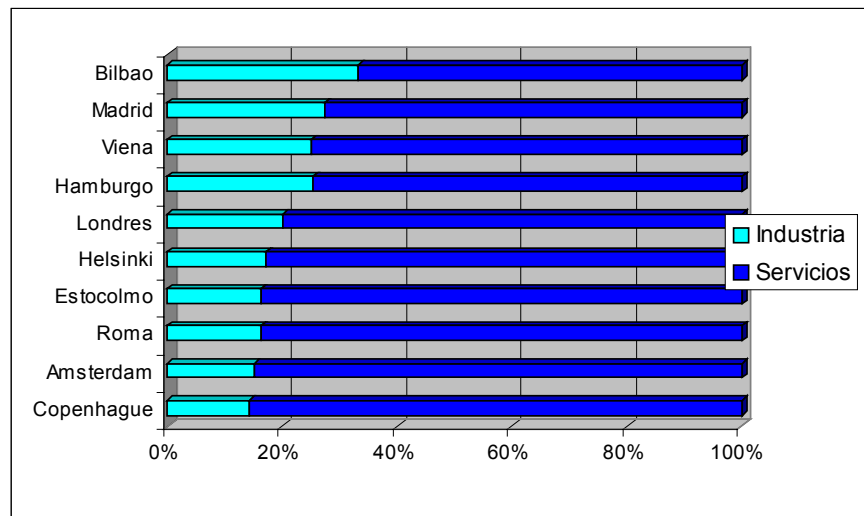
Fuente: Elaboración a partir de EUROSTAT

En un primer análisis, se puede indicar que la unión económica y monetaria presenta una serie de oportunidades y amenazas a las que las ciudades deberán enfrentarse (BM, 1997:124-9):

Oportunidades:

- Los 'centros de excelencia' europeos como Londres, Amsterdam-Rotterdam, París, la Cuenca del Rhur, Frankfurt, Stuttgart, Munich, Lyon-Grenoble, Turín y Milán absorben más de la mitad de los fondos destinados a investigación y desarrollo tecnológico, lo que les permite contemplar con optimismo el futuro
- Existe un grupo de capitales especialmente beneficiadas por los fondos de cohesión, que están creciendo por encima de la media nacional, tales como Dublín, Atenas y Lisboa.
- Aquellas ciudades que puedan beneficiarse de los nacientes proyectos de infraestructura transnacional, ya que la integración económica supone mayores intercambios comerciales y, en general, desplazamientos dentro de la UE. Por ejemplo, son de destacar las futuras conexiones de alta velocidad Rotterdam-Ruhr, Turín-Lyon, Barcelona-Madrid y Colonia-Londres.
- Finalmente, el proceso de ampliación ha generado grandes expectativas de creación de nuevos mercados y de reforzamiento de vínculos comerciales, tanto entre las ciudades del Báltico (Copenhague, Hamburgo, Estocolmo) como en la Europa central (Viena, Leipzig).

DISTRIBUCIÓN SECTORIAL DEL EMPLEO EN ALGUNAS CIUDADES EUROPEAS (1997)



Fuente: Elaboración a partir de STATISTICS FINLAND y EUSTAT

Amenazas:

- Los pequeños centros financieros se ven amenazados por la concentración de la actividad financiera en un número reducido de metrópolis (Londres, Frankfurt y París) y podrán sobrevivir sólo si se especializan en los mercados locales. La UEM perjudicará más a las bolsas de dimensión media, muy dependientes de las transacciones en moneda nacional y futuros sobre el tipo de interés. Así, algunas ciudades han tenido éxito al centrarse en servicios específicos: Dublín en fondos a largo plazo y Atenas en corretaje de bancos (ERECO, 1997).
- Las ciudades dependientes de sectores intensivos en recursos o en actividades agrícolas/industriales tradicionales. Las ciudades manufactureras se verán expuestas a la máxima competencia en comparación con aquellas especializadas en servicios, sobre todo si no son comercializables.
- Las urbes periféricas, en comparación con las tradicionales 'puertas de acceso' como Amsterdam, Hamburgo, Viena o Lyon.
- Capitales nacionales como Roma, Viena o Madrid, están sufriendo la contracción del gasto público originada por Maastricht y los subsecuentes Pactos de Estabilidad; la ralentización de la inversión pública tendrá consecuencias evidentes para la actividad constructora. Por otra parte, los procesos de descentralización supondrán un desvío de recursos en beneficio de las capitales regionales ('*subsidiarity gainers*') como Frankfurt, Edimburgo, Barcelona o Bilbao; se trata de un fenómeno importante en países como España e Italia. Ambos condicionantes no supondrán un obstáculo para Berlín a medio plazo, ya que en la práctica es una capital 'de nueva planta'; tampoco a Roma antes del 2000 (año del 'Giubileo').

3. ANÁLISIS INDIVIDUALIZADO DE 40 METRÓPOLIS EUROPEAS

EL VOLUMEN DE POBLACIÓN DE LAS METRÓPOLIS EUROPEAS (MAPA)

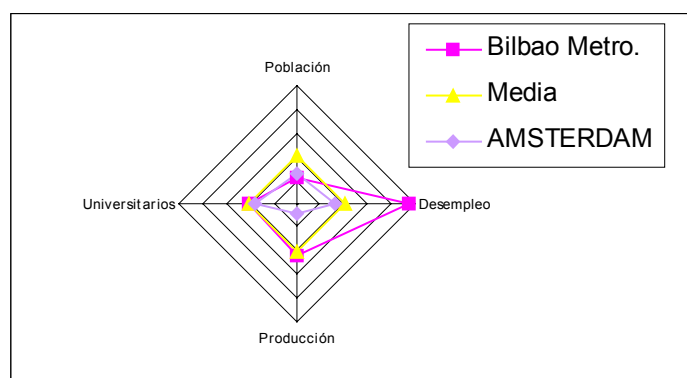
Ciudad	Población	Ciudad	Población
Amsterdam	1.077	Hamburgo	1.626
Atenas	3.100	Helsinki	929
Barcelona	3.097	Leipzig	500
Berlín	3.454	Lille	950
Bilbao M.	923	Lisboa	2.000
Birmingham	3.020	Londres	10.570
Bolonia	404	Lyon	1.262
Bruselas	1.349	Madrid	3.120
Burdeos	686	Manchester	2.578
Cardiff	309	Marsella	810
Colonia	954	Milán	1.432
Copenhague	1.700	Munich	1.241
Dresde	483	Oslo	616
Dublín	547	París	8.510
Düsseldorf	577	Roma	2.693
Edimburgo	419	Rotterdam	1.089
Estocolmo	684	Stuttgart	596
Estrasburgo	252	Turín	1.784
Frankfurt	645	Utrecht	1.060
Glasgow	688	Viena	1.564

Fuente: Elaboración a partir de EUROSTAT, EUROCITIES y EUSTAT. Años 1992-1996.

La influencia de la marcha de la economía nacional es clave para entender el futuro de las ciudades. Así, en los últimos años, las ciudades británicas y holandesas se han beneficiado del mayor dinamismo de sus economías nacionales frente a los modestos avances, por ejemplo, de las ciudades alemanas. No obstante, la economía alemana, tras el ajuste, ofrece síntomas de recuperación y la británica ha pasado la fase máxima de su ciclo. En este sentido, las previsiones de la Comisión, según las cuales los países que más crecerán serán España, Holanda, Portugal, Finlandia y Holanda, nos ofrece una pista importante a corto plazo.

En muchas de las ciudades europeas (Munich, Hamburgo), las industrias se desplazan al extrarradio, mientras que en el casco urbano permanecen los centros de administración y distribución. Esta migración, si bien habilita espacio para oficinas, origina a las administraciones municipales un grave problema fiscal. La fuerte inmigración de personal poco cualificado, no adecuado para el tipo de economía que se pretende potenciar, implicará un mayor desempleo.

I. AMSTERDAM



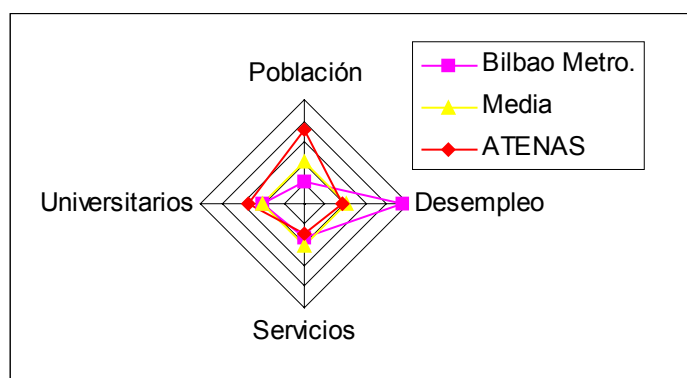
El lema '*Amsterdam, gateway to Europe*' requiere de una buena red de infraestructuras. Las terrestres se encuentran en buenas condiciones, aunque congestionadas en el centro de la ciudad, por lo que las autoridades municipales llevan un tiempo regulando estrictamente el transporte por carretera. En este sentido, se trata de una ciudad muy exigente y pionera en aspectos medioambientales.

La conexión con las redes de alta velocidad franco-belgas y alemanas constituye una gran oportunidad para su ferrocarril. Además, el transporte aéreo está en plena expansión, lo que ha llevado a Schiphol a convertirse en el cuarto aeropuerto europeo por volumen de pasajeros (el objetivo es 44 millones de pasajeros); incluso se habla de construir un tercer aeropuerto. Por otro lado, las infraestructuras de congresos ofrecen una amplia oferta, con el recientemente construido 'World Trade Center' o el Amsterdam RAI. Se trata de un aspecto clave si se tiene en cuenta que el sector terciario de Amsterdam está especializado en banca, servicios a empresas y turismo.

Pese a la incertidumbre causada por la quiebra de Fokker, el área industrial en expansión se sitúa en los suburbios de la ciudad, sede de empresas exportadoras con empleo de alta cualificación. En concreto, importantes empresas de telecomunicaciones y servicios telefónicos se han instalado ya en su 'Telepuerto', un ambicioso proyecto público-privado que debe concluirse en los primeros años de la próxima década; este proyecto ha sido posible gracias a un sistema avanzado de telecomunicaciones y a la disponibilidad de recursos humanos multilingües en todo el país, así como unos precios inmobiliarios inferiores a los de Londres o París.

El ambiente cosmopolita de Amsterdam –y su vibrante actividad cultural- es otro activo de la ciudad. Sin embargo, su naturaleza de ciudad de acogida le ha supuesto una serie de problemas en el propio centro urbano. Así, destacan la aparición de zonas marginales y las altas tasas de desempleo que presenta la población inmigrante poco cualificada, pese a sucesivos programas municipales. Por todo ello, está en marcha un ambicioso plan de renovación del centro histórico de la ciudad.

II. ATENAS



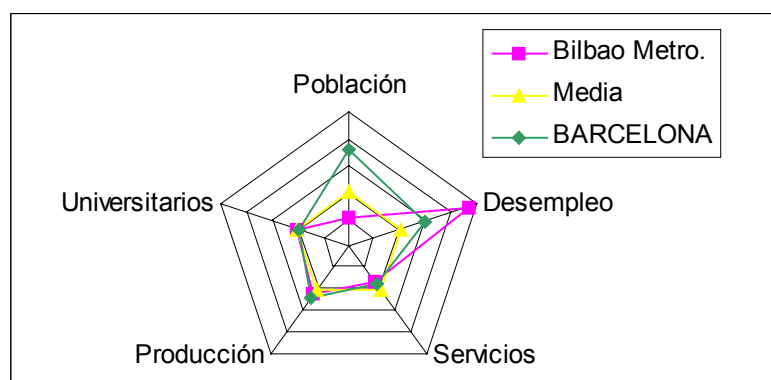
Su designación como sede de los Juegos Olímpicos del 2004 representa un importante reto para la ciudad y al mismo tiempo una gran oportunidad para solucionar los problemas que han frenado en el pasado su desarrollo: expansión urbana incontrolada, contaminación, deficiente dotación de infraestructuras, etc.

En este sentido, su red de comunicaciones presenta muchos problemas, lo que es un grave obstáculo para una ciudad en la que los ingresos por turismo son muy importantes. Por ejemplo, su aeropuerto es claramente inadecuado, si bien está en proyecto la construcción un segundo en Spata, que estaría financiado en un 85% por la UE. A su terminación, Atenas puede convertirse en un punto clave en los vuelos entre Europa y los Balcanes, Asia y Africa.

Otro proyecto de gran inversión es su nuevo ferrocarril metropolitano, que a su finalización en 1999 podría reducir la contaminación atmosférica urbana en un 35%. Esta representa una importante necesidad, dado que el crecimiento desordenado de la ciudad ha agravado los problemas de polución y congestión en el centro urbano, donde por otra parte el precio de la vivienda es muy elevado.

Esta ciudad sigue dominando la vida económica griega y crecerá por encima de la media nacional. A pesar de estancamiento del consumo y la política anti-inflacionaria del gobierno, su crecimiento económico fue notable en 1998. Los servicios bancarios continuarán su crecimiento, así como aquellos relacionados con el puerto del Pireo.

III. BARCELONA



Tras décadas de abandono, los Juegos Olímpicos de 1992 supusieron un gran impulso para las infraestructuras y la imagen exterior de la ciudad. La renovación urbanística experimentada por la ciudad es suficientemente conocida, con lo que aquí nos limitaremos a señalar que, además de la importancia del turismo, Barcelona es una de las cinco ciudades europeas preferidas para la organización de congresos. Sus planes de futuro se centran en cuatro ejes de actuación: infraestructuras, atracción de inversiones extranjeras, proyectos residenciales en barrios degradados (Raval) y centralidad tecnológica.

En lo que concierne a las infraestructuras, están aprobadas tanto las inversiones para el TAV que conecte con Madrid y la línea francesa, como la ampliación del Aeropuerto del Prat, que prevé triplicar su capacidad hasta los 30 millones de pasajeros en el año 2005. Asimismo, cuenta con uno de los principales puertos del Mediterráneo.

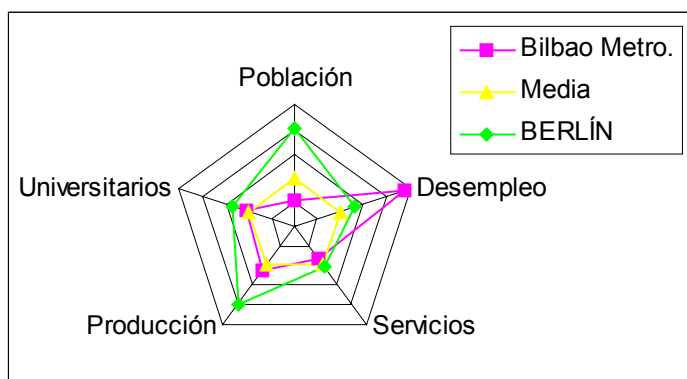
Del éxito de la atracción de capital extranjero da fe el que el 40% de las empresas catalanas esté en manos de multinacionales. Esto puede representar una amenaza, ya que muchas cuestiones escapan al ámbito de decisión local, como ha ocurrido con algunos cierres recientes (Olivetti). En contraste con el resto del país, el trabajo a tiempo parcial es importante y ocupa al 35% de la mano de obra catalana.

La regeneración de áreas urbanas es el tercer aspecto importante. Áreas del casco urbano -El Raval- se han convertido en bolsas de marginación en una ciudad donde el desempleo rozaba el 9,5% en 1996⁷. Además, hay que indicar que Barcelona cuenta con el precio de la vivienda residencial más elevado de España.

Finalmente, el Plan Estratégico 1996-2000 busca convertir a Barcelona en un centro cultural e intelectual. Algunos hitos en ese camino son el Parque de la Ciencia de la Universidad de Barcelona y el Tecnológico del Mediterráneo en la Politécnica; éste último se especializará en telecomunicaciones, ingeniería y electrónica. En este sentido, la ciudad participa con otras 25 en el proyecto de sociedad de la información impulsado por el comisario M. Bangemann, de forma que sólo Estocolmo la supera en número de iniciativas en este campo.

En resumen, si bien el área metropolitana de Barcelona será una de las que más crecerán en el próximo quinquenio, para competir en igualdad de términos con otras ciudades, será necesaria una inversión de unos 1.600 millones de pesetas en infraestructuras y urbanismo. La escasa colaboración entre el gobierno regional y local plantea algunos interrogantes sobre el futuro.

IV. BERLÍN



Si bien su economía local tocó fondo en 1994 y los avances son evidentes en la actualidad, décadas de aislamiento con el oeste del país siguen todavía pesando y a esta ciudad le queda todavía un largo camino en su conversión en capital alemana. Así por ejemplo, las carencias en servicios comercializables son todavía patentes y el nivel de cualificación es inferior al de otras metrópolis alemanas, si bien el desfase se está reduciendo.

La reconversión está siendo traumática, pues desde 1989 Berlín ha perdido 195.000 empleos industriales (155.000 sólo en la parte oriental). En un principio, la instalación de empresas en Berlín Oriental se realizó a costa de la parte occidental y sólo en los últimos años, con la llegada de empresas como Samsung, ABB o Coca-Cola, se han equilibrado ambas partes. Así, importantes empresas como Daimler-Benz, Sony o Siemens tienen previsto instalar en Berlín sus sedes regionales.

La financiación de las ingentes inversiones en infraestructuras se ha complicado, pues desde 1995 el municipio ha tenido que prescindir de los subsidios federales, por lo que ha recurrido a la venta de activos y a los préstamos. Sólo la renovación de viejos inmuebles supondrá más de 10.000 millones de marcos. Además, no debe olvidarse que en los próximos cinco años, la capitalidad supondrá un aumento de población de Berlín y sus alrededores (Brandemburgo) de en torno a un millón de personas. En este sentido, el sector de la construcción seguirá creciendo.

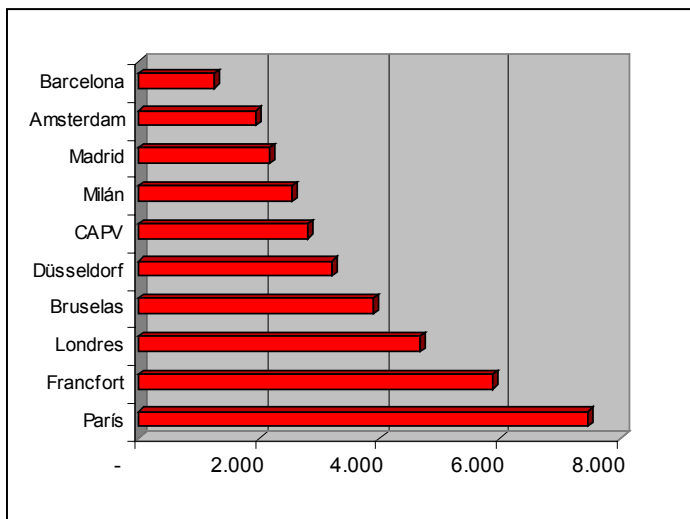
La economía berlinesa ofrece puntos fuertes como la actividad cultural -festival de cine- o el ser la sexta ciudad mundial en número de conferencias internacionales. En cuanto a las manufacturas, los dirigentes locales han dedicado grandes esfuerzos a la atracción de inversiones en sectores de alta tecnología e

⁷ Las autoridades barcelonesas han sido pioneras en programas de apoyo a la ocupación y a emprendedores en general ('Barcelona Activa').

investigación (electrónica) a través del Parque Tecnológico en Aldershof. Por todo ello, será la ciudad alemana que más vea crecer su Valor Añadido Bruto en el próximo quinquenio, y en particular su zona oriental.

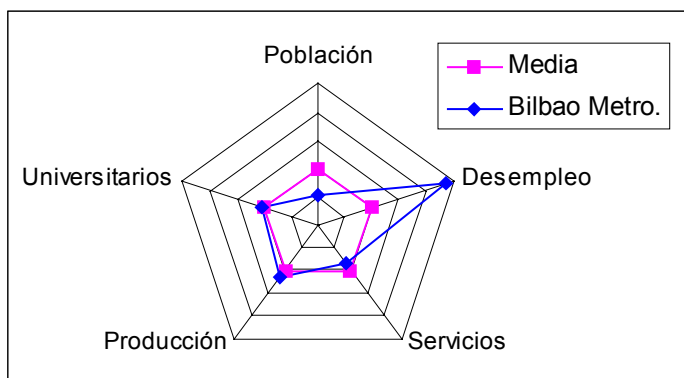
INVESTIGADORES POR MILLÓN DE HABITANTES (1998)

(El dato de la CAPV es de 1996)



Fuente: Elaboración a partir de Paris Development Agency y EUSTAT

V. BILBAO METROPOLITANO



La metrópoli bilbaína se encuentra, tras la recesión de los años 80 consecuencia del declive de sus actividades industriales tradicionales, en pleno proceso de revitalización, gracias a la apuesta por nuevas actividades económicas como la industria cultural y las nuevas tecnologías, así como la inversión en recursos humanos como salida a las elevadas tasas de desempleo. Este proceso se está materializando gracias a una intensa colaboración entre los agentes públicos y privados implicados en la vida social y económica de la metrópoli.

En esta regeneración integral aparece un conjunto de proyectos “estrella”, algunos ya realidad, tractores de una transformación que contribuirá a reforzar la posición de Bilbao como capital económica regional de un *hinterland* de cinco millones de habitantes. Entre estos proyectos destaca la recuperación de Abandoibarra, área de 345.000 m² de antiguos usos industriales en pleno centro urbano, para convertirse en una nueva zona cultural, comercial y de negocios. Dos proyectos clave lideran su proceso de cambio:

- El Museo Guggenheim Bilbao, centro internacional de arte moderno y contemporáneo que, un año después de su apertura, se ha convertido en símbolo del *nuevo Bilbao*, ciudad cultural visitada por miles de turistas de todos los países (durante el primera año de funcionamiento, el Guggenheim ha recibido 1.360.000 visitantes). La calidad de las obras que alberga, junto con el innegable valor artístico del edificio de Frank Ghery, contribuyen de un modo esencial a la potenciación de nuevas actividades económicas y a la creación de empleo.
- El Palacio Euskalduna de Congresos y de la Música, de próxima inauguración, centro que acogerá todo tipo de congresos y representaciones artísticas, favoreciendo igualmente el desarrollo económico y cultural de Bilbao.

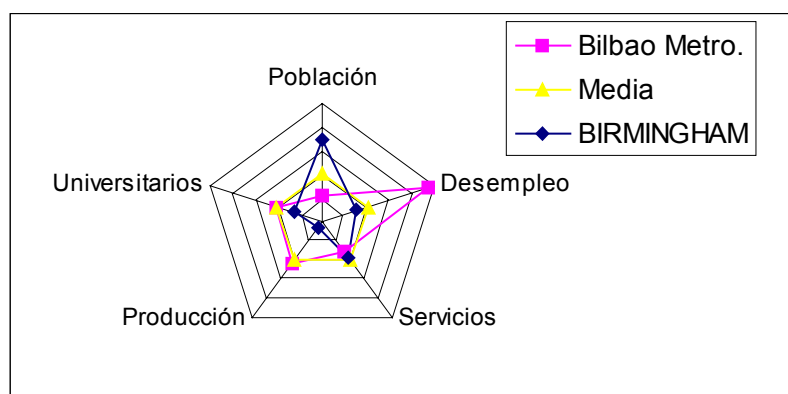
Por otro lado, se están materializando importantes proyectos para la modernización de infraestructuras de transporte esenciales para la internacionalización de las economías bilbaína y vasca. Así, el Puerto de Bilbao, uno de los principales motores tradicionales de la economía metropolitana está en proceso de ampliación con una inversión global de 110.000 millones de pesetas. Una vez finalizadas las obras contará con 3,5 millones de m² de superficie y 8 km de muelles. Asimismo, el Aeropuerto de Bilbao, principal aeropuerto del norte de España, está desarrollando un plan de expansión con la construcción de nuevas instalaciones con inversiones por importe de 10.000 millones de ptas.

Mientras quedan pendientes otras obras esenciales como la construcción de la Estación Intermodal de Transporte en el centro de Bilbao proyectada por Michael Wilford o la conexión a la red ferroviaria europea de alta velocidad, otras como la Línea I del Metro de Bilbao (la segunda entrará en marcha en el año 2001) han contribuido notablemente a la mejora de la movilidad interna en la metrópoli, reduciendo el tráfico rodado y los niveles de polución.

Finalmente, las autoridades vascas han apostado decididamente por el desarrollo de proyectos tecnológicos en torno al Parque Tecnológico de Zamudio, donde empresas de alta tecnología y un personal de elevada cualificación concentran sus actividades en los campos de las telecomunicaciones, el sector medioambiental, el software, la aeronáutica... nuevos pilares de la economía metropolitana.

De este modo, la economía del Bilbao Metropolitano y Bizkaia en su conjunto se encuentran en una fase expansiva, previéndose para 1998 un crecimiento del PIB del 5,2%, una décima más que el conjunto de la Comunidad Autónoma. Al mismo tiempo, el empleo experimenta ritmos de crecimiento notables (en 1998 se han creado 24.200 puestos de trabajo en Bizkaia), aunque las tasas de paro continúan elevadas, pero dentro de una tendencia de moderado descenso.

VI. BIRMINGHAM

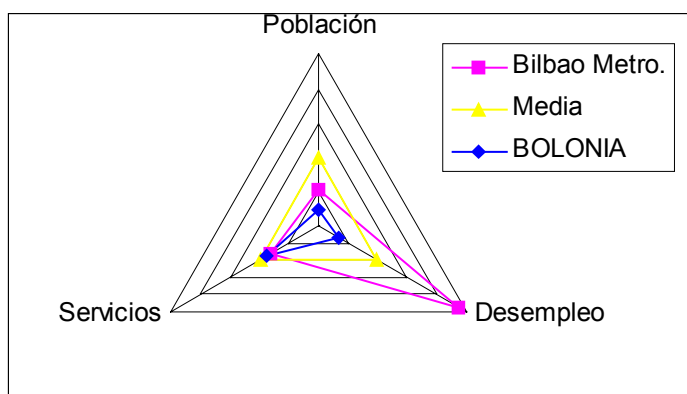


De acuerdo con Eresco (1997), Birmingham es la ciudad británica que presenta unas mejores perspectivas de crecimiento. Con casi un millón de habitantes, se trata de la segunda ciudad británica en servicios financieros y empresariales, dotada de una sólida base manufacturera (sector de la automoción) y una mano de obra cualificada; además, está situada en el corazón de la infraestructura terrestre británica.

No obstante su pasado industrial, gran parte de las actuaciones municipales se han dirigido a impulsar en el centro urbano actividades artísticas y culturales, con la cooperación con las autoridades del entorno de los 'West Midlands'. Birmingham posee el mayor número de teatros fuera de Londres. Como otras ciudades del país, su centro resultó deteriorado tras décadas de desarrollo urbanístico y en la actualidad con la inmigración. Así, el '*International Convention Centre*', el mayor de sus características en el Reino Unido, ha venido a simbolizar una confianza renovada en el futuro de la ciudad, y acompaña a otras instalaciones relevantes en materia deportiva y cultural. Si bien queda un largo trecho para que el centro de la ciudad sea atractivo, los grandes proyectos en cartera son la renovación del 'Bull Ring' en el centro urbano y el 'Masshouse/Millennium' (con una inversión de 440 millones de libras).

No obstante, el cambio no ha sido completo y el fuerte carácter industrial de la ciudad explica la profundidad de sus ciclos económicos, más aún en un entorno en el que dominan las grandes empresas; este carácter hace que la permanencia fuera de la UEM plantee serias incógnitas sobre su competitividad futura -en cuestiones como el tipo de cambio; todo ello en un contexto de deceleración del crecimiento británico-. Por el momento, los índices de creación de nuevas empresas son menores a los de otras ciudades británicas, pese a que las ayudas regionales son sustanciales.

VII. BOLONIA



Tras años de crecimiento por encima de la media nacional, la situación económica de este área metropolitana (un millón de habitantes) es privilegiada en el contexto italiano, tanto en relación con la tasa de desempleo (la más baja de Italia), como por superar incluso a Milán en valor añadido bruto por habitante.

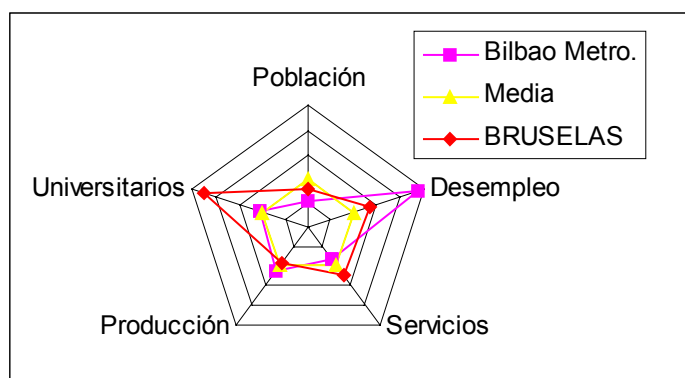
El elevado número de PYMEs exportadoras (operando en mercados tales como el Lejano Oriente o Estados Unidos) constituye la base de la economía local. Además, con sus 1,2 millones de visitantes en 1995, la Feria de Bolonia es la segunda de Italia. Las perspectivas de las manufacturas son positivas, gracias a un tejido económico robusto, con productos de calidad y mano de obra cualificada. No obstante, este entramado encuentra dos cuellos de botella: por un lado, la falta de trabajadores especializados y, por otro, el escaso desarrollo de los servicios a las empresas, en especial los financieros, herencia de décadas de monocultivo industrial. En este sentido, en 1997 entró en funcionamiento el METIM, una bolsa de ámbito local.

La capitalidad cultural europea en el 2000 ha permitido que en los últimos años se destinen gran número de recursos a:

- La restauración de buena parte de su patrimonio cultural, así como las mejoras efectuadas en su prestigiosa universidad. Situada en el centro urbano, la universidad marca la personalidad de la ciudad.
- La mejora de la movilidad urbana, con proyectos como el TAV con Florencia y la remodelación de la estación. En cuanto al automóvil, como en casi todas las ciudades italianas, el tráfico está muy congestionado; el sistema Sirio, de próxima aplicación en Roma, restringirá aún más su uso dentro de la ciudad. De hecho, Bolonia es pionera en cuanto a esta regulación, pues en 1984 un referéndum prohibió el acceso en automóvil al centro urbano.

La ciudad se beneficia de su posición central en cuanto a infraestructuras terrestres italianas. Dos proyectos reforzarán dicha centralidad: la duplicación de carriles de la autovía con Florencia y el comienzo de la construcción del tramo del TAV Bolonia-Roma, como parte de un triángulo futuro Venecia-Turín-Napoles.

VIII. BRUSELAS



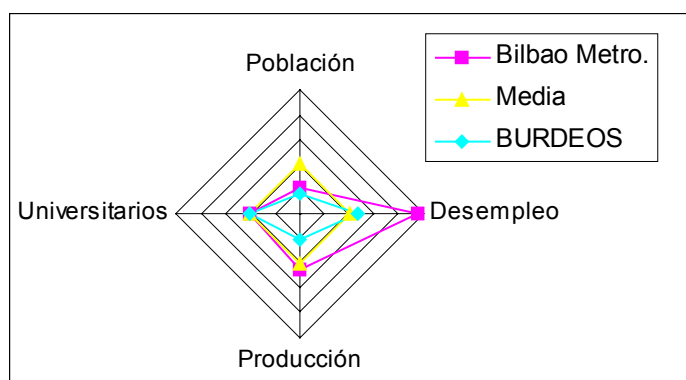
Es de esperar que, con la ampliación, siga creciendo la Bruselas comunitaria, lo que sin embargo no asegura al conjunto de la ciudad un futuro sin problemas. Bruselas es una de las ciudades europeas que han venido sufriendo con mayor crudeza el ya citado proceso de 'suburbanización' de empresas y capital humano, de forma que se da un importante desequilibrio entre la población que forma la base impositiva local y la que utiliza sus infraestructuras. El hecho de que la presión fiscal sea inferior en el área circundante a la ciudad no parece indicar cambios en el corto plazo. Es más, el previsible incremento de la presencia de instituciones de la UE y de organizaciones internacionales⁸ indica que el problema fiscal se agravará en el futuro.

A la hora de elegir residencia, no sólo los pueblos adyacentes sino ciudades como Lille (a menos de media hora en TAV) y Bonn suponen una creciente competencia. En este sentido, las conexiones en alta velocidad con París, Amsterdam, Colonia y Frankfurt previstas para el final del milenio, constituyen todo un reto. Todo esto lleva a una creciente dualización según la cual Bruselas queda habitada por rentas media-bajas y trabajadores no cualificados, en buena parte desempleados. La economía local está igualmente amenazada por el futuro de la empresa Sabena, con un plan de ajuste en ciernes.

Su Ayuntamiento ha elaborado un plan ('Regional Express Network') para proteger las áreas residenciales dentro de Bruselas mediante el desarrollo de servicios vecinales y la modernización de la economía (puerto, diversificación sectorial, casinos). Asimismo, son necesarias medidas urgentes para renovar un envejecido parque de viviendas. No obstante, persisten los problemas sobre su financiación y el programa en general adolece de cierta vaguedad.

⁸ Muchos de los empleados de las organizaciones europeas e internacionales están exentos de contribución.

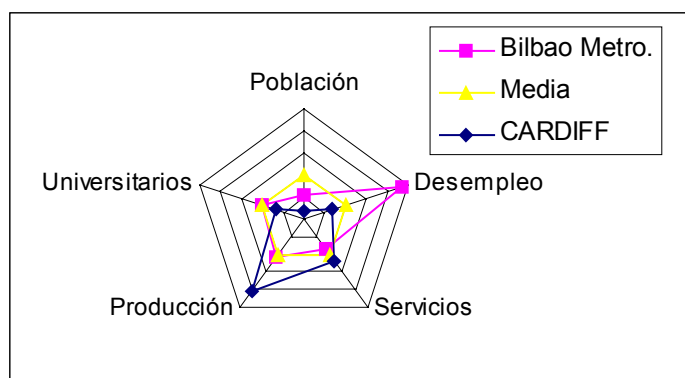
IX. BURDEOS



Aquí también, su avanzada red de transporte con el resto de Francia y España supone un riesgo de emigración desde este municipio, tanto por parte de la población como de las empresas. El desempleo en el centro urbano supera el 12%. Como el proyecto de construir un metro fue desestimado ante la oposición popular, se han puesto en marcha planes estrictos de regulación del tráfico.

Además de la tradicional industria vitivinícola y del mueble, Burdeos presenta un sector manufacturero diversificado, en el que destacan la aeronáutica, mecánica y las tecnologías de la información, sectores en los que se han anunciado recientemente importantes inversiones. Por el contrario, la industria de defensa continuará su reconversión. En cuanto a infraestructuras, su principal proyecto consiste en la renovación del puerto, con la construcción de una estación intermodal en sus cercanías.

X. CARDIFF



La reciente cumbre europea y los mundiales de rugby de 1999 le han dado una nueva notoriedad internacional a esta ciudad. Asimismo, las comunicaciones se han visto mejoradas con el nuevo puente sobre el Severn y la ampliación de la M-4.

En lo que a la regeneración urbana se refiere, junto con la peatonalización de parte de centro urbano, es necesario mencionar el ambicioso proyecto para la regeneración de la Bahía de Cardiff, que lleva ya una década en marcha; con un presupuesto de 2.400 millones de libras -un tercio de origen privado-, pretende recuperar 2.700 hectáreas de antigua área portuaria y siderúrgica en las cercanías del centro urbano. Por

otro lado, si bien el proyecto de construcción de una ciudad del deporte para el año 2000 está encontrando problemas de financiación y de viabilidad, el conjunto del proyecto ha ganado respetabilidad (FT 11-6-98); así por ejemplo, la bahía acogerá la nueva asamblea regional. La '*Cardiff Bay Development Corporation*' - órgano impulsor- estima que el 75% de los objetivos se habrán cumplido para cuando desaparezca en dos años, fecha en la que también terminarán las ayudas regionales. Además, los mundiales de rugby han supuesto la construcción del espectacular 'Millenium Stadium'.

La importancia de ciertos servicios (educación, administración pública, sanidad) supone en cierta forma una merma del dinamismo de la economía local, dado que buena parte del empleo es de baja productividad y salarios igualmente reducidos. Las manufacturas continúan siendo una importante fuente de empleo en las cercanías de Cardiff, de tal forma que ha mantenido su peso relativo, incluso puede haber escasez de ciertas cualificaciones, con la consiguiente inmigración. Así, en febrero de 1998 el desempleo en la zona era del 5,4% (2% el femenino) y sólo un 28% de los desempleados llevaba más de un año buscando empleo.

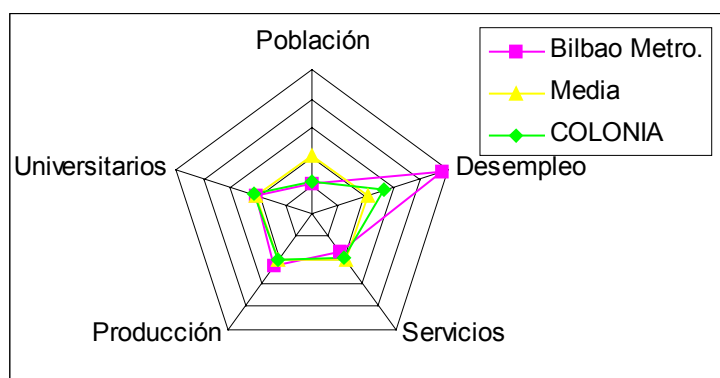
En gran medida, esta escasez viene provocada por quince años de grandes inversiones extranjeras en el Sur de Gales⁹, en su mayoría situadas en los alrededores de Cardiff: Amersham, LG, Matsushita, Bosch... Además, este desarrollo ha favorecido el establecimiento de grandes firmas financieras y de consultoría. En comparación con el sudeste de Inglaterra, los bajos precios de alquiler de sus oficinas y costes salariales hacen a Cardiff competitiva en cuanto a la instalación de servicios a empresas y financieros. La ciudad goza en el resto del país de una imagen de buen equipamiento comercial.

No obstante, como sucede en Escocia -y a diferencia de Irlanda- este desarrollo presenta bastantes características de '*branch economy*', ya que buena parte de los puestos creados no son de alta cualificación y son por tanto vulnerables. La apreciación de la libra constituye también aquí una grave amenaza. Finalmente, no han conseguido atraer a un número apreciable de sedes regionales de multinacionales, ni tampoco a departamentos de finanzas corporativas. Se trata de aspectos que las autoridades municipales pretenden remediar en su plan estratégico para el período 1997-2001.

En el futuro más inmediato Cardiff mantendrá su diferencial de renta respecto al resto de Gales. Las perspectivas son positivas en todos los sectores, si bien no es tan claro el futuro de la siderurgia (Allied Steel and Wire) y los servicios no comercializables registrarán un crecimiento moderado.

⁹ El 30% de la industria galesa pertenece a empresas extranjeras; 35% es la media escocesa y 25% la británica.

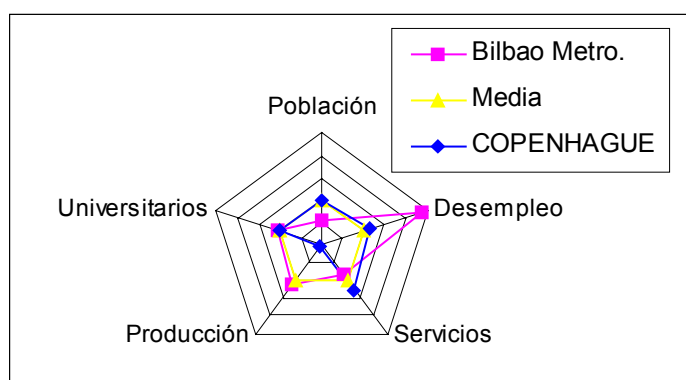
XI. COLONIA



Su posición central en la conurbación Colonia-Bonn-Düsseldorf, le permite gozar de un excelente sistema de transporte, buen nivel cultural y una mano de obra de elevada cualificación. Incluso cuenta con espacio de expansión dentro del municipio.

En 1992, autoridades locales, bancos, sindicatos y cámaras de comercio crearon el proyecto de colaboración 'Regio Rhineland'. Un ejemplo de esta colaboración es la estrategia -concertada con la ciudad de Bonn- para el desarrollo cultural y el refuerzo de su internacionalmente conocida 'Kölner Messe' (Feria Internacional). Se trata de un aspecto importante, ya que el conjunto de la región sufrirá las consecuencias del traslado de la capitalidad a Berlín en el período 1998-2001 y este impacto negativo podría ser amortiguado si Bonn atrajera un mayor número de actividades internacionales. En lo que a Colonia se refiere, buena parte del futuro de su sector servicios depende de la evolución del subsector de la comunicación, actividad fuertemente en alza en la ciudad y en el conjunto de su región.

XII. COPENHAGUE



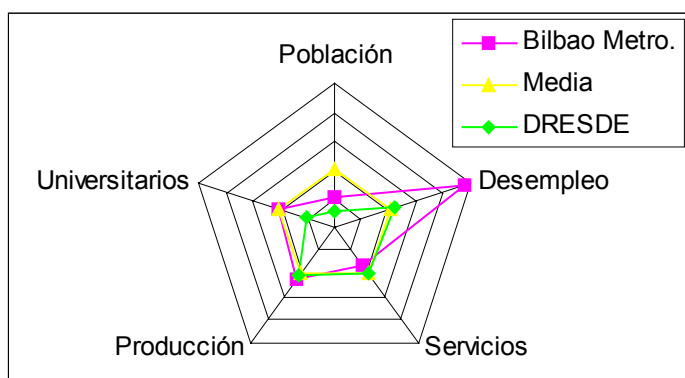
La capital de Dinamarca presenta grandes diferencias económico-sociales respecto a su entorno; así por ejemplo, su tasa de desempleo en 1997 (11,8%) superaba ampliamente la media nacional de 8,7%.

Sus infraestructuras de transporte no están congestionadas y la prevista apertura en el año 2000 de la conexión Oresund con Malmö les dará un nuevo impulso. Este puente creará un área metropolitana sueco-danesa que puede resultar muy atractiva para la instalación de empresas. Por otra parte, Copenhague

cuenta con el aeropuerto más importante de Escandinavia, con más de 17 millones de pasajeros en 1997, al tiempo que una cifra similar utilizó la vía marítima.

Su capitalidad cultural en 1996 fue un éxito desde un punto de vista del impulso de la actividad cultural. Se estima que crecerá tanto el empleo público como el privado en el sector servicios, lo que beneficiará mucho al área metropolitana. Al mismo tiempo, las autoridades han anunciado que tanto el déficit local como el nacional desaparecerán para el año 2005.

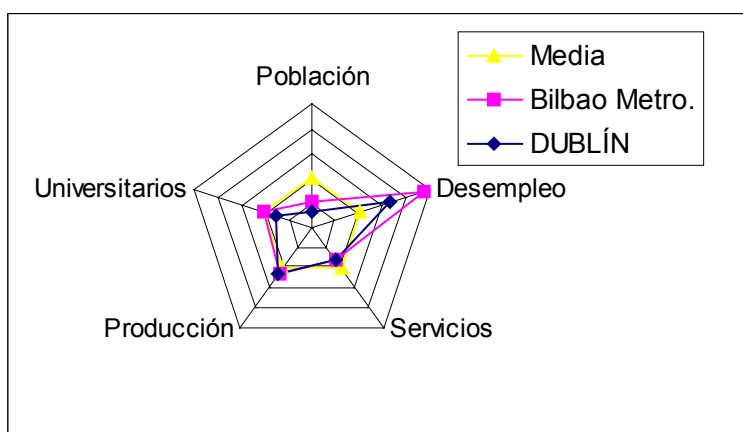
XIII. DRESDE



Esta ciudad, de casi medio millón de habitantes y situada en las puertas de Polonia y Chequia, constituye un excelente punto de contacto con los mercados de Europa Central y del Este. Su crecimiento previsto para el período 1995-2001 está por encima de la media regional, una vez que la construcción y la industria (que continúa en proceso de reconversión) han salido de su atonía. Las actividades industriales, tradicionalmente centradas en la maquinaria, se han diversificado a otros sectores como la microelectrónica o los productos farmacéuticos. Las empresas asentadas en torno a esta ciudad han invertido 50.000 millones de marcos en los últimos siete años.

Al igual que Leipzig y la región de Sajonia, su ventaja competitiva reside en un prestigioso sistema educativo que le permite contar con una mano de obra cualificada; además, goza de unos costes laborales relativamente bajos. En concreto, Dresde quiere aprovechar este potencial para convertirse en el centro tecnológico del este de Europa. Asimismo, las perspectivas son favorables en el sector de seguros y bancos. Finalmente, el desarrollo de su atractivo turístico y cultural se situaría a medio plazo.

XIV. DUBLÍN



El fuerte crecimiento de la economía irlandesa en los últimos tiempos se ha visto reflejado en su capital, metrópoli que acoge a un tercio de la población irlandesa. Incluso se ha producido un cierto retorno de la comunidad irlandesa e inmigración del Continente y Estados Unidos. En la actualidad, Irlanda cuenta con el mismo nivel de PIB per cápita que el Reino Unido.

Desde 1992 se observa un renovado interés por vivir en el casco urbano. Una serie de factores positivos explicarían esta evolución. Por un lado, el 'International Financial Services Centre' de Dublín ha alcanzado madurez y estabilidad, generando un apreciable número de empleos muy cualificados y bien remunerados. Por otro, es de destacar el establecimientos de empresas americanas (Intel, Hewlett Packard) en el área del gran Dublín; por lo general son actividades relacionadas con la informática y destinadas a la exportación. Asimismo, ha habido una importante entrada de inversiones en el comercio al por menor del centro. Finalmente, Dublín ya no es sólo la puerta de Irlanda, sino que se ha convertido en destino turístico y cultural en sí misma, gracias a proyectos como "Temple Bar".

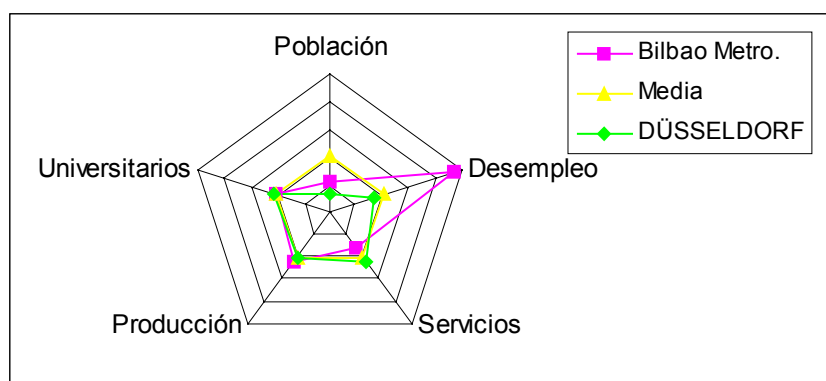
Su crecimiento se ha basado en la elevada capacitación de los recursos humanos a costes competitivos, el éxito en la atracción de inversión exterior, la baja presión fiscal y -lo que se tiende a olvidar- el aprovechamiento del potencial endógeno en áreas como la del 'software'. Su potencial dinamizador es mayor si se considera que un 43% de la población es menor de 25 años (tasa del 32% en la CAPV).

Dublín presenta sin embargo una serie de cuellos de botella en cuanto a mano de obra, vivienda y acceso al centro. En referencia a los primeros, el desempleo ha entrado en una fase de rigidez a la baja, lo que refleja el desequilibrio entre oferta y demanda. Además, la vivienda escasea, ya que las autoridades municipales ofrecieron reducciones fiscales para el desarrollo de oficinas en el centro y no para la construcción de nuevas viviendas. Finalmente, la congestión automovilística comienza a ser un problema.

Las perspectivas de la economía irlandesa son realmente positivas y el crecimiento ha permitido combinar la reducción del déficit con políticas ligeramente expansivas. Esto redundará en una expansión de los servicios públicos, mayoritariamente situados en Dublín. Si bien a un menor ritmo, la ciudad seguirá creciendo por encima de la media europea.

Como amenaza, debemos mencionar que los fondos de cohesión europeos han sido protagonistas destacados de esta expansión: Irlanda ha recibido por este concepto 4.500 millones de libras irlandesas en el quinquenio 1994-99. Su continuación es poco probable, pues las autoridades irlandesas trabajan sobre la hipótesis de que en la revisión de los fondos del año 2000, el país superará el 90% de la renta media comunitaria, con lo que dejaría de ser considerada Objetivo 1, con la consiguiente importante reducción de las ayudas.

XV. DÜSSELDORF

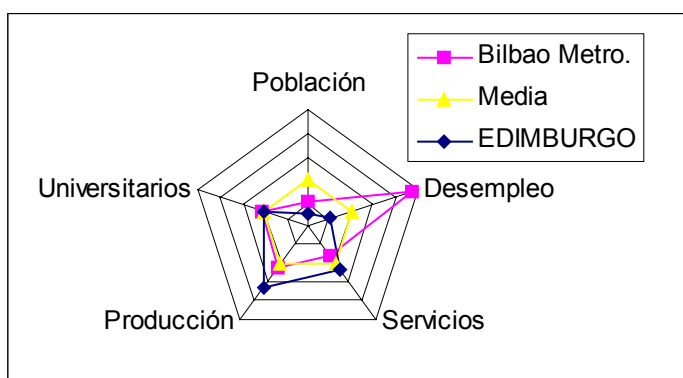


Al igual que Colonia, Düsseldorf cuenta con comunicaciones de calidad, si bien la red de carreteras se encuentra saturada en la actualidad. Así por ejemplo, este área metropolitana alberga al segundo aeropuerto alemán tras el de Frankfurt.

Düsseldorf ha centrado sus esfuerzos en reconvertir su pasado siderúrgico hacia sectores de futuro como la electrónica y la ingeniería eléctrica. Recientemente se han establecido empresas de telecomunicaciones importantes como Mannesmann, Nokia y Verbatim. Los servicios crecerán y la ciudad quiere mantenerse como segundo centro financiero de Alemania, si bien se enfrenta a una dura competencia.

Su condición de centro comercial líder de Alemania se verá reforzada de fructificar su colaboración con la ciudad vecina de Essen. Así, la colaboración con las localidades cercanas es imprescindible si se tiene en cuenta que sus perspectivas de desarrollo no son muy positivas, en gran parte debido a la situación de su comarca.

XVI. EDIMBURGO

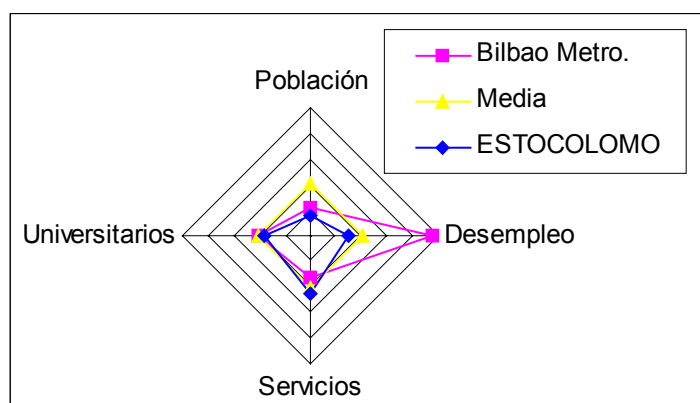


La expansión económica de esta ciudad ha sido muy importante durante los últimos tiempos, así como su terciarización, de tal forma que la industria representa en la actualidad menos del 15% del PIB local; la electrónica continúa en expansión en todo el corredor central escocés (Glasgow-Edimburgo). La pérdida de empleo neto del sector industrial está siendo ampliamente compensada por el auge del sector terciario, encabezado por las finanzas y el comercio; por el contrario, una actividad tradicional como los seguros presenta mayores debilidades competitivas.

Una mano de obra muy cualificada y un buen sistema educativo están en la base de su ventaja competitiva; la ubicación de la asamblea política escocesa en Edimburgo supone una gran oportunidad para el sector hotelero y, probablemente, un aumento del número de funcionarios, si bien sus modestas atribuciones indican que el impacto neto será reducido.

Como ocurre en otras muchas ciudades, es poco probable que las buenas perspectivas se traduzcan en una caída del desempleo, ya que buena parte de los parados tienen una reducida cualificación o son difícilmente reciclables para los servicios. Las previsiones de su Cámara de Comercio para el quinquenio 1996-2001 son que el PIB local crecerá un 10% globalmente, en torno a la media británica y el desempleo experimentará un ligero descenso (1-2 puntos).

XVII. ESTOCOLMO



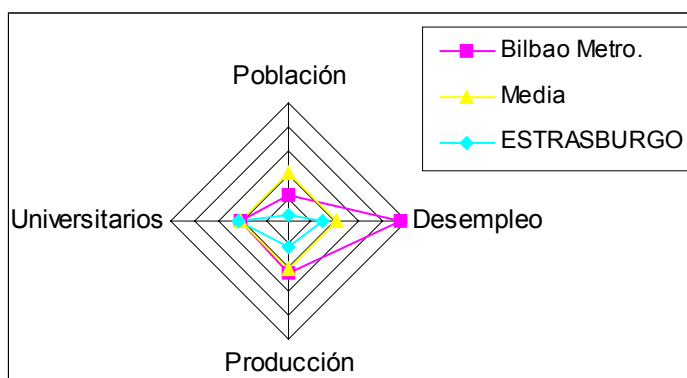
La actual capital europea de la cultura domina política y económicamente Suecia. Alberga un quinto de su empleo total y es líder indiscutible en I+D. La localización en sus alrededores de la mayoría de las empresas públicas -todavía relevante- explica que el sector público continúe siendo el primer empresario de Estocolmo.

La crisis del período 1991-94 afectó duramente a una economía poco flexible como la sueca y todavía una notable cantidad de desempleados permanece dentro de los programas públicos de reciclaje. El desempleo, casi desconocido en el pasado, se ha convertido en un problema estructural, como en el resto de Europa. Además, el empleo público seguirá descendiendo, no así la elevada presión fiscal. Este carácter crecientemente privado del empleo del futuro beneficiará más a los jóvenes que a los inmigrantes con baja cualificación.

Si bien no fue seleccionada para albergar los Juegos Olímpicos, sus comunicaciones y el estado de conservación del entorno de Estocolmo es bueno. La construcción del 'triángulo nórdico' que unirá por ferrocarril Noruega y el Sur de Suecia con Finlandia y Rusia, reforzará el papel de la ciudad como puerta hacia el renovado espacio báltico; en este sentido, Suecia ha abierto una importante delegación en San Petersburgo. Dicho triángulo es una de las 14 redes transeuropeas prioritarias para la UE. El aeropuerto y los servicios de cercanías van a ser así mismo renovados en profundidad.

Las perspectivas de Estocolmo son mejores que la media urbana europea, pues sus fundamentos gozan de una buena posición competitiva. Por un lado, cuenta con una importante presencia de manufacturas de alta tecnología, tales como electrónica, farmacia y el sector químico. Por otra parte, los servicios financieros se benefician de que la Bolsa de Estocolmo es dominante en la región nórdica en lo que se refiere a inversiones; asimismo es líder en el suministro de sistemas de comercio electrónico a otras bolsas del mundo; tras la crisis abunda el espacio para oficinas a precios razonables. Finalmente, Estocolmo es pionera en la adaptación a la futura sociedad de la información ('Proyecto Bangemann'): el uso de Internet alcanza al 14% de los ordenadores, lo que triplica la media europea y sólo es superado por Finlandia.

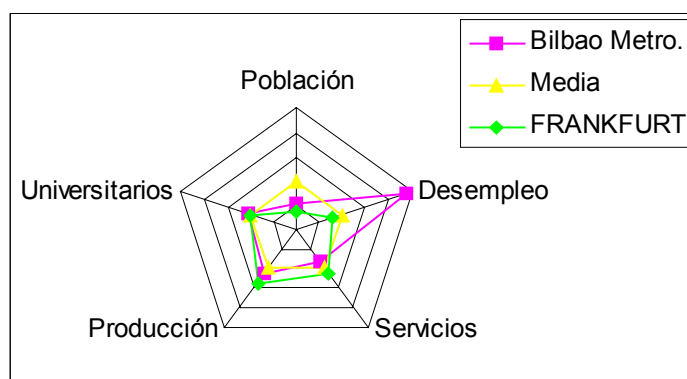
XVIII. ESTRASBURGO



Esta ciudad se beneficia de una importante presencia de instituciones europeas (Parlamento, Tribunal de Derechos Humanos y Consejo Europeo), lo que ha acentuado su carácter transfronterizo, así como su oferta cultural. Otra ventaja competitiva estriba en su fácil acceso a la red de comunicaciones alemana y su cercanía a los polos de crecimiento de Karlsruhe y Basilea, que han hecho a Estrasburgo atractiva para la inversión extranjera¹⁰. A tal efecto, ha mejorado sus conexiones terrestres con nuevos puentes sobre el Rin. Consecuentemente, se espera que el desarrollo de los servicios a empresas sea el principal yacimiento de empleo futuro.

Como ocurría con Lille, esta cercanía a polos de desarrollo ha originado cierta emigración de mano de obra cualificada. En concreto, compite directamente con las mencionadas Basilea y Karlsruhe por el objetivo de convertirse en la metrópoli del alto Rin.

XIX. FRANKFURT



Frankfurt comparte con las demás ciudades de Renania tanto las excelentes comunicaciones como la saturación del espacio urbano. El aeropuerto Rhine-Main es el mayor en carga de Europa y el segundo en número de pasajeros. En este sentido, el ambicioso programa de infraestructuras 'Visión Frankfurt 21' contempla la apuesta por un TAV entre Frankfurt y Colonia, lo que le dará acceso a la línea rápida 'Thalys' París-Bruselas-Amsterdam-Colonia; el final de las obras está previsto para enero del 2000. Además, con el

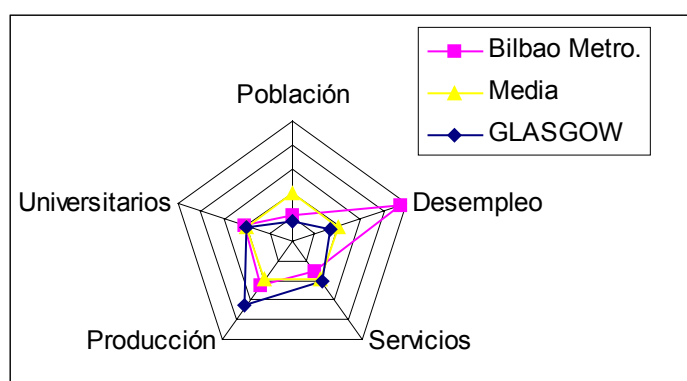
¹⁰ En 1993 el 42% del empleo industrial correspondía a empresas de capital no francés. En la región de Alsacia está instalado un tercio de las fabricantes alemanes de Francia y un 15% de los suizos (ERECO, 1997).

objeto de frenar la suburbanización, las autoridades urbanas promueven en la actualidad la reurbanización del centro.

La economía local presenta un aspecto bastante diversificado, destacando los servicios financieros de la ciudad y una sólida base industrial dispersa por la región de Hesse (química, automóvil, maquinaria, electrónica). La Bolsa de Frankfurt es la segunda de Europa y, si bien no puede competir con Londres en cuestiones internacionales, su carácter innovador le ha permitido disponer del mercado electrónico más avanzado y competitivo de Europa. En los últimos años ha recortado diferencias con Londres, de tal forma que el reciente acuerdo común se hará sobre una base paritaria. La presencia del Banco Central Europeo le da por otra parte una ventaja sobre el mercado parisino.

La pujanza de su sector servicios convierte a Frankfurt en la ciudad alemana occidental con mejores perspectivas económicas. Sin embargo, igual que en Munich, aun cuando las grandes empresas alemanas han completado su fase de ajuste gracias a las exportaciones, no se prevé que generen empleo neto.

XX. GLASGOW



Pese a los relativamente exitosos proyectos de regeneración urbana de los ochenta, la ciudad de Glasgow continúa creciendo por debajo de la media nacional y pierde población en favor de los 'new towns' de alrededor, donde se están instalando las empresas (electrónicas en Lanarkshire). Es de destacar que, como en el resto de Escocia, el desempleo femenino es inferior al masculino y éste se concentra en algunos barrios degradados como Easterhouse.

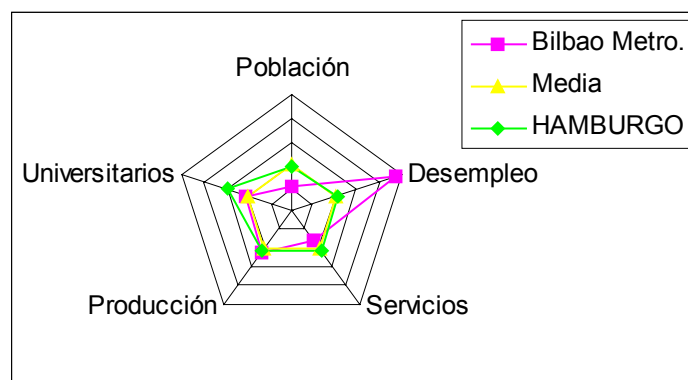
El desarrollo de los servicios, en especial los financieros (banca telefónica), apenas ha sido suficiente para contrarrestar la pérdida de empleo en la industria, que emplea en la actualidad a menos del 20% de los trabajadores. Además, como buena parte de la base industrial tiene una gran relación con el Continente, la recuperación de éste está significando un renovado impulso, siempre y cuando la libra no continúe su apreciación. La principal amenaza continúa siendo el futuro del sector naval (astilleros de Govan y Yarrow).

Buena parte de sus expectativas pasan por la capacidad de la 'Glasgow Development Agency' de seguir captando inversión extranjera para el municipio; en esta labor, resulta fundamental la cooperación entre las autoridades de la ciudad y las de la cuenca del Clyde, colaboración que se remonta a los años cuarenta.

No obstante, esta nueva reorganización de la administración local está suponiendo un descenso del número de funcionarios. A su favor cuenta con el abundante espacio de calidad para edificios de oficinas existente en el casco urbano y una red de transportes no congestionada. Se espera que esta ciudad crezca en torno a la media escocesa, lo que ya supone en sí un avance, tras décadas de declive relativo.

Su elección como 'ciudad de la Arquitectura y el Diseño' para 1999, supone un importante impulso a los notables esfuerzos que las autoridades municipales vienen realizando en este campo. Glasgow cuenta con una notable dotación de edificios de interés arquitectónico y en lo que al diseño se refiere, el objetivo es promocionar la imagen de Glasgow como un ciudad creativa ("de las ideas"), en la que la búsqueda de la excelencia es un proyecto compartido por el conjunto de la población.

XXI. HAMBURGO

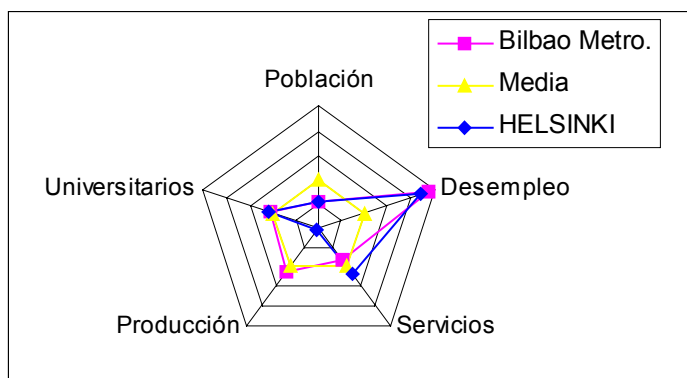


Hamburgo es la segunda ciudad más populosa de Alemania (1,7 millones) y un tradicional centro comercial de rango internacional, así como un poderoso centro editorial y de comunicación. Así, el sector servicios emplea al 75% de los trabajadores, especialmente en banca y seguros.

En su condición de primera ciudad alemana en el comercio internacional, su puerto sigue siendo un pilar esencial de la economía local; buena parte de las industrias están relacionadas con actividades portuarias tales como refinería de petróleo, transformación de productos agrícolas, etc. El Puerto de Hamburgo es el 7º mundial y el 2º europeo por volumen de tráfico –en 1997 movió 3,3 millones de TEUs en contenedores-, en directa competencia con Rotterdam por el comercio extra-europeo. Actualmente se halla inmerso en una profunda reestructuración y ampliación dentro del proyecto '*gateway to the world*'. Tras haber perdido en la pasada década casi el 20% de su empleo manufacturero, se ha desarrollado como un importante centro de ingeniería de alta tecnología con empresas como DASA y Phillips. La coincidencia de la primera y Lufthansa y Airbus, ha convertido a Hamburgo en la capital europea de la aeronáutica civil, junto con Toulouse.

Su principal objetivo estratégico es lograr ser el puente de unión con Escandinavia y aprovecharse del resucitado espacio económico báltico (50 millones de consumidores). Asimismo, se beneficiará del traslado de la capital de Alemania a la cercana Berlín.

XXII. HELSINKI



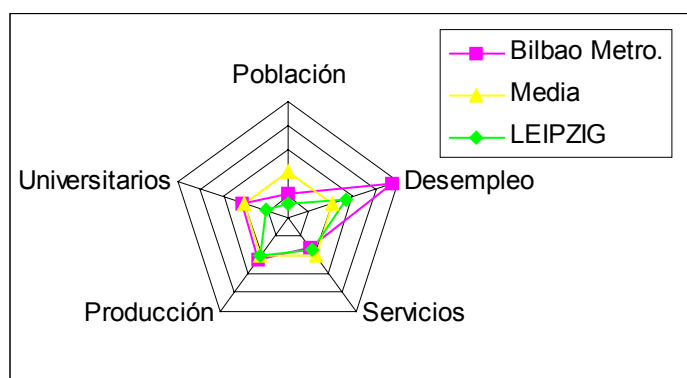
El centro político, económico y cultural de Finlandia ha asistido a una importante creación de empleo en los últimos años, así como a un crecimiento de su área de influencia. El país en su conjunto se ha recuperado ya en gran medida de la recesión de comienzos de los noventa e incluso el paro ha empezado a descender. Lo mismo ha sucedido en Helsinki, si bien en esta ciudad los mayores niveles de inmigración han supuesto que la reducción del desempleo sea menor. Dicha inmigración ha tenido un efecto beneficioso para el sector de la construcción. Asimismo, la previsible reducción de las ayudas públicas afectará menos a Helsinki que al resto de las ciudades finesas. Al igual que Oslo y Estocolmo, sus perspectivas de crecimiento son superiores a sus respectivas medias nacionales.

Pese a su posición en principio periférica, Helsinki goza de buenas comunicaciones con los países del entorno y en especial con Suecia y Estados Unidos (vía aérea). El principal proyecto de infraestructuras es el puerto, que estará finalizado para el año 2000.

Por otro lado, Helsinki es un ejemplo de aprovechamiento fructífero de las oportunidades que ofrecen las tecnologías de la información y, en concreto, de Internet. Se encuentra a la cabeza del mundial de las telecomunicaciones y Finlandia ha sido pionera en su liberalización, de tal forma que es el país europeo con menores costos de comunicación y el que más conexiones a Internet/ordenador tiene¹¹. En Helsinki, la autoridad metropolitana ha creado un partenariado con las universidades y empresas relevantes para mejorar los niveles de inversión en I+D.

¹¹ Estas cifras son más relevantes si tenemos en cuenta que los países nórdicos alcanzan cotas de 30 ordenadores por cada 100 familias, mientras que los grandes países europeos rondan los 15-20.

XXIII. LEIPZIG

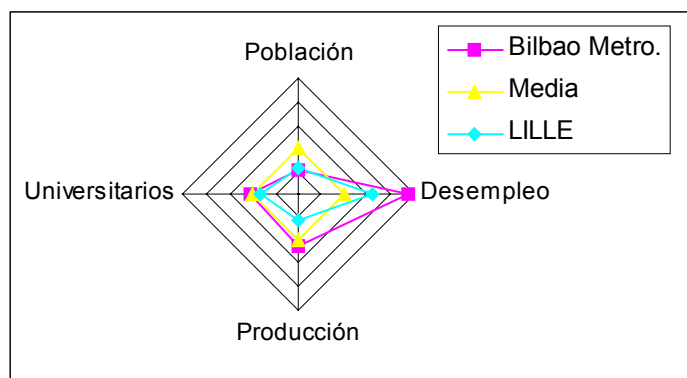


Al igual que en el conjunto de la Alemania del Este, las perspectivas de Leipzig (de un tamaño similar al de Dresde) a medio plazo son mejores que a corto, dado que debe ir adaptándose a un contexto de subsidios públicos decrecientes, si bien la actividad constructora en la región se ha recuperado del parón del bienio 1993-94.

Junto con Dresde y Berlín, Leipzig-Halle es un importante polo de crecimiento y atracción de grandes empresas. En comparación con la primera, en ésta las inversiones de empresas de alta tecnología han sido menores y las empresas nativas todavía están poco habituadas a competir en el exterior. Mejores perspectivas ofrece el sector servicios, y en concreto la banca, los seguros y el transporte.

El eje de su futuro lo constituyen su importante actividad ferial y la industria de los medios de comunicación. Ambos objetivos requieren de la mejora de las infraestructuras, área en la que han desarrollado numerosos proyectos. La calidad de vida destaca por encontrarse esta ciudad a la cabeza europea de espacios abiertos –junto con Bruselas-, ya que ocupan un 20% de su superficie urbana.

XXIV. LILLE



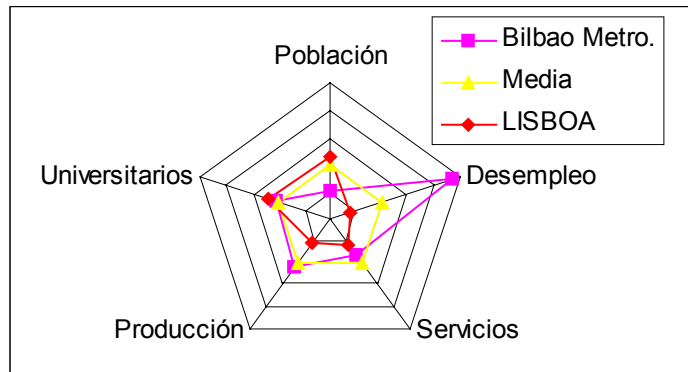
Su posición privilegiada en la red de comunicaciones europea ha consolidado su objetivo estratégico de convertirse en una metrópoli internacional en el triángulo París-Bruselas-Londres; en buena medida gracias al Eurotúnel (1994) y la reciente expansión de las líneas de TAV a Benelux y Alemania.

En este sentido, el complejo *Euralille* (abierto en 1995) buscaba beneficiarse de dicha situación y crear un centro internacional de negocios en torno a la estación. Tras unos años de atonía, Euralille ha visto reanudada su expansión en 1996 con más de Fr45 millones de inversiones. No obstante, su cercanía a París le ha supuesto un mayor riesgo, ya que en parte ha sido la capital quien ha atraído las nuevas oportunidades. Pese a que persisten problemas de inadecuación de su mano de obra, Lille está situada en la región manufacturera puntera de Francia.

Como en tantas ciudades, décadas de reestructuración industrial (textil, siderúrgica) han dejado un legado de degradación en el parque de viviendas y un desempleo estructural en Lille. En ambos casos existen planes integrales, cofinanciados por la administración central y el ayuntamiento. A comienzos de 1998, el 'pacto de relanzamiento de la ciudad' firmado entre la administración local y las cámaras de comercio, ha dividido la conurbación Lille-Roubaix-Tourcoing en tres zonas circulares (franca, de redimensionamiento y sensible) de los cuales la interior se beneficia de amplias exenciones fiscales.

Por otra parte, el recorte de las ayudas del gobierno central ha supuesto una moderación de los planes en las áreas deportivas y culturales, en particular tras el esfuerzo -infructuoso- por albergar los juegos olímpicos del 2004. Asimismo, los proyectos de consolidación de una euroregión con ciudades belgas vecinas ofrecen otra oportunidad de desarrollo.

XXV. LISBOA

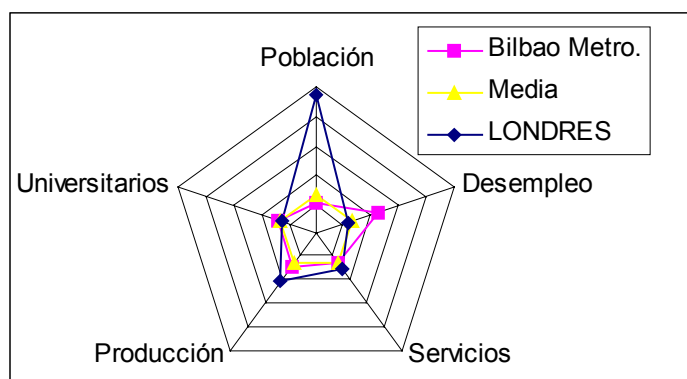


Lisboa constituye la salida al exterior de Portugal. En concreto, la Exposición Universal de 1998 ha servido para mejorar sustancialmente su dotación de infraestructuras: circunvalaciones, puentes, estación intermodal. Así, el este de la ciudad ha sido completamente transformado y en la margen derecha del Tajo se está desarrollando un proyecto de construcción de un gran área para el ocio y el tiempo libre. Todos estos proyectos contribuirán de un modo importante a la mejora del equilibrio interno de la ciudad y la calidad de vida de los lisboetas.

El Parque Tecnológico del Tajo busca dotar a la ciudad de una ventaja competitiva en actividades de tecnología: servicios marítimos y algunas áreas de la electrónica. Asimismo, el sector del automóvil, situado principalmente en los alrededores de la ciudad, junto con la Administración Pública, han sido la gran fuente creadora de empleo en los últimos años. En este sentido, Lisboa es una ciudad de servicios, si

bien la terciarización ha originado cierta inadecuación entre oferta y demanda de empleo. La reducción del déficit público y la tímida descentralización administrativa reducirán a medio plazo el crecimiento de la ciudad, en beneficio de capitales regionales como Oporto. Aún así, y en su condición de ciudad beneficiaria de los fondos de cohesión, crecerá por encima de la media urbana europea.

XXVI. LONDRES



En mayo de 1998 los londinenses aprobaban el restablecimiento de la Corporación de Londres, quince años después de su abolición. Se trata de una autoridad que puede dar a la ciudad el impulso global del que ha carecido hasta la fecha y superar así la fragmentación en la toma de decisiones que suponían los anteriores 'boroughs'. Esta fragmentación es muy evidente en el transporte, uno de los grandes problemas a los que se enfrenta la mayor metrópoli europea. Años de escasa inversión hacen que la red se encuentre saturada (más de un millón de *commuters* diarios) y obsoleta.

A nivel internacional, su posición es clave tanto en el transporte aéreo como en el ferroviario, tras la apertura del canal. La solución se presenta difícil, no sólo por la necesidad de fondos, sino por la fragmentación de áreas de competencia. No obstante, la mejora de los accesos a Heathrow y Gatwick puede aliviar un tanto la situación.

La ventaja competitiva de Londres como centro empresarial y financiero internacional no ha sido alterada de forma sustancial, se ha incluso reforzado. Un estudio encargado a la 'London Business School' por la corporación de la 'City'¹² señalaba como ventajas competitivas de Londres la menor regulación y, sobre todo, la presencia de personal muy especializado empleado en una amplia gama de servicios; asimismo, indicaba que si bien la posición hegemónica de su mercado financiero no estaba en peligro a medio plazo en áreas como derivados, divisas (dólares) y gestión de fondos, sí podría ser erosionada por decisiones tomadas en el Continente (UEM). En este sentido, debe entenderse la alianza con la Bolsa de Frankfurt, que se completará en enero de 1999¹³.

¹² Su 'Unidad de Desarrollo Económico' lleva años centrada en mantener y ampliar la posición privilegiada de la ciudad como centro empresarial y financiero. En concreto, en los últimos tiempos ha destinado un gran impulso a los partenariados en tres áreas básicas: atracción de inversión, asesoramiento sobre ayudas públicas y promoción del desarrollo de las pymes. Vid. www.cityoflondon.gov.uk.

¹³ El acuerdo contempla una futura armonización de las normas de ambos mercados sobre contratación de acciones a la que se podrían sumar otras bolsas (Ámsterdam ya ha expresado su deseo en tal sentido). Terminará en una plataforma electrónica única de contratación.

ALGUNAS BOLSAS EUROPEAS. PRINCIPALES INDICADORES (1997)

BOLSAS	Valor (1)	% Volumen Busátil	Capitalización	% Empresas Extranjeras
Londres	347	34,8	2.037.552	58,1
Alemania (2)	165	18,5	974.557	4,5
París	139	24,6	882.645	2,1
Milán	79	3,5	462.639	-
Amsterdam	-	4,9	552.638	0,4
Madrid	63	7,4	368.546	0,1

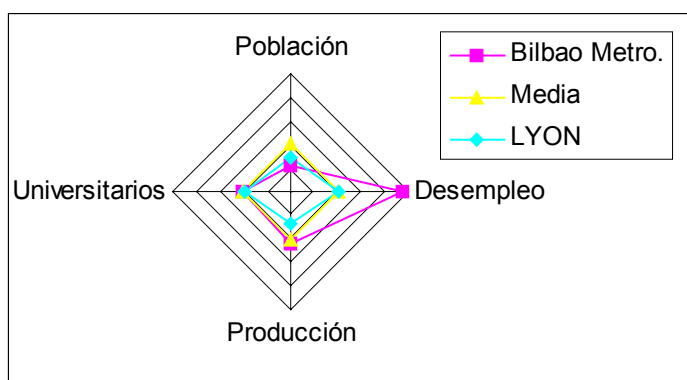
(1) Valor al cierre de 1997, en billones de ptas.

(2) Las bolsas alemanas se unificaron en 1996

Fuente: FEDERACIÓN DE BOLSAS EUROPEAS en *El País*, 12.7.98

Para completar el panorama, como ocurre con París, hay que indicar que Londres sigue siendo un centro turístico de primer grado gracias a su amplia oferta cultural. Menor es su atractivo para las multinacionales, ya que frente a la dura competencia de ciudades como París, Bruselas, Düsseldorf y Berlín, Londres presenta como debilidades unos elevados alquileres de oficinas y la citada obsolescencia de la infraestructura terrestre. Por otra parte, la Administración se ha ido desplazando fuera de Londres, proceso que la descentralización puesta en marcha no hará sino acentuar, en beneficios de capitales regionales como Cardiff o Edimburgo. En este sentido, se prevé que continúe la emigración de empresas, salvo en lo referente a sedes o en servicios de alto valor añadido.

XXVII. LYON



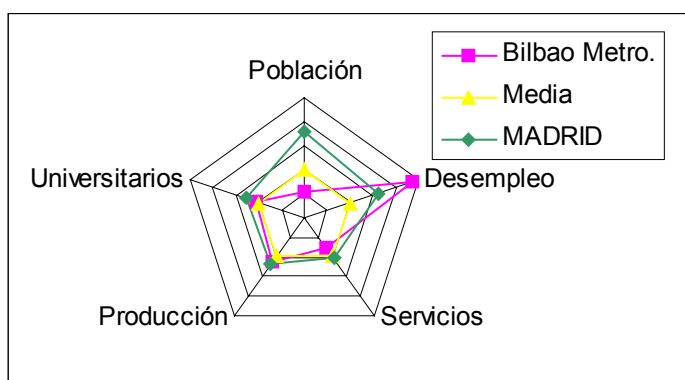
La segunda área metropolitana francesa (unos 2 millones de habitantes) se beneficia de tres grandes ventajas: una sólida base manufacturera que ha permitido el desarrollo del sector de los servicios a empresas (37,5% del empleo privado terciario), una densa trama urbana y un entorno con un gran potencial turístico. Asimismo, su crecimiento demográfico es superior a la media francesa.

Su estratégica posición geográfica le ha permitido contar con una red de transporte moderna y eficiente, destacando el TAV que conecta con Marsella y París; además, existen planes avanzados para la construcción de otra conexión con Turín. Por otro lado, su importante puerto fluvial verá reforzado su papel tras el acuerdo con Marsella por el que han puesto en común la gestión de sus puertos. Finalmente, una tercera pista será añadida al aeropuerto de Lyon, lo que le convertirá en el principal aeropuerto del Sudeste francés.

En cuanto a su sector manufacturero, la tradicional industria textil ha cedido importancia frente a otras actividades como química, mecánica y farmacia, con los consiguientes problemas de contaminación que de ello se ha derivado.

Por otro lado, la autoridad metropolitana de Lyon cuenta con un prestigioso observatorio económico (ADERLY), encargado de analizar la posición competitiva de la economía regional y atraer inversiones. Su objetivo global es convertirse en una *Eurocity* cosmopolita como Barcelona, Milán o Frankfurt, si bien todavía le falta bastante en términos de influencia económica y cultural; para ello deberá desarrollar el área Lyon-St.Etienne-Grenoble-Ginebra. En 1997 las autoridades del 'Gran Lyon' firmaron un acuerdo de partenariado con Marsella, que establecía un calendario de cumbres bilaterales que potencien sinergias de cara a posicionarse como un espacio clave en el eje mediterráneo; Barcelona podría sumarse a este proyecto a medio plazo. En cuanto a las perspectivas de crecimiento, en Francia sólo París le superará.

XXVIII. MADRID



La economía española parece haber entrado en un círculo virtuoso de baja inflación y déficit, con los tipos de interés a la baja, lo que ha redundado en altas tasas de crecimiento económico y el descenso del desempleo. Además, ha visto reforzada su imagen exterior una vez que su economía ha accedido a la primera fase de la UEM; de todo ello Madrid será una de las principales beneficiarias. Asimismo, la fase alta del ciclo económico español ha culminado en 1998, con la recuperación de la construcción, sector tradicionalmente importante en Madrid.

Este sector se ha visto también beneficiado por una serie de grandes proyectos en infraestructuras (con inversiones por importe de 15.000 millones de ptas. para el período 1994-2001). Madrid es el centro de la red de comunicaciones española y llevaba unos años muy congestionada. Está proyectada la conexión del metro con el Aeropuerto de Barajas y supondrá 200.000 millones de ptas. de inversión; asimismo, a finales de 1998 se inauguró su tercera pista, si bien su actual nivel de saturación permite suponer que a medio plazo se construirá un segundo aeropuerto. Finalmente, se prevé igualmente la construcción de una tercera circunvalación viaria (M-45).

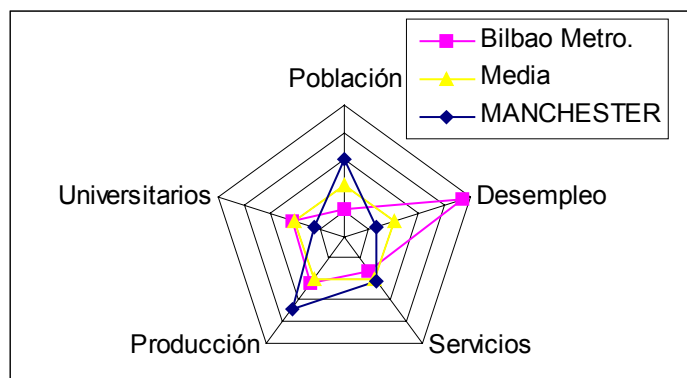
En el debe hay que anotar la austeridad del presupuesto, que supondrá moderación salarial al 10% de los trabajadores madrileños que son empleados públicos. Las empresas se sitúan en la periferia cada vez más, gracias al impulso de los parques empresariales e industriales, muchos de ellos con un nivel de ocupación total. Las ramas más dinámicas son química-farmacéutica, alimentaria y material de construcción. Además, IFEMA se ha convertido en la principal feria de España por número de expositores, si bien la Feria de Barcelona le sigue superando en número de visitantes (BM, 1998). Sus retos pendientes son la ampliación de sus instalaciones y la internacionalización de los certámenes (*Expansión*, 24-7-98).

Finalmente, Madrid es el centro del sector español de telecomunicaciones, con la presencia de multinacionales importantes; la privatización de Telefónica, así como la aparición de un segundo operador en 1997 y un tercero en 1998, han representado un fuerte impulso para este sector.

Por otro lado, la Bolsa de Madrid gestiona el 75% de la contratación española y junto con la de Barcelona, será de las más afectadas por la UEM, por lo que deberá reposicionarse competitivamente mediante inversiones en tecnología e instrumentos de innovación; así, el sistema Meff del parqué madrileño se ha

exportado a otras bolsas como la de Lisboa. Ante el anuncio de la alianza de las Bolsas de Londres y Frankfurt, la madrileña estudia crear una bolsa de valores latinoamericanos que coticen en euros, aunque no se descarta la posibilidad de unirse a la alianza.

XXIX. MANCHESTER



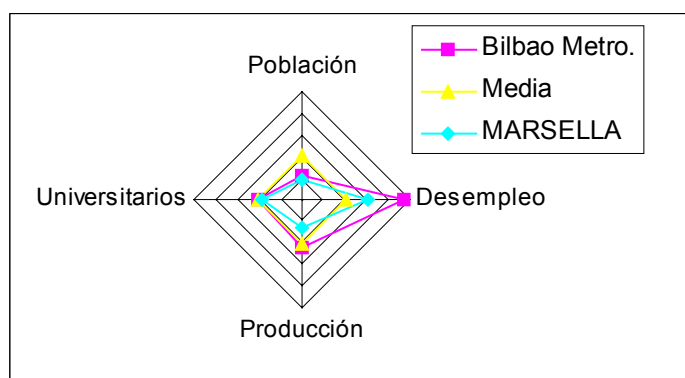
Si bien el comportamiento económico de Manchester ha estado por debajo del de otras ciudades británicas, esto ha ocurrido en buena medida por su especialización en actividades tradicionales (textiles, metal-mecánica). Entre las consecuencias, un desempleo superior a la media nacional -con bolsas de pobreza en el interior de la ciudad- y un bajo nivel de auto-empleo. Además, su debilidad en servicios avanzados (comunicación, finanzas) seguirá ralentizando su desarrollo.

Conscientes de ello, las autoridades llevan tiempo interesadas en renovar el tejido industrial. Así, Manchester fue la primera ciudad británica en contar con una estrategia telemática (1989) en la actualidad objeto de revisión, dada la necesidad de mejorar la coordinación público-privada y la rapidez en la difusión de la innovación. Manchester forma parte del grupo de 'Telecities' junto con ciudades como Helsinki, Viena y Aarhus, que trabajan en cuestiones relacionadas con el teletrabajo y sus implicaciones en la ciudad del futuro, así como en la cohesión social. Por otra parte, se han instalado una serie de incubadoras de empresas y parques tecnológicos en la ciudad.

Cuna de la revolución industrial, Manchester cuenta con el tercer aeropuerto británico tras Heathrow y Gatwick y, de acuerdo con estimaciones locales, prevé doblar en el 2005 su número de viajeros, alcanzando los 30 millones de pasajeros anuales.

Su fallida candidatura a albergar los Juegos Olímpicos del 2000 y la obtención de los Juegos de la Commonwealth en el 2002 han impulsado la renovación urbana de Manchester, con la construcción de nuevos estadios, auditorios y, lo que es muy importante, la regeneración de espacios degradados en el centro urbano. Además, la 'Millenium Commission' ha aprobado importantes proyectos en esta área, por lo que se espera que el centro esté restaurado completamente en 1999, a la vez que se corrigen parte de los errores urbanísticos anteriores y se mejora su accesibilidad.

XXX. MARSELLA

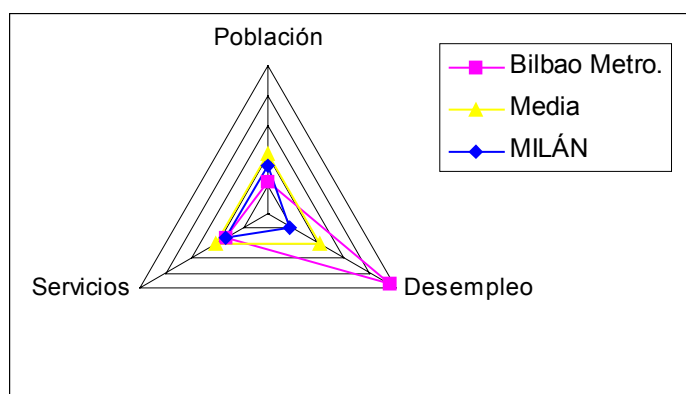


Marsella es el área metropolitana francesa que ha mostrado un crecimiento económico menor en la década 1982-92 (11,9%). Tras años de pérdidas de empleo industrial y de emigración de instalaciones productivas, ni el sector servicios (75% del empleo, en su mayoría público) ni la industria de alta tecnología han podido absorber el desempleo creado. La tasa de paro, por encima del 20%, duplica la media nacional y se dispara en algunos barrios muy degradados, donde las tensiones sociales son preocupantes; la abundante población inmigrante ha agravado la baja cualificación de este colectivo desempleado.

El plan de desarrollo económico de Marsella tiene como pilares básicos el puerto, las telecomunicaciones y la microelectrónica; estos dos últimos sectores le han convertido en el segundo polo científico de Francia. Históricamente, la ciudad se ha desarrollado en torno al puerto, el más importante del Mediterráneo y que comparte el tercer puesto europeo con Hamburgo. Se trata de un puerto que completa una red de comunicaciones terrestres y aéreas (tercer aeropuerto francés) adecuadas a las dimensiones de esta metrópoli.

De cara a detener el declive urbano y colocar a la ciudad en condiciones de beneficiarse de la pujanza del 'arco mediterráneo', destaca el proyecto 'Euromediterrané', considerado de interés nacional. Dicho plan comprende la restauración del casco antiguo, la ocupación de espacios en ruinas y la construcción de una nueva estación y campus universitario. Se ha realizado especial hincapié en el desarrollo de los servicios marítimos. No obstante, previsiblemente su crecimiento estará por debajo de la media nacional.

XXXI. MILÁN



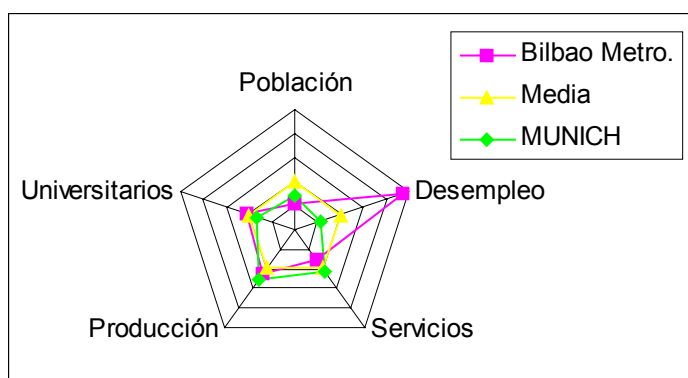
La capital comercial e industrial de Italia es una ciudad rica y desarrollada, con un desempleo inferior a la media nacional. Es de destacar que las manufacturas representan el 30% del empleo total, e incluso han ganado empleo en los últimos años. Una vez que hayan absorbido las ganancias exportadoras tras la devaluación de la lira, el crecimiento será más moderado.

La estructura empresarial local está muy diversificada, incluso existe una cierta polarización entre pequeñas y grandes empresas. Esto supone una cierta debilidad, pues las empresas medianas son importantes en los sectores tecnológicamente avanzados. Asimismo, la presencia de los servicios de calidad es importante; de hecho, un tercio de las empresas italianas está situada en Milán. Además, sus instalaciones feriales atraen a un importante número de visitantes y se han visto ampliadas recientemente con nuevos pabellones.

De cara al futuro, una cuestión clave a los ojos de las autoridades municipales es la rehabilitación del suelo industrial para que pueda servir para la instalación de nuevas empresas. Se estima que sólo en el término municipal existen más de 8,2 millones de m² de este tipo de suelos, en áreas como Bicocca o Sesto San Giovanni. En las antiguas instalaciones de Pirelli se espera alojar la nueva Universidad de Milán, así como las sedes de varias compañías y un centro de conferencias.

Las comunicaciones con otras regiones de Europa son buenas, aunque la red de transportes se está quedando obsoleta ante la parálisis de sucesivos programas. El nuevo aeropuerto de Malpensa se ha inaugurado en 1998, con una capacidad de 12 millones de pasajeros anuales.

XXXII. MUNICH

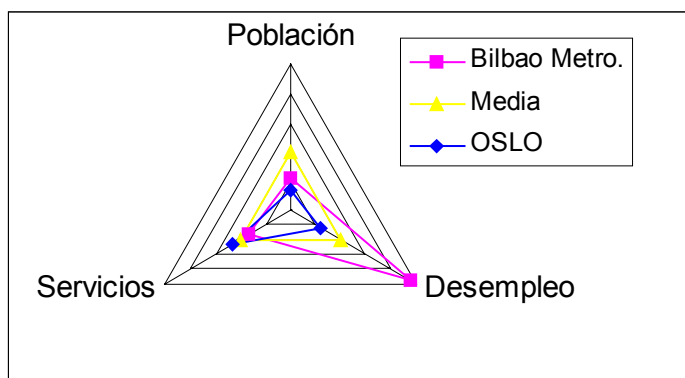


La localización de Munich es realmente privilegiada, en una de las regiones¹⁴ más ricas de Europa y cercana a las grandes metrópolis europeas. Además, la entrada de Austria en la UE y la apertura de ésta a los países de Europa Central y Oriental refuerzan su condición de encrucijada. Además, Munich está considerada la ciudad con mayores índices de seguridad ciudadana de Alemania.

Su prestigio se asienta en su condición de líder en actividades de alta tecnología y su especialización en el sector de servicios a las empresas; asimismo goza de un excelente sistema educativo. Con el objeto de mantener ese puesto de privilegio frente a la creciente competencia, al igual que Turín, está llevando a cabo grandes esfuerzos en programas incentivadores de I+D, tanto básica como aplicada.

Por otro lado, la emigración de la mano de obra cualificada y la afluencia de inmigrantes al centro de la ciudad contribuyen a que, si bien el desempleo se mantiene por debajo de la media regional, se estén acortando las diferencias. Finalmente, las empresa manufactureras han mejorado sus resultados gracias al aumento de sus exportaciones, aunque no se espera que creen empleo.

XXXIII. OSLO



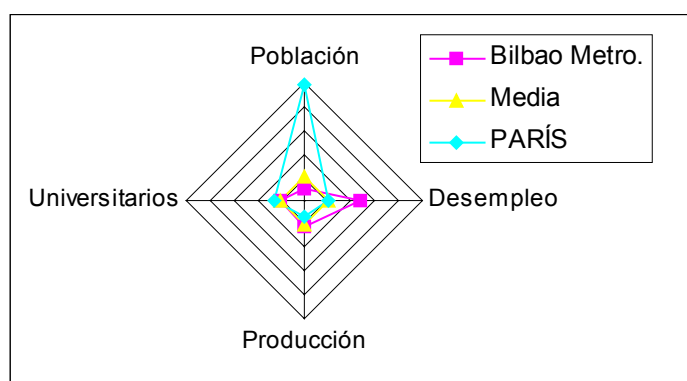
La evolución reciente de Oslo ejemplifica la difícil solución de algunos de los dilemas que acucian a los centros urbanos europeos. Así, la conservación de su entorno natural ha supuesto que la ciudad apenas

¹⁴ Baviera ha sido la región alemana que más ha crecido en las últimas décadas.

tiene espacio para crecer; pese a los intentos de las autoridades, las sedes de las grandes empresas tienen a emigrar de un centro urbano congestionado y caro. Por otro lado, las diferentes posturas adoptadas ante la reducción del empleo público, la privatización y la inmigración han dificultado las relaciones entre el Ayuntamiento y la autoridad metropolitana, lo que ha bloqueado un importante número de iniciativas. Finalmente, en el conjunto del país, Oslo tiene una imagen de ciudad insegura y degradada - si bien los índices de criminalidad se mantienen por debajo de las medias europeas-.

Todo ello explica que las perspectivas a nivel metropolitano sean mejores que las urbanas, pese a que las actividades económicas noruegas se siguen concentrando en el área de Oslo, tanto por el carácter todavía en gran medida nacional de su economía -más aún tras su renuncia a entrar en la UE-, como por las oportunidades que la privatización de ciertos servicios ofrece. Recientemente el aeropuerto ha obtenido la categoría internacional. En este sentido, la gran amenaza para el futuro económico local consiste en que las grandes empresas -como ha ocurrido con Ericsson- renuncien a mantener sus plantas en Noruega y lo consideren como un mercado abastecible desde la UE.

XXXIV. PARIS



Además de capital política y económica de Francia, París es la segunda conurbación europea. En su conjunto, la *'Ile de France'* genera un tercio del PIB nacional, aunque ha experimentado una mayor destrucción de empleo que la media nacional. Así, la industria perdió 160.000 empleos en el período 1990-94.

Sus puntos fuertes se derivan de la citada centralidad. Por un lado, presenta una concentración de multinacionales y bancos extranjeros comparable a la de Londres o Bruselas y es sede de importantes organizaciones internacionales (Unesco, OCDE); además goza de una excelente red de comunicaciones, a la que hay que sumar una amplia oferta cultural y turística (Disneyland París) y una mano de obra altamente cualificada. Todo ello hace que París sea la ciudad europea con mayor número de conferencias internacionales, muy por delante de Viena y Londres. Asimismo, supera a Frankfurt en la proporción de investigadores sobre el total de la población.

En cuanto a los transportes, además de los TAV, se puede destacar que su puerto fluvial es el segundo europeo por volumen de carga, o que sus dos aeropuertos recibieron más de 60 millones de viajeros en

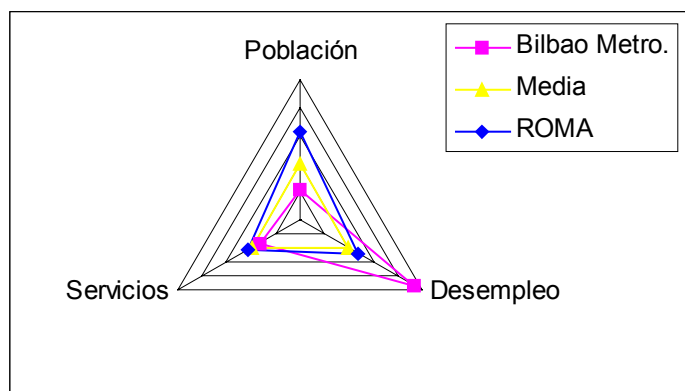
1997; por otra parte, está prevista la construcción de nuevas líneas de metro y de tren, así como un tercer aeropuerto en Beauvilliers, dada la previsible saturación a medio plazo de los ya existentes.

En los próximos años se espera que continúe el proceso de especialización geográfica según la cual el centro urbano de la aglomeración parisina se concentrará en actividades de Administración Pública, mercado bursátil y turismo cultural. Por otro lado, como solución a la saturación del espacio para oficinas en el centro urbano -particularmente en el área de 'La Défense'-, existe un proyecto con inversiones masivas (20 años), que planea construir un área de oficinas en la margen izquierda del Sena, tras el soterramiento de las líneas de ferrocarril; también se están desarrollando importantes acciones en los antiguos terrenos de la Citroën, donde se va a instalar el mayor hospital europeo (G. Pompidou), y en Boulogne-Billancourt, donde se establecerán varios canales de televisión como TF1 y Canal Plus.

A más largo plazo, se vislumbra una amenaza proveniente del futuro de la industria de defensa, que puede perder en Francia unos 60.000 empleos en el próximo quinquenio. De todas formas, su valor añadido bruto crecerá previsiblemente por encima de la media francesa.

Finalmente, la Bolsa parisina es la segunda de Europa y se ha caracterizado en los últimos tiempos por su innovación (*Le Nouveau Marché*). Sin embargo, las buenas perspectivas que supone el nacimiento del *euro* pueden frustrarse con la anunciada alianza entre las bolsas de Frankfurt y Londres. No parece probable que se integre en dicho acuerdo, por lo que deberá buscar a su vez alianzas con otras bolsas europeas o americanas.

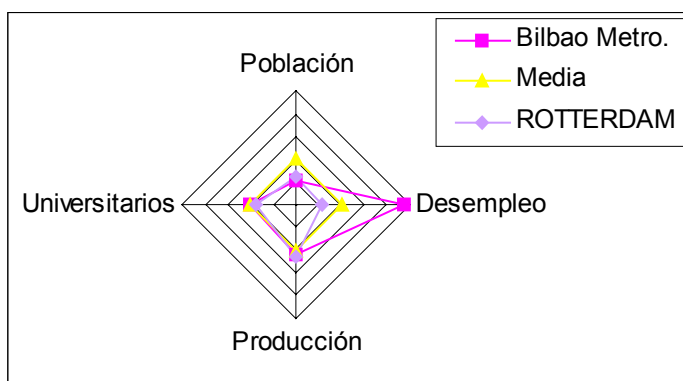
XXXV. ROMA



La vida económica de la capital de Italia está marcada por la presencia de la Administración Pública, lo cual supuso un colchón en los ochenta pero es ahora un obstáculo dadas las medidas de austeridad presupuestaria adoptadas. Por otro lado, la previsible venta de propiedades por parte de los fondos de pensiones deprimirá el mercado inmobiliario, al igual que en el resto de Italia. La importancia menor de la industria explica que esta ciudad no se viera muy beneficiada por la recuperación de las exportaciones italianas del período 1994-95.

La congestión del tráfico urbano y la polución consiguiente continúan siendo un grave problema para la ciudad; asimismo, si bien hay planes previstos para el 'Giubileo' del año 2000 (se prevé que la cifra de visitantes aumente en 18 millones), no se sabe muy bien si serán desarrollados en su totalidad, como ocurre con el TAV con Nápoles o la ampliación del aeropuerto de Fiumicino. Este y el de Ciampino albergan un enorme tráfico aéreo, de más de 20 millones de pasajeros. El intento por albergar los Juegos Olímpicos del 2004 permitió sacar adelante algunos proyectos en dificultades. En resumen, los planes de inversión pública son esenciales para el futuro económico de Roma. En general, sus perspectivas de crecimiento son menos optimistas que la media italiana.

XXXVI. ROTTERDAM

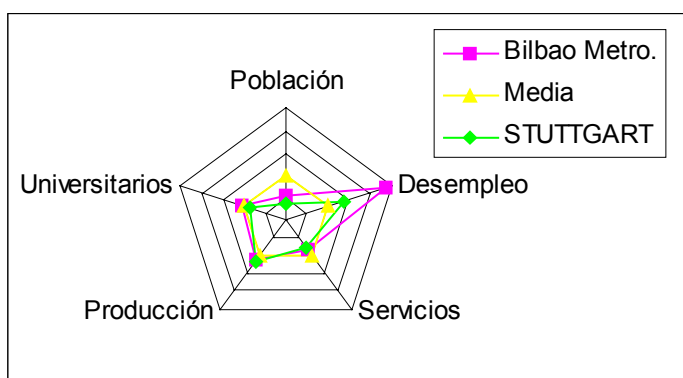


Su situación en la desembocadura del Rin le ha convertido en el mayor puerto del mundo y la entrada natural del comercio con la UE. De esta forma, la economía local gira en torno al puerto, de modo que la autoridad portuaria y la metropolitana son los pilares de la política urbana. El puerto lleva a cabo un ambicioso plan de remodelación centrado en la especialización en cuatro áreas: contenedores, distribución, alimentos y química. Esta dependencia mediatiza el futuro de la ciudad, dado el escaso desarrollo del sector servicios -el turismo apenas está desarrollado- y la existencia de un sector manufacturero especializado en sectores tradicionales (petroquímico, siderúrgico).

Pese al esfuerzo destinado en los pasados años a la renovación del centro urbano, éste se encuentra en peor situación que la región circundante en tasas de desempleo, despoblación y, en general, calidad de vida. Como fortaleza, Rotterdam ofrece abundante espacio de oficinas a precios bajos en relación con Amsterdam, Bruselas o las ciudades alemanas. Aquí, las perspectivas de empleo no son muy alentadoras y el crecimiento seguirá por debajo de la media nacional.

En cuanto a las comunicaciones, en el año 2005 estará conectada con la cuenca del Ruhr por tren. El futuro del aeropuerto de Zestienhoven -a 10 minutos del centro urbano- no está claro y la solución, como ocurre con la ampliación del puerto, debe pasar por una mayor cooperación de Rotterdam con los municipios colindantes.

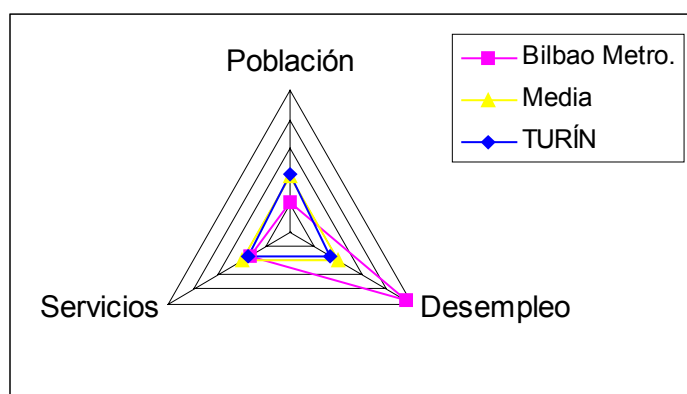
XXXVII. STUTTGART



Como en otras ciudades tradicionalmente industriales, la escasez relativa de servicios a las empresas supone un obstáculo al desarrollo en Stuttgart. En este sentido, el objetivo de la ciudad es superar esta debilidad y convertirse en el centro de servicios del sudoeste de Alemania, comparable al papel que Munich y Frankfurt cumplen en sus áreas respectivas. Con la recuperación de sus grandes empresas de bienes de capital (Daimler-Benz, Bosch), existe potencial económico y educativo, pero dado lo ambicioso del proyecto, su viabilidad no es del todo segura.

Esencialmente, presenta una importante necesidad de descongestión del centro, para lo cual se está haciendo hincapié en el transporte público; así por ejemplo, el soterramiento de la terminal ferroviaria de carga liberará un amplio espacio en el centro. Aparte de esta situación, sus perspectivas económicas generales son positivas.

XXXVIII. TURÍN



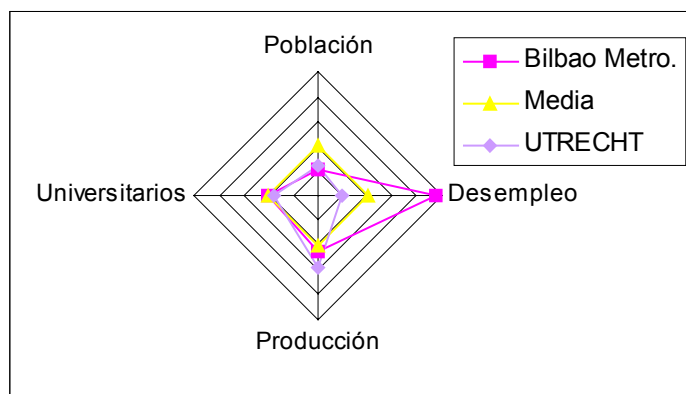
Turín es una ciudad eminentemente industrial, en la que este sector supone el 43% del Valor Añadido Bruto; de hecho, sólo Stuttgart presenta una mayor proporción. Se trata además de una industria con una fuerte tendencia a la exportación. Su antigua especialización en industria pesada (bienes de equipo y automóvil) le ha hecho perder puestos en renta per cápita, por lo que en la actualidad trata de dirigir su notable capital tecnológico y humano, fruto de su tradición industrial, hacia sectores de alta tecnología como la aeronáutica y robótica; además, el sector editorial mantiene su importancia relativa.

Así, el gasto en I+D del Piamonte supera el 3% del PIB y representa un tercio del total italiano, a través de una red de cuatro parques tecnológicos sectoriales ('tecnorete'); el parque de industrias medioambientales es el más reciente. Asimismo, la red de fibra óptica está instalada en toda la ciudad. Por otra parte, esta orientación reduciría la dependencia actual respecto a las grandes empresas; por ejemplo, Fiat representa un tercio del empleo industrial en la región. El sector servicios está marcado por la importancia de los bancos y los seguros. SAI es la tercera empresa aseguradora del país y el 'Instituto Bancario San Paolo' el primer banco italiano.

Aparte del fomento de la investigación e innovación (industria del diseño), las autoridades de la capital del Piamonte buscan *rediseñar* su imagen de 'ciudad del automóvil' a través de la mejora de calidad de vida. Ello supone tanto la recuperación de espacios degradados -Lingotto- como la promoción de la tradición cultural (y gastronómica) turinesa, así como el establecimiento de una red de transporte más eficiente, ya que Turín está situada en la conexión natural entre Italia y Francia. En este sentido, el túnel hacia la Provenza y el TAV hacia Lyon y Milán mejoraría la situación, si bien éste último proyecto permanece parado en la actualidad. Finalmente, se ha previsto el comienzo de la construcción de un ferrocarril metropolitano en el 2002. Con el objetivo de dinamizar la economía y captar fondos, el municipio está vendiendo todas su inversiones en negocios no estratégicos (autopistas, gas, energía), fenómeno común a otros municipios italianos como Bolonia.

En cuanto a las perspectivas, a medio plazo la base industrial de Turín crecerá al calor del auge del mercado automovilístico y la recuperación económica del bloque franco-germano. Tras décadas de declive industrial, su valor añadido bruto crecerá ligeramente por encima de la media nacional.

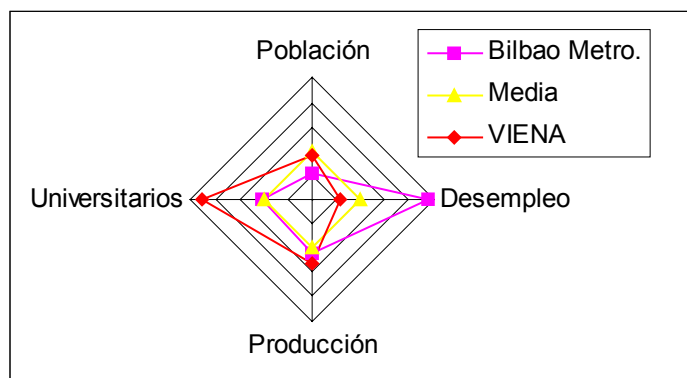
XXXIX. UTRECHT



La base del desarrollo de esta ciudad se centra por un lado, en su posición central en comunicaciones y, por otro, en su amplia oferta universitaria. En lo que corresponde a la primera cuestión, la conexión por tren con la red ferroviaria alemana está muy avanzada, lo que reforzará aún más su posición.

El 80% del empleo de Utrecht pertenece a los servicios, por lo que las autoridades están intentando incentivar el desarrollo del sector manufacturero. Así, en los últimos tiempos se ha convertido en una localidad muy atractiva para el establecimiento de empresas, por lo que ha terminado por sufrir la falta de espacio. Para solucionarlo se han desarrollado una serie de programas: Utrecht Centrum Project, Rinjweerd y Leidsche Rijn. En resumen, sus perspectivas económicas son estables, en torno a la media nacional, aunque mejores si se consiguen solucionar sus problemas de falta de espacio.

XL. VIENA



Su condición de encrucijada de caminos ha sido uno de los pilares históricos del desarrollo austríaco. En la actualidad, las comunicaciones son buenas con el sur y el oeste, mientras que las que se dirigen al este de Europa están en proceso de mejora, como la autopista a Bratislava. De hecho, la apertura hacia estos países ha generado toda una constelación de oportunidades y amenazas para la economía austríaca, en una situación similar al Sur de Estados Unidos tras la aprobación del NAFTA. Esto es, mayor crecimiento económico, emigración de empresas y una fuerte inmigración de mano de obra poco cualificada, atraída por el desarrollo y los bajos niveles de desempleo austríacos.

Dado el diferencial de salarios con el Este, es poco probable que el país pueda mantener aquellas actividades comercializables e intensivas en mano de obra, por lo que en buena lógica debería centrar sus esfuerzos en el sector servicios -que ocupa en la actualidad al 75% de los trabajadores vieneses- y los procesos de alta tecnología.

Esta situación, junto con un crecimiento apenas perceptible en los dos últimos años, explican que el desempleo en la comarca vienesa alcance el 7%. La congelación del gasto público no ha ayudado en la recuperación. Se echa en falta una mayor colaboración con las regiones circundantes de Baja Austria y Burgenland en servicios que podrían ser mancomunados (Ereco, 1997).

Por el momento, Viena, al igual que Berlín, no ha cumplido las expectativas -quizás exageradas- que se abrieron en 1989. No obstante, será la primera beneficiada de la recuperación de países como Chequia y Hungría en términos de comercio, ya que es sede regional de grandes empresas. Por otra parte, Viena goza de un indudable atractivo turístico y una rica tradición cultural: 90 museos y 12 teatros, la temporada

de ópera y unos alrededores de gran belleza. En este sentido, la ciudad registró más de 6 millones de pernoctaciones en 1996¹⁵, año en que acogió la notable cifra de 286 congresos internacionales.

¹⁵ En 1996, las pernoctaciones en Vizcaya rondaron las 700.000 (BM, 1998).

4. MODELIZACIÓN DE LAS 40 METRÓPOLIS EUROPEAS

PERSPECTIVAS DE CRECIMIENTO DEL VAB EN LAS EUROCIUDADES PARA EL PERÍODO 1995-2001 (MAPA)

Ciudad	Crecim. VAB	Ciudad	Crecim VAB
Amsterdam	2,6	Hamburgo	2,1
Atenas	3,2	Helsinki	3,6
Barcelona	3,4	Leipzig	5,0
Berlín	2,8	Lille	2,2
Bilbao M.	3,5	Lisboa	3,2
Birmingham	3	Londres	2,9
Bolonia	2,3	Lyon	2,5
Bruselas	1,6	Madrid	3,4
Burdeos	2,2	Manchester	2,3
Cardiff	2,9	Marsella	1,9
Colonia	1,2	Milán	2,7
Copenhague	2,2	Munich	2,0
Dresde	5,5	Oslo	2,6
Dublín	4,1	París	2,6
Düsseldorf	1,2	Roma	1,8
Edimburgo	2,5	Rotterdam	2,2
Estocolmo	2,6	Stuttgart	2,1
Estrasburgo	2,3	Turín	2,0
Frankfurt	2,3	Utrecht	3,0
Glasgow	2,5	Viena	1,6

Fuente: Elaboración a partir de ERECO y GOBIERNO VASCO

Este trabajo descriptivo de las cuarenta principales metrópolis europeas se ha centrado en seis aspectos fundamentales para el estudio del nivel de competitividad de cada una de ellas, en los que obtienen desiguales resultados. Así, en los dos primeros la dotación de las metrópolis europeas puede considerarse en general como media-alta:

1. **Nivel de formación de su capital humano.** Habitualmente superior a su entorno. Destacan por su formación las metrópolis alemanas. Asimismo, el Bilbao Metropolitano cuenta con un destacable nivel formativo de sus recursos humanos, tanto en capacitaciones profesionales como en titulaciones universitarias.
2. **Internacionalización.** Esta es una característica más común en las ciudades del Norte de Europa y, en particular, en zonas exportadoras, como el Norte de Italia o los Países Bajos. La obtención de un mayor grado de internacionalización, de cosmopolitismo, es un objetivo principal de las ciudades pujantes del arco mediterráneo (Barcelona, Lyon); las capitales regionales británicas también presentan carencias en este activo inmaterial.

Por el contrario, en los otros cuatro criterios elegidos, la situación de las metrópolis europeas dista de ser la adecuada:

1. **Calidad medioambiental.** Con la excepción de las ciudades escandinavas, los niveles de polución y la presencia de espacios verdes en cantidad suficiente constituyen un reto sin solucionar por las autoridades metropolitanas.
2. **Cultura tecnológica.** El esfuerzo en I+D se encuentra claramente concentrado en unas pocas ciudades dentro de cada país. Las ciudades del Sur de Europa muestran en este particular un retraso considerable, con la excepción de las ciudades del Norte de Italia. En este sentido, el Bilbao Metropolitano, aun cuando participa de esta característica de los países del sur de Europa, destaca dentro del Estado por su esfuerzo en I+D y en general por su visión tecnológica como fuente de riqueza.
3. **Saturación de las Comunicaciones.** La capacidad de absorción del sistema de accesos y comunicación interna de las mayores metrópolis europeas está claramente saturada. Los considerables esfuerzos que se están llevando apenas han reducido el problema, ya que han permitido un mayor aumento de la demanda. Así, parece que en el futuro las políticas se centrarán cada vez más en la penalización del transporte individual. Cabe señalar la buena situación de las comunicaciones en el eje Randstadt-Cuenca del Rhin.
4. **Innovación cultural.** Pese a la gran cobertura que recibe en la actualidad la 'industria cultural', no parece que ninguna ciudad apueste por ella como principal vector estratégico. Las actuaciones en esta área mantienen un carácter de acompañamiento. Más allá de las capitales históricas del Sur (Roma, Viena, Lisboa), Glasgow y Turín continúan siendo los principales abanderados de la renovación cultural, más bien basados en circunstancias particulares. Llama la atención que el interés en la 'cultura tecnológica' no viene acompañado de actuaciones en el campo cultural, salvo en las dos grandes metrópolis de Londres y París. Asimismo, el futuro del Bilbao Metropolitano y, de hecho, ya el presente, está fuertemente influenciado por el Museo Guggenheim Bilbao y el impulso al sector de la cultura que ha supuesto.

CUADRO-RESUMEN DE LA MODELIZACIÓN: (UN MAPA POR INDICADOR)

Metrópolis	Niveles de formación	Internacionalización	Cultura tecnológica	Innovación cultural	Saturación de las Comunicaciones	Calidad ambiental
Berlín	****	*****	*****	*****	**	**
Hamburgo	*****	*****	****	**	**	**
Munich	*****	****	*****	**	****	**
Frankfurt	*****	****	**	**	*****	**
Stuttgart	*****	**	**	**	****	**
Colonia	*****	****	**	**	****	**
Düsseldorf	*****	**	****	**	**	**
Dresde	****	**	**	*	**	**
Leipzig	****	**	**	*	**	****
París	****	*****	****	*****	***	**
Lyon	**	****	**	**	*****	**
Lille	**	****	**	**	****	**
Marsella	**	**	**	**	**	**
Estrasburgo	**	****	**	****	****	**
Burdeos	**	**	**	**	**	**
Roma	**	***	**	*****	**	**
Milán	*****	*****	****	**	**	**
Turín	****	**	****	**	**	**
Bolonia	****	****	**	****	****	**
Amsterdam	****	****	****	*****	****	**
Rotterdam	****	****	**	**	*****	**
Utrecht	**	**	**	**	****	**
Bruselas	****	**	**	**	*****	**
Londres	****	*****	**	*****	**	**
Birmingham	****	**	**	****	**	**
Manchester	**	**	**	**	**	**
Glasgow	**	**	**	****	**	**
Edimburgo	****	****	**	**	**	****
Cardiff	**	**	**	**	**	**
Dublín	**	**	**	**	**	**
Copenhague	**	**	**	****	****	****
Atenas	**	**	**	**	*	*
Madrid	**	**	**	**	**	**
Barcelona	**	****	****	**	**	**
Bilbao	****	**	****	**	**	**
Lisboa	**	**	**	**	****	**
Viena	**	**	**	****	**	**
Estocolmo	****	**	****	**	****	****
Helsinki	*****	****	*****	**	*****	**
Oslo	**	**	**	**	**	**

Fuente (de cada uno de los mapas): Elaboración propia a partir de ERECO

LOS VECTORES ESTRATÉGICOS:

Un importante indicador del dinamismo político metropolitano y de la difusión de *'best practices'* dentro de la red europea de ciudades lo constituye el hecho que los posicionamientos estratégicos no se repartan de acuerdo a criterios nacionales, sino que dependen de las circunstancias de cada ciudad dentro de un contexto más amplio circunscrito, cuando menos, al ámbito europeo.

Podríamos considerar que las metrópolis europeas están apostando por cuatro **áreas estratégicas** fundamentales:

- a. Dar el salto de una metrópolis regional a una **mayor internacionalización**. Aquí se pueden destacar cuatro ciudades con miras en el desarrollo de los nuevos espacios económicos en el Báltico y Este de Europa: Helsinki, Oslo, Estocolmo y Viena. Asimismo, las alemanas Hamburgo (que también busca la apertura al Báltico) y Colonia, que intenta compensar el declive de su región por el traslado de la capitalidad alemana con una mayor promoción en el exterior, favorecida por su Feria Internacional.
- b. **Inversiones en infraestructuras**, para mejorar la comunicación tanto en el interior de la metrópoli y exterior. Realmente, cualquier metrópolis que se precie anuncia en la actualidad ampliaciones en su aeropuerto local y el impulso del metro o ferrocarril. Se trata a menudo de capitales nacionales que cuentan con una red de infraestructuras de transporte ya saturada (Roma, Londres, Madrid), o de metrópolis que precisan de estos equipamientos para impulsar sus procesos de crecimiento (Leipzig e incluso la propia Frankfurt).
- c. **Apuesta por la tecnología**. Se trata de un grupo de 'ciudades industriales' que no quieren quedarse atrás en desarrollo tecnológico y en las que la crisis no tuvo unos efectos devastadores; allí donde el declive fue de mayor entidad (Glasgow, Lille o Bilbao), las dificultades para obtener una masa crítica en este terreno se van superando. El planteamiento estratégico de estas ciudades suele ser gradualista, esto es, orientado a añadir valor añadido a actividades que ya cuentan con larga tradición en su entorno; en este sentido, las 'reinvenciones' radicales parecen pertenecer a la década pasada. Los cambios más radicales los han experimentado ciudades escandinavas como Helsinki y Estocolmo en las tecnologías de información. En todo caso, las apuestas más serias por el desarrollo tecnológico son las realizadas desde Munich, Düsseldorf, Dresde y Manchester, junto con Lisboa, cuyas aspiraciones toman un giro distinto, dada la capitalidad de esta metrópoli.
- d. **Regeneración urbana**. Dentro de este criterio se incluye un amplio y diverso conjunto de medidas que contemplan la recuperación de entornos degradados, ordenación local y control de la suburbanización. En los casos de Marsella y Burdeos, se trata de dos metrópolis portuarias que tratan de frenar el declive en barrios especialmente degradados, mientras que en otras como Amsterdam o Dublín, se busca más la renovación de sus centros históricos.

Bilbao y su área metropolitana podrían buscar puntos comunes en cualquiera de estas cuatro categorías, ya que entre sus principales apuestas de futuro se encuentran proyectos clasificables dentro de cada una de ellas, tal y como se ha hecho constar anteriormente. Así, se pueden considerar como parte de su estrategia de **internacionalización** la intensa actividades de promoción internacional que se realiza desde las instituciones vascas, especialmente en América Latina, o la tarea de otras entidades como la Feria Internacional de Muestras, punto de encuentro de empresas bilbaínas y vascas con otras de todo el mundo. Por otro lado, el esfuerzo de mejora de la red de **infraestructuras** es un hecho con proyectos como la ampliación del Puerto y el Aeropuerto de Bilbao, así como el descenso de la congestión del tráfico urbano gracias al ferrocarril metropolitano.

Asimismo, la apuesta por el **desarrollo tecnológico** se materializa en activos como el Parque Tecnológico de Zamudio, el elevado gasto en I+D en el conjunto de la CAPV y la calidad de la formación universitaria en materia tecnológica, de elevado prestigio y que permite mantener al tejido empresarial vasco a la vanguardia de la innovación en el Estado. Finalmente, la **regeneración urbana** se materializa en ambiciosos proyectos como el de Abandoibarra, que ha permitido la construcción de equipamientos emblemáticos como el Museo Guggenheim Bilbao y el Palacio Euskalduna de Congresos y de la Música.

Asimismo, debe destacarse, una vez más, la apuesta por los sectores del ocio y la cultura como nuevos sectores de actividad que permitan diversificar el tejido económico e incrementar los niveles de riqueza. Sin duda, el camino a recorrer en todos estos campos es aún importante.

Por otro lado, una amplia serie de consideraciones sitúan al dúo Londres-París en una “división” diferente al resto de las metrópolis europeas estudiadas. No se trata tan sólo de su peso demográfico y político, sino de una dotación privilegiada del factor humano y de un atractivo turístico innegable. Asimismo, el área del Randstadt holandés, por su grado de internacionalización y dinamismo económico, podría ser un polo a tener en cuenta, aunque demográficamente se encuentra a gran distancia de las dos comentadas. Esta hegemonía tiene unos efectos depresivos sobre el potencial de las metrópolis regionales británicas y francesas, sobre todo si los comparamos con ciudades similares de Alemania e Italia, países dotados de una trama urbana mucho más equilibrada. En Francia sólo Lyon parece mantener una personalidad diferenciada, gracias a un conjunto de grandes empresas de origen local.

A la hora de establecer unas **notas finales**, es imposible sustraerse a la tan manida imagen de la ‘banana azul’, pues la diferencia entre las ciudades situadas dentro y fuera de ella sigue siendo considerable. Este eje Londres-Randstadt-Cuenca del Rin-Suiza-Norte de Italia ha venido siendo hegemónico durante más de medio milenio, por lo que parece probable que lo continuará siendo.

1. **Las ciudades del Sur de Europa** presentan una valoración media-baja, si excluimos la actividad cultural en algunas de las capitales ‘históricas’. Si bien se trata de una trama urbana menos madura y con un crecimiento económico futuro superior a la media europea, la convergencia no se dará a corto plazo.

2. Una gran incógnita la constituye el desarrollo efectivo que vaya a tener a corto-medio plazo **'la nueva frontera de crecimiento europea'**, es decir el entorno báltico y los países "PECO". Las oportunidades son grandes en esta región, pero por el momento las ciudades potencialmente beneficiarias no han cumplido las expectativas y su comportamiento está siendo discreto. Se debe tener en cuenta que tras décadas de estar situadas en la periferia, su dotación de factores no es la más adecuada para aprovechar el momento (Berlín, Viena).
3. **Dublín**, con su notable crecimiento, aparece como un *'deviant case'*, aunque habría que analizar seriamente si su modelo de crecimiento de la última década puede mantenerse en el futuro (se cuenta con el ejemplo de Sudeste Asiático).
4. Pese a toda la literatura de *'revival'* urbano, **las ciudades de tradición industrial** continúan presentando un dinamismo económico inferior a la media; deficiencias como una imagen poco atractiva o el escaso desarrollo del sector servicios siguen siendo una rémora en su potencial. Los casos más mencionados (Glasgow) han servido para pasar de un estado de recesión notable a otro de declive relativo, sin que se hayan podido crear bases sólidas de desarrollo¹⁶. No obstante, dentro de este grupo existen ciudades que por su posición geográfica (Lille, Leipzig) se beneficiarán del crecimiento de su entorno; para las otras, los retos siguen siendo importantes. Asimismo, otras ciudades industriales han emprendido ambiciosos planes de revitalización que comienzan a dar sus frutos (Bilbao y su área metropolitana).

¹⁶ Se debe tener en cuenta que el período de abundancia económica 'absoluta' ha constituido, en términos históricos, una parte más bien reducida de su trayectoria.

5. BIBLIOGRAFÍA

- BILBAO METROPOLI 30 (1996): Las mejores prácticas de revitalización metropolitana. Trabajos Monográficos III.
- BILBAO METROPOLI 30 (1998): Comparación del Bilbao Metropolitano con Metrópolis de Francia, Canadá y Japón. Trabajos Monográficos V.
- BILBAO METROPOLI 30 (1998): Informe Anual de Progreso 1997.
- CITY OF HELSINKI (1998): Comparative City Statistics 1998. Major cities of Scandinavia, Tallinn and St. Petersburg.
- COMISIÓN EUROPEA (1997): Towards an urban agenda in the European Union. COM (97) 197 final.
- COMMISSION EUROPÉENNE (1998): Projets Pilotes urbains: rapport annuel 1996. Politique Régionale et Cohésion.
- DATAR-INSEE (1994): Atlas des Zones d'Emploi
- ERECO (1997): European Regional Prospects: analysis and forecasts to 2001. Cambridge: Cambridge Econometrics Limited.
- EUROCITIES (1995): 1995 Portraits.
- EUROCITIES (1996): European Cities as Engines of Job Creation. Bilbao, 27-29 Octubre de 1996.
- EUROSTAT (1998): Regiones. Anuario Estadístico 1997.
- STATISTICS FINLAND (1999): Statistics Finland Homepage. www.stat.fi/tk/home.html
- THALYS (1999): THALYS TGV. URL: mercurio.iet.unipi.it/tgv/thalys.html

ANEXO: LOS DATOS DE LAS METRÓPOLIS EUROPEAS

Ciudad	Población 95	Tasa de Paro 95	% L Terciario 95	% VAB 85/94	% Estud. Univ. 94/95
Berlín	3.454	13,6	73,5	146,2	24,7
Colonia	954	13,6	67	76	19,1
Dresde	483	11,5	71,4	78,2	9,1
Düsseldorf	577	8,8	80,4	76	19,1
Frankfurt	645	8,1	78,6	101,1	17,4
Hamburgo	1.626	10,6	76,5	79,7	26,2
Leipzig	500	13,5	61,6	78,2	9,1
Munich	1.241	6,2	75,8	97,6	15,3
Stuttgart	596	13,7	53,3	85	15,2
Bilbao Metro.	923	17,1	63,3	66	18,4
Ciudad	Población 95	Tasa de Paro 96	% L Estrateg. 90	% VAB 85/92	% Estud. Univ. 94/95
Burdeos	686	12,1	8,43	38,4	18,2
Estrasburgo	252	7,7	9,57	41,6	19
Lille	950	16,8	7,33	42,2	15
Lyon	1.262	10,6	10,12	51,9	17,7
Marsella	810	15,7	8,19	48	16,6
París	8.510	10,7	15,23	51,9	23,6
Bilbao Metro.	923	24,6	12,48	82,7	18,4
Ciudad	Población 95	Tasa de Paro 90	% L Terciario 94	% VAB	% Estud. Sup.
Bolonia	404	3,3	60,8	-	-
Milán	1.432	4,7	57,8	-	-
Roma	2.693	12,1	75,2	-	-
Turín	1.784	8,6	60,8	-	-
Bilbao Metro.	923	18,8	57,3	-	-

Ciudad	Población 95	Tasa de Paro 96	% L Terciario 94	% VAB 85/94	% Estud. Univ. 94/95
Amsterdam	1.077	8,3	-	14,4	15,7
Rotterdam	1.089	5,8	-	84,4	15,7
Utrecht	1.060	5	-	108,3	15,7
Bilbao Metro.	923	24,6	-	66	18,4
Ciudad	Población 95	Tasa de Paro 97	% L Terciario 97	% VAB 84/93	% Estud. Univ. 94/95
Birmingham	3.020	8	64,8	12,1	11,3
Dublín	547	17,1	57,6	86,5	13,6
Edimburgo	419	5,6	82	123	17,7
Glasgow	688	8,5	74	123	17,7
Londres	10.570	8	85,4	153,7	14,5
Manchester	2.578	6,8	73	128,3	11,2
Cardiff	309	7,1	84	147,4	12
Bilbao Metro.	923	24,3	63,6	88,8	18,4
Ciudad	Población	Tasa de Paro II-98	% L Terciario	% VAB 85/94	% Estud. Univ. 94/95
Barcelona	3.097	15,4	59,3	90,2	17,4
Madrid	3.120	16,8	74,2	90,7	22,9
Bilbao Metro.	923	21,1	57,3	66	18,4
Ciudad	Población	Tasa de Paro 96	% L Terciario 94	% VAB 85/94	% Estud. Univ. 94/95
Atenas	3.100	9,7	52,1	-	23,9
Bruselas	1.349	14,1	86,3	67,5	40,3
Lisboa	2.000	4,1	42,3	42,3	21,8
Viena	1.564	5,8	-	99,1	40,7
Bilbao Metro.	923	24,6	57,3	66	18,4
Ciudad	Población	Tasa de Paro 93	% L Terciario 96	% VAB 85/94	% Estud. Univ. 94/95
Copenhague	1.700	11,6	87,4	2,1	18
Estocolmo	684	7,9	80,3	-	16
Helsinki	929	22,9	83,8	1,7	19,5
Oslo	616	5,9	82,2	-	-
Bilbao Metro.	923	18,8	63,3	66	18,4
MEDIA	1.725	10,3	67,8	70,2	17,7

