

# PAPERS 50 AGLOMERACIONES METROPOLITANAS EUROPEAS

## PRESENTACIÓN

Hablar de población en Europa es casi sinónimo de hablar de ciudades, de áreas urbanas que agrupan miles de habitantes y que concentran la mayor parte de las actividades económicas. Es referirse a los nodos que son los centros de las regiones que se localizan a su alrededor, de los puntos de enlace de los flujos que definen una red mundial de relaciones globales.

En la primera década del s.XXI, la Unión Europea se expande de formas diversas. Por un lado, con la incorporación de nuevos países y, por lo tanto, de nuevas realidades urbanas que se relacionan con las áreas más consolidadas; por otro lado, con el fortalecimiento de relaciones de su entorno más inmediato, especialmente con los países del litoral sur del Mediterráneo. La formalización de la Unión para el Mediterráneo es un paso más del proceso de construcción de una Europa que, conjuntamente con sus socios mediterráneos, quiere reforzar un espacio social de convivencia donde las ciudades tienen un papel muy relevante por su papel dinamizador y aglutinador de las regiones que las rodean.

El proceso de consolidación de este espacio euromediterráneo pasa, entre otros aspectos, por tener un conocimiento exhaustivo de las estructuras económicas y poblacionales que lo definen, de las ciudades y las áreas urbanas que van más allá de los propios límites administrativos y que se interrelacionan formando grandes aglomeraciones metropolitanas. En este número de la revista PAPERS, presentamos los resultados del análisis de las áreas urbanas de los 25 países que formaban la Unión Europea en el año 2006, un ejercicio analítico que sería muy interesante aplicar a todos los países que forman parte de la Unión para el Mediterráneo, una institución que apuesta por la construcción de un espacio mediterráneo compartido y que ha decidido instalar su secretariado en una de las grandes aglomeraciones metropolitanas europeas, Barcelona.

El estudio que ahora se difunde ha sido realizado por el Servei d'Estudis Territorials de la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona y da continuidad al que se realizó en el año 2002, publicado en el número 37 de la revista PAPERS. Cabe destacar las aportaciones que se hacen en relación a la edición anterior. En primer lugar se

ha ampliado el ámbito geográfico de estudio, que abarca también el territorio de los 12 países que se incorporaron a la Unión Europea en el año 2004. En segundo lugar, se ha elaborado un capítulo en el que se exponen las razones de la complejidad de las instituciones de gobierno y las competencias de las diferentes aglomeraciones metropolitanas. Finalmente, en el caso de los 14 países que ya se analizaron en 2002, se aporta información sobre la evolución que han tenido estas aglomeraciones en los años que han transcurrido.

El resultado es un monográfico que se configura alrededor de las fichas de cada una de las metrópolis estudiadas, en las que se aporta información numérica y cartográfica sobre su estructura (ciudades que la componen, tamaño y densidad) y, como novedad en esta edición, sobre su forma de gobierno metropolitano. De acuerdo con la metodología que se utilizó en el año 2002, se identifican 104 aglomeraciones metropolitanas en 20 países. Esta metodología parte del análisis de una variables de base simple y al alcance de todo el mundo: el número de habitantes, lo cual facilita la identificación de los municipios urbanos y las áreas metropolitanas en todos los países estudiados. A pesar que pueda tener limitaciones, es un método que, a partir de las densidades urbanas, permite descubrir algunas relaciones jerárquicas en las concentraciones de población y hace posible cartografiar las aglomeraciones urbanas, de manera que queda perfectamente claro que forman constelaciones urbanas que desbordan las fronteras de los estados de la Unión Europea.

## LAS AGLOMERACIONES METROPOLITANAS

### LA EUROPA URBANA Y LOS GOBIERNOS METROPOLITANOS

#### La configuración de la Europa Urbana

Casi trescientos millones de personas viven concentradas en las zonas urbanas de los países de la Unión Europea. El 65% de la población se ubica en el 9% de su territorio. La formación de estas áreas urbanas ha tenido lugar alrededor de ciudades que durante mucho tiempo absorbieron el

éxodo rural y se convirtieron en polos de actividad económica, centros culturales y de comunicaciones, de innovación y de producción de conocimiento.

Posteriormente, los procesos de desconcentración de la residencia y la industria extendieron la población y la actividad hacia las coronas metropolitanas situadas alrededor de los núcleos urbanos. Una parte importante de los municipios periféricos se incorporó a la órbita de influencia de las ciudades. En este sentido, los crecimientos más recientes no inciden tanto en el incremento de la concentración de la población de las zonas urbanas como en la extensión de sus perímetros, es decir, la ampliación de sus márgenes. En la actualidad podemos constatar que la mayoría de los entornos periféricos urbanos presentan un crecimiento demográfico más importante que el de sus ciudades centrales.

Sin embargo, la distribución sobre el continente de esta ocupación urbana no es homogénea. La nebulosa de las aglomeraciones que se condensa sobre el territorio se explica tanto por razones históricas como geográficas, y se acaban consolidando finalmente dos pautas de ocupación del suelo.

Por una parte, existe una distribución difusa y homogénea, que se extiende por los países centroeuropeos como Francia, Bélgica, Holanda, Alemania, Polonia, República Checa, Eslovenia o Eslovaquia. Se trata de una configuración que recuerda a las retículas de sistemas urbanos de la teoría de Christaller. Las aglomeraciones urbanas se distribuyen formando una red de núcleos, relativamente equidistantes, que tienen dos o más niveles de concentración demográfica. Este modelo se extiende en territorios con altos niveles de ocupación.

Por otra parte, existe una forma de distribución que dibuja sobre el mapa de Europa puntos y líneas de concentración demográfica, que a su vez responden o bien a polaridades urbanas que despliegan radialmente su influencia sobre el entorno, o bien a conglomerados lineales de aglomeraciones.

Entre las polaridades puntuales encontramos, entre otras, las ciudades de París, Madrid, Berlín, Hamburgo, Múnich, Budapest o Praga. Son núcleos que presentan una estructura de polarización y desconcentración de carácter radial y se

extienden sobre su entorno en cualquier dirección que no se encuentre condicionada por accidentes geográficos.

Por lo que respecta a los conjuntos lineales de aglomeraciones, responden generalmente a la configuración de determinados elementos geográficos, como es el caso de la cuenca del Rin, que desde Friedrichshafen, a orillas del lago Constanza, hasta Rotterdam pasando por Basilea, Karlsruhe, Mannheim, Fráncfort, Colonia, Essen, Arnhem y Amsterdam, acoge a una población acumulada de 15,5 millones de habitantes. Las ciudades y aglomeraciones urbanas mencionadas recorren el trazado del río desde los Alpes hasta el Mar del Norte.

Transversalmente a la aglomeración del Rin se encuentra otra línea de continuidad de municipios urbanos desde Hannover hasta Calais, pasando por Bielefeld, Dortmund, Düsseldorf, Lieja, Bruselas y Lille, con una población acumulada de 20,5 millones de habitantes. Esta aglomeración que llega hasta el paso de Calais, punto más estrecho del Canal de la Mancha y tradicional puerto de salida de Francia hacia el Reino Unido, se podría considerar que continúa, al otro lado del estrecho, con las conurbaciones de Londres, Manchester y Liverpool, que acumulan 31,1 millones de habitantes más.

Al sur de los Alpes, encontramos el conglomerado de municipios urbanos de la cuenca del Po, que se extiende desde Turín y Milán, en su extremo de poniente, continúa por Brescia, Verona, Padua, llega hasta Venecia con la urbanización difusa del Véneto, al pie de las Dolomitas, y alcanza aun, en el otro lado del valle, Parma y Bolonia, al pie de los Apeninos. Las aglomeraciones urbanas de esta cuenca dibujan perfectamente el valle que se abre entre los Alpes italianos y la cordillera de los Apeninos.

Al abrigo de los valles fluviales, encontramos otros ejes de estructuración urbana como la línea que une las ciudades de Dijon, Lyon y Marsella, en el valle del Ródano; en el valle del Garona están Toulouse y Burdeos; y más al norte, en el valle del Loira, las ciudades de Orleans, Tours y Nantes. Si recorremos el trazado del Danubio, veremos las ciudades de Linz, Viena, Bratislava y Budapest.

Otra forma característica de polarización urbana ha sido la de las líneas costeras, que si bien tienen un origen histórico vinculado al establecimiento de redes comerciales, en la última mitad del siglo XX se han consolidado como zonas de carácter turístico y zonas residenciales de primera ocupación. La línea de aglomeraciones costeras más extensa la encontramos en el Mediterráneo, desde Málaga hasta Génova, pasando por Almería, Alicante, Valencia, Barcelona, Marsella y Niza.

Ésta es una aglomeración de carácter diverso, en la que se suceden ciudades industriales, centros de producción y distribución agrícola y asentamientos turísticos. Otro *continuum* urbano costero de carácter turístico, en el que el turismo se alterna con algunos puertos comerciales, recorre la costa del Adriático, con ciudades como Rímmini, Pesaro, Ancona, Pescara, Foggia, Bari y Brindisi.

El proceso de urbanización de Europa demuestra que la densificación del territorio sigue pautas vinculadas a las características geográficas específicas de cada lugar y a la historia de los asentamientos de cada país, pero que al mismo tiempo se dan también rasgos comunes que se extienden por todo el continente.

Una última constatación es que, en algunos casos, los sistemas urbanos ya han desbordado las fronteras nacionales de los Estados. Las ciudades crecen más allá de los condicionantes que pueden imponer los límites administrativos. Primero se sobrepasaron los términos municipales, en muchas ocasiones también se han sobrepasado los límites regionales, y finalmente se empiezan a dibujar conglomerados urbanos de carácter transnacional. La formación de todas estas nuevas continuidades definirá la gran red de ciudades del continente europeo.

### Las divisiones municipales en el territorio europeo

Las divisiones municipales europeas suelen tener un origen histórico vinculado al reparto del poder para controlar el territorio. Los mosaicos que forman, nacidos del feudalismo mayoritariamente, han perdurado hasta el presente.

En sus inicios, los ámbitos administrativos de los municipios eran de una dimensión suficiente para acoger el crecimiento de los núcleos urbanos y de sus actividades económicas en el propio territorio. Pero con el transcurso del tiempo algunas de estas ciudades han crecido de forma espectacular, de tal modo que el municipio se ha convertido en un espacio insuficiente para contener la totalidad de las actividades urbanas. Es en estas situaciones cuando se hace patente la contradicción entre la realidad material de las ciudades y sus delimitaciones administrativas.

En los últimos ciento cincuenta años, para ajustar los límites administrativos existentes a la ciudad real, algunas ciudades optaron por anexionar el territorio que les quedaba inmediatamente contiguo absorbiendo otros municipios. También se dió el caso de la fusión de dos municipios para crear un tercero que los incluye, el cual a veces adopta el nombre de la ciudad más grande o, en otras ocasiones, adopta

un nuevo nombre. Pero actualmente dichos procedimientos son muy mal recibidos por parte de los municipios que deberían ser anexionados, por lo que representa de pérdida de identidad y de autonomía.

La generalización de sistemas políticos democráticos y participativos, que consolidan altos grados de autonomía municipal, refuerzan las identidades locales y cada vez hacen más improbables estas operaciones de agregación. Por eso, hoy, el mapa de las delimitaciones municipales es de una gran rigidez y presenta una gran resistencia a las modificaciones. Sin embargo, estas operaciones de fusión y anexión de municipios aún se aplican en algunas ocasiones aunque de forma minoritaria.

Las ciudades también pueden encontrarse desencajadas con respecto a los ámbitos administrativos del nivel de gobierno que está por encima de los municipios, formado por los organismos políticos y administrativos de descentralización del Estado, como pueden ser las regiones, las autonomías o las provincias. De hecho, las diferentes formas de descentralización territorial del Estado responden a criterios de reparto administrativo del espacio que no tienen nada que ver con las aglomeraciones urbanas para las que fueron fijados cuando éstas aún no existían. También se da en este caso una gran resistencia al reconocimiento de los hechos metropolitanos, ya que hoy las grandes ciudades concentran una población y un peso económico tan sustanciales que su traducción en formas específicas de organización política es vivida por las regiones o los Estados con una gran desconfianza.

En el caso de los municipios, aparte de la resistencia antes mencionada a disolverse dentro de una entidad mayor, también se da, algunas veces, una desconfianza al reconocimiento del hecho metropolitano. Coordinarse para tomar decisiones consensuadas de interés común entre municipios no siempre es bien valorado en la cultura política local, que a menudo se encuentra mediatizada por comportamientos atávicos con respecto a su vecindario.

Así pues, el conflicto entre aglomeraciones urbanas y ámbitos administrativos se presenta tanto respecto al nivel municipal como respecto de las instancias administrativas de nivel superior e, incluso, se da a menudo en los dos niveles simultáneamente.

### Fenómenos metropolitanos y cambios de modelo del crecimiento urbano

La economía de los países europeos ha crecido de forma continuada, sin

demasiados contratiempos, durante la segunda mitad del siglo XX. La evolución del producto interior bruto muestra un incremento permanente de la riqueza, de tal modo que los países europeos son desde 1950 cada vez más ricos. Esta riqueza se concentra, especialmente, alrededor de las grandes ciudades, las cuales actúan como sistemas organizados que sustentan y promueven la actividad económica. Este modelo está suficientemente consolidado como para que la crisis económica que se ha ido generalizando a lo largo de 2008 y que provocará, sin duda, estancamientos o crecimientos negativos en la evolución del PIB de la mayoría de los países europeos, no alterará, previsiblemente, la estructura de su funcionamiento.

Al mismo tiempo, las corrientes migratorias tienden a dirigirse hacia los puntos en los que se produce este crecimiento económico, estimuladas por la expectativa de alcanzar un determinado nivel de bienestar. En este sentido, el grado de atracción que las grandes ciudades proyectan sobre la población de su entorno o sobre la de lugares más lejanos es una derivada de su dinamismo económico.

Las metrópolis europeas han acumulado durante décadas crecimientos de población y de actividad y se han hecho más y más grandes. Estos procesos de crecimiento se concentraron inicialmente alrededor de los núcleos centrales cuando el modelo de movilidad entre la residencia y el trabajo era de distancias cortas. La mayoría de los viajes se efectuaban caminando o a través de una red incipiente de transporte público, y la ciudad que de ello se derivaba era compacta.

Sobre este modelo basado en el binomio crecimiento económico y flujos migratorios, se superpuso, a partir de los años cuarenta del siglo pasado, la revolución del transporte, que desencadenó la difusión masiva del coche privado como nuevo objeto de consumo. La masificación del coche particular, complementado con unas políticas de inversión continuada en redes de infraestructuras viarias, provocó una transformación estructural del modelo de transporte en todo el mundo industrializado. La capacidad de moverse más rápidamente y sin restricciones de horarios y trayectos, convirtió el territorio en un espacio en el que las distancias se acortaban y la accesibilidad era más homogénea. Residentes y trabajadores tuvieron acceso a un territorio mucho más extenso y la mayoría de las actividades urbanas se pudieron ubicar en cualquier lugar de un entorno también mucho más amplio. Este nuevo modelo de movilidad, más versátil y dinámico, materializa al mismo tiempo una ciudad mucho más dispersa donde la población, las actividades productivas y los servicios tienden a dispersarse por el territorio.

Al proceso de crecimiento compacto y concentrado de las ciudades, se superpuso una nueva manera de ubicar a las personas y las actividades que ha conducido a una ocupación indiscriminada del espacio y a la dispersión territorial. Gran parte de las relaciones urbanas que hasta hace setenta años se producían en el interior de un municipio se han convertido actualmente en relaciones en una red de núcleos urbanos pertenecientes a municipios diferentes.

Las ciudades del siglo XXI son extensas y complejas, alimentadas por flujos de personas, de energía, de actividad y de mercancías. Sin embargo, en cualquier caso, son aglomeraciones urbanas que alcanzan territorios supramunicipales.

### La gobernabilidad metropolitana

La naturaleza plurimunicipal de las aglomeraciones metropolitanas plantea la cuestión de su gobernabilidad, puesto que el poder municipal no puede responder individualmente a los fenómenos metropolitanos que siempre afectan a territorios mucho más amplios que los del propio municipio. Hay que disponer de alguna forma de gobierno que organice y gestione los aspectos territoriales, sociales y económicos que afectan simultáneamente a un conjunto de municipios. Es necesaria la coordinación de los diferentes poderes municipales o la existencia de una estructura política de nivel superior para tratar la complejidad de las aglomeraciones urbanas.

Ante esta necesidad generalizada de estructuras administrativas que organicen las políticas de las aglomeraciones urbanas europeas, se han adoptado soluciones que dan lugar a una gran diversidad de instituciones de nivel local, regional o estatal. La tipificación de las formas actuales de gobierno metropolitano en Europa es una tarea difícil, pero aun así se propone una clasificación teniendo en cuenta las cinco variables que se especifican a continuación. La combinación de estas variables institucionales, políticas y competenciales da lugar a una forma específica de gobierno en cada una de las aglomeraciones urbanas europeas.

### Competencias

Las atribuciones de gobierno sobre las que se actúa es el primer factor a tener en cuenta para realizar cualquier análisis comparativo entre instituciones metropolitanas, porque además de saber quién gobierna, hay que saber sobre qué asuntos se gobierna. Solo se puede realizar una comparación de instituciones de gobierno si se efectúa en relación a unas mismas competencias políticas. Si una institución metropolitana tiene competencia en transportes y otra la tiene

en seguridad, no serán comparables porque tratan sobre objetos de distinta naturaleza. Las competencias metropolitanas más habituales suelen ser la planificación urbanística y la ordenación del territorio, la gestión de los transportes públicos, del ciclo de la agua y de la eliminación de los residuos, la promoción económica y el turismo, los servicios sanitarios, la prevención incendios o la seguridad.

### Nivel institucional

El poder territorial se ejerce desde los diferentes estratos del *continuum* institucional, que va desde el nivel estatal hasta el nivel municipal. En la franja intermedia encontramos diferentes formas de descentralización política o administrativa del Estado o diversas formas de asociación o coordinación de gobiernos locales.

La comparación de los diversos niveles de gobierno entre los países europeos presenta muchas dificultades porque la forma de organizarse territorialmente y las categorías administrativas que se derivan no son homogéneas; aun así, se pueden establecer algunas correspondencias que permiten obtener una visión orientativa del conjunto. Con tal fin se incluye una tabla de equivalencias de los diferentes niveles administrativos de los países de la Unión Europea elaborada a partir de los datos que facilitan la Comisión Europea y el Eurostat.

Cada uno de estos niveles administrativos forma parte de un orden jerárquico específico de cada país, que organiza el poder en un contexto político y territorial determinado. En algunas situaciones se produce una coincidencia entre alguno de los niveles administrativos del Estado y el ámbito de la aglomeración metropolitana, pero esta circunstancia no es habitual.

Si se enfoca la gobernabilidad desde una óptica específicamente metropolitana, aun encontraremos otros niveles institucionales que no están reflejados en la tabla anterior y que tienen un carácter eminentemente funcional: las asociaciones voluntarias de municipios, las entidades específicas, las agencias sectoriales o las instituciones metropolitanas derivadas de alguna disposición legislativa *ad hoc*.

### Reconocimiento jurídico

Si analizamos la formalización jurídica de las instituciones metropolitanas, diferenciando las que son de carácter obligatorio creadas por una ley del Estado o de la región y las que son de carácter voluntario, podremos advertir un hecho esencial. Las de tipo voluntario están obligadas a acordar soluciones por consenso, lo que es muy positivo para generar un buen clima de convivencia política e institucional, pero, en contrapartida, difícilmente podrán tomar

decisiones de interés general cuando se produzca el desacuerdo manifiesto de alguno de los municipios asociados. En cambio, si la institución ha sido creada a partir de las disposiciones de una ley, que fija el territorio sobre el que tiene competencias y la dota de un sistema de acuerdos por mayoría, la capacidad de gobierno se verá reforzada así como la agilidad en la toma de decisiones.

## Capacidad de gobierno

El desarrollo práctico de una competencia puede comportar una serie de actuaciones de distinto carácter instrumental. El ejercicio de estas acciones presupone varios niveles de capacidad de gobierno que se pueden clasificar de la siguiente manera:

- Determinación de políticas y establecimiento de objetivos propios
- Planificación de actuaciones previstas y sistemas de control.
- Gestión y administración de los medios y recursos para alcanzar los objetivos.
- Coordinación y organización de los actores y elementos que intervienen en el desarrollo de los programas previstos.

Un organismo puede tener la potestad de ejercer, alternativa o simultáneamente, la coordinación, planificación, gestión de la planificación y definición de políticas propias. Pero también son frecuentes las situaciones en las que diferentes organismos se superponen y pueden ejercer, respecto a una misma competencia, diferentes niveles de la acción de gobierno. En otras ocasiones se trata de instituciones que gestionan las políticas que se deciden en otra instancia y que actúan en la práctica como agencias técnicas y/o sectoriales.

## Financiación

El sistema de financiación de las aglomeraciones urbanas europeas está directamente relacionado con el que cada uno de los estados dedica a los entes locales. En esta materia también tenemos un abanico de situaciones muy diversificado, aunque los componentes principales de la financiación de las aglomeraciones metropolitanas suelen ser los siguientes:

- Tarifas para la prestación de servicios.
- Impuestos locales (sobre la propiedad, las rentas personales, etc.).
- Transferencias financieras de los ayuntamientos coordinados.
- Transferencias o subvenciones del Estado o del Gobierno regional.

Los impuestos sobre la prestación de servicios tienden a procurar la autofinanciación de algunos de estos servicios o bien a controlar los déficits entre los costes reales de explotación y los ingresos tarifarios. Obviamente estos déficits, cuando son asumidos políticamente, solo se pueden absorber a través de las subvenciones.

El peso relativo que cada una de las restantes modalidades de financiación tiene en la formación de la hacienda metropolitana indica su nivel de autonomía o dependencia financiera. Si el porcentaje mayoritario de las aportaciones viene de recursos propios suficientes, derivados de los impuestos locales, se dará una mayor autonomía que si los recursos propios no son suficientes o la aportación dominante proviene de subvenciones del Estado o de los municipios. La tributación local acostumbra a ser insuficiente para responder a las obligaciones de prestación de servicios que tienen las entidades locales. Solo cuando los impuestos locales se aplican sobre la renta, la autonomía financiera local adquiere peso.

## Las formas de gobierno metropolitano

En el conjunto de las instituciones que pueden ejercer competencias de gobierno en las aglomeraciones metropolitanas, situadas en cualquier punto de la escala que va desde el nivel local hasta el del Estado, existe una franja ocupada por instituciones que tienen una orientación específicamente metropolitana.

Algunas instituciones son de carácter local y operan sobre un territorio metropolitano específico; otras cubren un territorio sustancialmente más extenso, fruto de una subdivisión territorial del Estado realizada al margen de las dinámicas metropolitanas. Sin embargo, como ya se ha dicho, se puede dar el caso de que niveles institucionales de descentralización del Estado, como pueden ser las regiones o las provincias, coincidan con el territorio metropolitano. En estas ocasiones, las instituciones pueden ejercer realmente de gobierno metropolitano aunque su origen fuese otro.

A continuación se enumeran algunas de las diferentes formas que adoptan los gobiernos metropolitanos en diversas ciudades europeas:

- **Gobiernos locales con competencias metropolitanas:** en Varsovia, Katowice o Budapest.
- **Asociaciones voluntarias de municipios:** la *Mancomunitat de Municipis* del Área Metropolitana de Barcelona o la *Regional Verband Ruhr* de Colonia.

– **Entidades específicas y agencias sectoriales:** las Áreas Metropolitanas de Lisboa y de Oporto, la Agencia de Planificación Regional de Fráncfort/Rhein-Main y la de Múnic, las Entidades de Medio Ambiente y Transporte de Barcelona y Valencia, el *Tyne and Wear Fire and Civil Defence Authority* de Sunderland, el *Greater Manchester Waste Disposal Authority* y el *West Midlands Passenger Transport Executive*.

– **Entidades consorciadas:** *Metropolregion* de Hamburgo o la *Autoritat del Transport Metropolità* de Barcelona.

– **Provincias:** en Estocolmo, Viena, Milán, Turín o Nápoles.

– **Regiones con competencias metropolitanas:** Îlle-de-France, Madrid, Lazio, Piamonte, Lombardía, Campania, Brandenburgo y Berlín, Nottingham o Praga.

– **Gobiernos específicamente metropolitanos creados por disposición legislativa:** la *Greater London Authority* y las diversas *Communautés Urbaines* de Francia.

Como puede constatarse, existe una gran diversidad institucional e incluso en un mismo país se adoptan soluciones diferentes para la organización de las realidades supramunicipales. Dichas soluciones a menudo comportan la superposición de instituciones y la duplicidad de competencias que provocan disfunciones en la gobernabilidad de las áreas urbanas correspondientes. Sin embargo, en algunos casos se acaba imponiendo la tendencia de reforzar los instrumentos de cooperación intermunicipal, sobre la base de la libre vinculación, con el objetivo de lograr una mejor gestión de los servicios comunes desde el punto de vista de la eficacia y la eficiencia hacia la ciudadanía.

Para clarificar esta complejidad se ha incorporado al estudio una ficha sintética que describe las instituciones y las materias de gobierno de cada una de las grandes aglomeraciones metropolitanas. Se trata de una descripción sistemática de los diferentes entes y niveles administrativos que componen los gobiernos de las 35 grandes metrópolis europeas que define este estudio de acuerdo con las variables y categorías que se han descrito anteriormente con el fin de objetivar el análisis comparativo de las formas de gobierno.

## LA PERSPECTIVA URBANA

### Objetivos del estudio

Con el fin de conocer las diversas realidades metropolitanas y poder analizar las transformaciones que se han producido en el tejido urbano europeo en los últimos años, se ha llevado a cabo la revisión del estudio que en el año 2002 se publicó con el título *Grans Aglomeracions Metropolitanas Europees - GAME (Grandes Aglomeraciones Metropolitanas Europeas)*<sup>1</sup>. Este trabajo establecía unos procedimientos que proporcionaban una delimitación de las grandes concentraciones urbanas en Europa con unos parámetros homogéneos y comparables para todas ellas. En la revisión actual se han mantenido las principales líneas metodológicas en las cuales se basaba la anterior edición: la variable de densidad de población, la contigüidad geográfica entre los municipios y los criterios definidos de intensidad urbana.

En el 2002 se trabajó con datos estadísticos referidos a los años 1996-1998 y con las bases cartográficas que entonces constituían la Unión Europea. A raíz de su ampliación se ha considerado la necesidad de extender el estudio *Agglomeracions Metropolitanas Europees - AME (Agglomeraciones Metropolitanas Europeas)* a todo el territorio comunitario, incluyendo todas las aglomeraciones urbanas de los países que la configuraban en el año 2006<sup>2</sup>. Se ha aprovechado esta revisión para poner al día todos los datos básicos así como validar y simplificar algunas fases de la metodología empleada. Se han obtenido de este modo unos resultados actualizados para el conjunto de todas las aglomeraciones metropolitanas y además se ha podido dar comienzo a un seguimiento de la evolución de las metrópolis europeas tanto desde la perspectiva demográfica como territorial.

Es necesario mencionar que algunos de los factores favorables de la metodología utilizada, que han quedado corroborados en esta segunda edición, son la facilidad de actualización y la visión detallada y exhaustiva que aporta de todo el territorio urbano europeo. Con estos elementos se obtiene una representación precisa de la extensión y de los límites de las áreas urbanas más densas y al mismo tiempo se pueden detectar las aglomeraciones emergentes que otros estudios no señalan.

Los resultados obtenidos se han contrastado con otros estudios de referencia, algunos de los cuales utilizan datos de carácter funcional (viajes domicilio-trabajo, *commutings*, o el número y la intensidad de los puestos de trabajo) o los que combinan estos con los de carácter físico. La verificación pone de manifiesto que, a pesar de los diversos enfoques, en la

mayoría de los casos, se produce un nivel de concordancia notable en la delimitación de la realidad urbana europea.

### El contexto demográfico europeo

En la edición actual se han incorporado once países<sup>3</sup>, lo que ha significado ampliar el estudio con cerca de 85 millones de personas y 17.500 municipios. En los veinticinco países de la Unión Europea que se han estudiado viven más de 455 millones de personas, en una superficie de casi 4 millones de km<sup>2</sup> con una densidad media de 117 hab./km<sup>2</sup>. Una característica a destacar es la gran heterogeneidad de los diversos países europeos en lo que a su peso demográfico, superficie y estructura administrativa se refiere.

La población no se distribuye de un modo homogéneo en los países de la UE, sino que se identifican realidades demográficas muy diversas:

- Seis países con un peso demográfico muy grande: en primer lugar Alemania, con 82 millones; Francia, Italia y Reino Unido, con poblaciones alrededor de los 58 millones; seguidos por España con 44 millones y Polonia con 38 millones. Solo estos seis países concentran ya el 75% de la población y ocupan el 60% del territorio de la Unión Europea.
- Seis países con poblaciones de alrededor de diez millones de habitantes: Austria, Bélgica, República Checa, Portugal, Suecia y Hungría. En una posición intermedia se encuentra Holanda, con dieciséis millones.
- Tres países con poblaciones de alrededor de cinco millones: Dinamarca, Eslovaquia y Finlandia.
- Y un grupo de países más pequeños, pero también muy heterogéneos, con poblaciones que oscilan entre los cuatro millones de Irlanda y Lituania, los dos millones de Eslovenia, Letonia y Estonia, y los tres países con poblaciones de alrededor del medio millón de personas, que son Luxemburgo, Malta y Chipre.

En lo que a las densidades de población se refiere, los países que presentan unos valores más altos —multiplicando por tres y por cuatro los valores de la media europea (117 hab./km<sup>2</sup>)— son Bélgica y Holanda, mientras que en el otro extremo, con unas densidades de población muy bajas, que no alcanzan ni un tercio de la media de la UE, se encuentran Finlandia y Suecia, que son países con mucha extensión, y Estonia o Letonia, que, por el contrario, son países pequeños.

Un país que merece un comentario específico es Malta, que destaca por su

alto nivel de urbanización, puesto que sus 400.000 habitantes viven en un territorio de 320 km<sup>2</sup> y alcanza una densidad de más de 1.200 hab./km<sup>2</sup>.

En cuanto al número de divisiones administrativas de nivel local, los diferentes países europeos muestran, como a se ha dicho con anterioridad, una gran diversidad de modelos que responden a condicionantes históricos que han configurado unas estructuras municipales particulares. Se superponen divisiones administrativas de origen medieval con estructuras más actualizadas surgidas a veces mediante anexiones de pequeños núcleos o por la modernización de la estructura del Estado que ha llegado a las instancias de ámbito local. No hay que olvidar la incidencia de las diversas legislaciones en materia territorial de cada estado. Los países de tradición anglosajona, como el reino Unido, han configurado unas divisiones administrativas más dinámicas mientras que los países de la Europa continental acostumbra a presentar una fragmentación del territorio más rígida y estable a lo largo del tiempo que, en determinados casos, se ha adaptado a las nuevas necesidades propiciando la cooperación intermunicipal. Francia, Alemania, España, Italia y la República Checa son países con un número de municipios muy alto resultado de esta permanencia de estructuras municipales y una muestra, a la vez, de este tipo de funcionamiento, a pesar de mantener su especificidad.

Hay que mencionar que en los casos de Irlanda, Lituania y Reino Unido no se han podido estudiar los niveles locales más básicos, ya sea por la imposibilidad de identificación cartográfica o por no poder obtener datos demográficos suficientemente desagregados.

### Los municipios urbanos

Una de las características demográficas más conocidas de la Unión Europea es su alto nivel de urbanización y la concentración de la mayoría de la población en un número reducido de municipios. Para analizar este fenómeno y poder calibrarlo, en este estudio se ha definido el concepto de "municipio urbano" como aquel que alcanza una densidad de población igual o superior a los 250 hab./km<sup>2</sup>. Este umbral, contrastado con otras fuentes y que se mostró significativo en la edición anterior, nos dibuja un mapa de la UE en el que se observan las concentraciones urbanas más importantes, las zonas de ocupación más dispersa y los espacios libres y que pone de manifiesto el nivel de urbanización del continente.

Los municipios urbanos constituyen la base a partir de la cual, siguiendo

los procedimientos establecidos en la metodología del presente trabajo, será posible reconocer a las aglomeraciones metropolitanas. Los municipios urbanos son el marco en el que se extiende el tejido urbano compacto, elemento identificador de las grandes ciudades europeas.

En Europa de los 88.000 municipios estudiados sólo 11.000 son municipios urbanos, en los cuales residen 300 millones de personas<sup>4</sup>. Es decir, el 65% de la población europea vive en el 12% del total de municipios de la UE. Esta circunstancia provoca unas elevadas densidades de población de los núcleos urbanos, con una media europea de 877 hab./km<sup>2</sup>, situándose el extremo superior de esta variable en los 1.700 hab./km<sup>2</sup> de Grecia y Lituania y el extremo inferior alrededor de los 600 hab./km<sup>2</sup> de Eslovenia y Eslovaquia.

Los países con un número de municipio más elevado son Francia (con más de 3.000 unidades administrativas donde viven 37 millones de personas), Alemania (con 2.160 municipios y 57 millones de habitantes) e Italia (con 2.083 municipios y 39 millones de habitantes).

Sin embargo, en números relativos, los países con unos porcentajes de población urbana más elevados son Holanda, Bélgica y el Reino Unido donde más del 75% de las respectivas poblaciones nacionales vive en núcleos urbanos. Alemania, España, Italia, Francia y la República Checa, entre otros, también presentan niveles de población urbana por encima de la media europea (64,2%). Los países con unos porcentajes de urbanización más bajos son Finlandia, Eslovenia, Irlanda y Suecia, todos ellos con menos del 40% de población urbana resultado de las bajas densidades globales de estos países.

No obstante, a veces, no se da una correspondencia entre el porcentaje de población residente en los municipios urbanos y su número. Los dos casos más destacados, de entre todos los países estudiados, son España y Francia, que con un número de municipios urbanos relativamente bajo del total de sus municipios (menos del 10%) tienen, en cambio, un volumen de población urbana muy significativo, lo que indica un alto nivel de concentración de la población en un número reducido de ciudades.

### Las aglomeraciones metropolitanas

Las aglomeraciones metropolitanas generalmente se caracterizan por la existencia de una ciudad central con un peso demográfico, histórico y social muy grande a cuyo alrededor se organizan redes urbanas que se relacionan de forma física, económica y funcional.

En esta edición y a partir de los municipios urbanos, se han identificado 104 aglomeraciones metropolitanas (AM) que definen aquellas manchas urbanas constituidas por municipios contiguos que suman una población superior a un cuarto de millón de habitantes y presentan una densidad mayor de 1.500 hab./km<sup>2</sup>.

En estas 104 AM viven más de 155 millones de personas en una superficie equivalente al 2% del territorio de la Unión Europea. Ello significa que más de un tercio de la ciudadanía europea habita en unas pocas zonas densamente pobladas, definidas como metropolitanas por la contigüidad física que existe entre sus municipios y por la intensidad urbana que se puede observar en ellos.

Las 104 AM identificadas pueden clasificarse según su población en:

- 35 AM de más de 1.000.000 de habitantes, las metrópolis europeas.
- 27 AM medianas con una población entre 1.000.000 y 500.000 habitantes.
- 42 AM pequeñas con una población entre 500.000 y 250.000 habitantes.

Como era de esperar es en los países con un peso demográfico mayor en los que se detecta un número más elevado de aglomeraciones metropolitanas: Alemania y Francia tienen quince aglomeraciones cada una, y en Italia y en el Reino Unido se encuentran doce.

España, que es el quinto país de Europa en población, es, sin embargo, el primero en número de aglomeraciones, ya que en su territorio se detectan dieciséis AM: cuatro metrópolis tienen más de un millón de habitantes (Madrid, Barcelona, Valencia y Sevilla), y hay dos AM medianas (Bilbao y Las Palmas de Gran Canaria) y diez AM pequeñas.

Grecia, pese a formar parte de la UE desde 1981, no se pudo estudiar en la edición anterior por falta de datos estadísticos y de una toponimia precisa. Superados los impedimentos técnicos, se incorpora al estudio con dos aglomeraciones metropolitanas: la metrópolis que se forma alrededor de su capital y que alcanza los tres millones y medio de habitantes, y una AM de tamaño mediano alrededor de Tesalónica, que alcanza los 900.000 habitantes.

Los países que se incorporaron a la UE en el año 2004 y que se han analizado por primera vez en esta edición, aportan en su conjunto dieciséis aglomeraciones metropolitanas. Polonia, con casi 40 millones de habitantes, posee una estructura urbana que sigue un modelo equiparable al del resto de países europeos

de unas dimensiones parecidas. En su territorio se constituyen 10 AM, dos de las cuales son metrópolis: Katowice y Varsovia, con unas poblaciones de alrededor de los dos millones de habitantes; 5 AM medianas, y 3 AM pequeñas.

En Hungría y la República Checa se delimitan dos metrópolis alrededor de sus respectivas capitales de Estado: Budapest, con 2.260.000 habitantes, y Praga, con 1.240.000. En la República Checa se conforma otra aglomeración alrededor de Brno de pequeñas dimensiones.

Estonia, Letonia y Lituania añaden una aglomeración metropolitana cada una, de dimensiones medianas o pequeñas: Riga, de 800.000 habitantes, y Tallin y Kauno, de aproximadamente 400.000 habitantes.

En el resto de países no se forma ninguna AM: en Eslovaquia y Eslovenia porque sus respectivas capitales, Bratislava y Liubliana, pese a superar los 250.000 habitantes, no alcanzan el criterio de densidad establecido por ser centros de una aglomeración, y en el caso de Luxemburgo, Malta y Chipre, porque no existe ninguna ciudad que llegue al umbral mínimo de habitantes requerido.

Hay que señalar que en Europa hay otras realidades urbanas importantes que no quedan recogidas como aglomeraciones metropolitanas porque no cumplen los criterios de selección establecidos. Es el caso de la zona italiana del Veneto, donde alrededor de ciudades como Venecia, Verona y Padua se forma un *continuum* urbano que agrupa a más de tres millones de personas, pero que al aplicar los filtros de selección sólo la ciudad de Padua los cumple y puede formar una AM pequeña de 300.000 habitantes.

También en Italia y recorriendo la costa adriática se encuentra en el área de Rímini otra zona con un nivel de urbanización alto que supera el millón de habitantes, pero donde no hay ninguna ciudad que alcance la población mínima requerida para ser ciudad central de una AM.

En España se encuentran otros ejemplos en torno a las ciudades de Málaga y Murcia, donde se forman unas áreas urbanas que rozan el millón de habitantes, pero cuyas capitales no llegan a la densidad establecida. Y también la ciudad de Zaragoza, que tiene más de 670.000 habitantes pero que, debido al hecho de tener un término municipal muy extenso, no llega a la densidad necesaria para ser considerada AM.

### Las metrópolis europeas

Las treinta y cinco grandes aglomeraciones metropolitanas o

metrópolis europeas son aquellas que sobrepasan el millón de habitantes y se han estudiado en profundidad desde el punto de vista demográfico y de la gobernabilidad, tal como se refleja en las fichas que se incluyen en este trabajo. A grandes rasgos i considerándolas en su conjunto podemos destacar según sus dimensiones y estructura interna los siguientes aspectos:

- Existen tres metrópolis de más de 10 millones de habitantes: Londres, con 12,7 millones y París y Colonia, con 10 millones. En Londres y París destacan de forma unívoca sus ciudades centrales. En cambio, la aglomeración de Colonia posee una configuración polinuclear, constituida por cinco ciudades mayores de 500.000 habitantes. Habitualmente esta extensa área recibe el nombre de Rhein-Ruhr y coincide aproximadamente con la aglomeración definida en este estudio tanto en su población como a su superficie.
- Hay tres metrópolis que tienen alrededor de 6 millones de habitantes: Amsterdam-Rotterdam, Liverpool-Manchester y Milán. Otros informes delimitan las áreas metropolitanas de estas ciudades con unos ámbitos más restringidos que los que dibuja la metodología del AME. El motivo de las diferencias se puede encontrar en la consideración de cada una de las ciudades principales de forma individual, sin sumar sus entornos y sin considerarlas, por tanto, bipolares (este sería el caso de Amsterdam y Liverpool). En cuanto a Milán, las diferencias derivan del hecho de que los parámetros que se han establecido en la metodología del AME, y que son efectivos para la mayoría de los casos, amplían la aglomeración siempre que sea posible establecer alguna contigüidad entre municipios urbanos. Esto es lo que sucede en el entorno de Milán, donde hay muchos municipios urbanos con densidades medias y contiguos entre ellos que hacen posible que la aglomeración se vaya extendiendo y ampliando.
- Catorce metrópolis alcanzan una población de entre 5 y 2 millones de habitantes, de las cuales siete se constituyen alrededor de capitales de estado (Madrid, Berlín, Atenas, Roma, Bruselas, Lisboa y Budapest). Barcelona ocupa la octava posición con 4,6 millones de habitantes. Estas aglomeraciones se forman en general alrededor de ciudades centrales con densidades de población muy altas y con una gran jerarquía urbana.
- Las quince metrópolis restantes, con una población de entre uno o dos millones de habitantes, incluyen cinco capitales de Estado (Viena, Varsovia, Copenhague, Estocolmo y Praga) mientras que las otras diez pertenecen a los cinco mayores estados europeos, con la única excepción de Porto-Vila Nova de Gaia.

En lo que a densidad se refiere, las metrópolis con una concentración más alta son las de Atenas (4.500 hab./km<sup>2</sup>), París (3.150 hab./km<sup>2</sup>) y Barcelona (2.680 hab./km<sup>2</sup>): estas cifras reflejan las altas densidades de las ciudades centrales, resultado de las reducidas dimensiones de los respectivos términos municipales.

En relación con la extensión de las metrópolis, Londres con 8.400 km<sup>2</sup> y Colonia con 6.750 km<sup>2</sup> son las más grandes, seguidas por las de Amsterdam-Rotterdam, Liverpool-Manchester y Milán, con una superficie de unos 4.200 km<sup>2</sup>. Las aglomeraciones de París, Nápoles, Birmingham y Madrid tienen una superficie de unos 2.500 km<sup>2</sup>. Once aglomeraciones ocupan unos ámbitos territoriales por debajo de los 1.000 km<sup>2</sup>.

La estructura interna de las metrópolis, desde el punto de vista de la jerarquía urbana de las ciudades que las conforman, presenta formas muy diversas en función de las particularidades históricas y geográficas de cada una de ellas. Para intentar caracterizar las diferentes estructuras se ha considerado el peso de la ciudad central con respecto a su entorno metropolitano y se han identificado unos modelos de configuración urbana:

- Metrópolis en las que el peso de la ciudad central supone más de un 50% del total de la aglomeración y constituyen, por tanto, estructuras de tipo claramente *unipolar*, donde se da una gran preponderancia de la ciudad central respecto a su entorno. Es el modelo que adoptan la mayoría de las capitales de los estados europeos, como es el caso de Londres, París, Berlín, Madrid, Roma, Budapest, Estocolmo, Viena, Varsovia y Praga. Otras ciudades que no son capitales pero que también siguen este modelo son Munich, Turín, Marsella y Sevilla.
- Metrópolis con una ciudad central importante pero que representa menos del 50% de la población del conjunto de la aglomeración. Estas ciudades tienen una estructura metropolitana que se podría definir como *reticular* porque pese a la presencia de una polaridad muy marcada, coexisten en su área ciudades medianas con un cierto nivel de centralidad, aunque sea de una intensidad muy diferente a la de la ciudad central. Esta es la estructura de las aglomeraciones de Barcelona o Milán, que tienen a su alrededor ciudades medianas relacionadas con el núcleo y, a la vez, aglutinadoras de unos respectivos entornos propios. Este es el caso de ciudades como Sabadell, Terrassa y Mataró alrededor de Barcelona, y de Brescia, Monza o Bérgamo alrededor de Milán.
- Metrópolis *multipolares* que se caracterizan por la presencia de dos o más ciudades con una representatividad y

características demográficas equivalentes y muy relacionadas entre ellas por flujos y redes de comunicación. Son ejemplo de este tipo de estructura las aglomeraciones bipolares de Bruselas-Amberes y Amsterdam-Rotterdam. Un modelo muy específico de multipolaridad, en el que se acentúa la relación en red de las ciudades que componen la aglomeración, es el que encabeza Colonia. Siguiendo los criterios establecidos en este estudio, la aglomeración recibe el nombre de la ciudad más populosa, Colonia, pero forman parte de ella cuatro ciudades de más de medio millón de habitantes (Dortmund, Essen, Düsseldorf y Duisburgo), siete ciudades con una población entre los 200.000 y los 500.000 habitantes, y trece ciudades de más de 100.000 habitantes. Todas ellas constituyen un área que comprende 10 millones de habitantes y que se conoce habitualmente con el nombre de Rhein-Ruhr. En una escala menor, pero siguiendo esta estructura multipolar, se encuentra la aglomeración de Liverpool-Manchester, constituida por quince ciudades con una población que oscila entre los 200.000 y los 500.000 habitantes (entre ellas Leeds, Bradford, Wirral, Wakefield y Wigan) y que juntas alcanzan los 6,5 millones de habitantes.

## METODOLOGÍA

### Procedimiento metodológico

La metodología de delimitación empleada en la revisión del estudio AME ha sido globalmente la misma que se utilizó en la primera versión del trabajo, pese a que se han simplificado algunos aspectos.

El proceso de delimitación utiliza dos fuentes de información básicas: una base cartográfica de municipios de la UE y los datos estadísticos de población, superficie y densidad de las unidades administrativas de cada país, equivalentes a los *Local Administrative Units* (LAU) niveles 1 y 2 de Eurostat: municipios, *communes*, *wards*, *Gemeinden* o unidades similares. Estas fuentes se incorporan a un sistema de información geográfica que las integra y facilita las herramientas de análisis espacial que permiten llevar a cabo los procesos de delimitación.

El primer paso consiste en la vinculación de los datos estadísticos mencionados a todos y cada uno de los 87.901 municipios europeos una vez se han homogeneizado y estandarizado los registros. A continuación, se seleccionan aquellos que tienen una densidad de población igual o superior a 250 hab./km<sup>2</sup> y que constituyen los municipios urbanos (10.630 en los países de Europa estudiados) a partir de los cuales se inician los procesos de delimitación.

A continuación, se seleccionan las ciudades susceptibles de ser ciudad central de una aglomeración metropolitana porque cumplen los criterios establecidos de una población de más de 100.000 habitantes y una densidad superior a los 1.500 hab./km<sup>2</sup>. Una vez identificadas, se pone en marcha una sucesión de procedimientos de búsqueda, para cada ciudad, en la que se selecciona, de entre todos los municipios urbanos que le son contiguos, aquel que tiene la densidad de población más alta y lo incorpora a su ámbito pasando a constituir un conjunto nuevo. Se repite el procedimiento tantas veces como sea preciso hasta que la aglomeración queda cerrada, ya sea porque no es posible encontrar ningún otro municipio urbano contiguo o porque la densidad de población del conjunto de la aglomeración desciende por debajo del umbral fijado de 1.500 hab./km<sup>2</sup>.

Los resultados obtenidos con este procedimiento han definido 104 aglomeraciones metropolitanas, es decir, 104 ciudades alrededor de las cuales se han formado unas manchas urbanas que cumplen las condiciones fijadas para detectar un determinado nivel de intensidad metropolitana. Son zonas urbanas constituidas por municipios contiguos que configuran áreas con una población superior a los 250.000 habitantes y con una densidad superior a los 1.500 hab./km<sup>2</sup> y que tienen, como mínimo, un núcleo central formado por una ciudad con más de 100.000 hab. que le da nombre. De las 104 aglomeraciones metropolitanas europeas, que integran 3.211 municipios urbanos, 35 superan el millón de habitantes, 27 están entre el medio y el millón de habitantes y 42 aglomeraciones se encuentran por debajo del medio millón de habitantes.

Con la intención de no pasar por alto ninguna realidad urbana importante, cabe resaltar que la metodología empleada no identifica como aglomeraciones metropolitanas un grupo de ciudades que tienen poblaciones superiores a los 250.000 habitantes. Estas ciudades, pese a constituir unos núcleos urbanos destacables, poseen unas densidades de población bajas y no alcanzan el criterio que se ha establecido para la densidad (más de 1.500 hab./km<sup>2</sup>). A continuación se detallan las veinticuatro ciudades europeas que se hallan en esta situación.

En el último apartado, se incluye el listado de todas las ciudades europeas que cuentan con una población superior a los 100.000 habitantes y que, por tanto, son susceptibles de ser consideradas ciudades centrales y formar a su alrededor una aglomeración metropolitana. Para cada una de ellas se especifican los datos demográficos básicos y sus características urbanas en relación con los criterios establecidos en este estudio.

## Resultados de las ediciones 2000 y 2006

Uno de los objetivos planteados en la actualización de este estudio es analizar la evolución de la realidad urbana europea en el periodo 2000-2006 comparando los resultados de las dos ediciones. El análisis de esta evolución sólo se puede realizar, como resulta evidente, entre los países y las aglomeraciones que son comunes a ambos informes.

En general, la mayoría de países europeos se han mantenido estables desde el punto de vista demográfico, destacando, sin embargo, Austria y Bélgica con un aumento del 3%, Holanda, Irlanda y Luxemburgo con incrementos del 6,8 y 7%, respectivamente. España ha tenido el crecimiento más importante con la llegada de 4,4 millones de personas, que representa un aumento del 11%.

En lo que atañe a los municipios urbanos, cabe destacar el incremento de la población que reside en ellos de seis millones y medio de personas, lo que significa un aumento porcentual del 2,7% con respecto a los datos del año 2000. Las fuentes consultadas confirman esta tendencia y señalan que el componente de crecimiento determinante son los movimientos migratorios que están experimentando la mayoría de países europeos.

Para conocer si el crecimiento de la población ha sido homogéneo en el conjunto de las ciudades estudiadas se han analizado los municipios urbanos en función de su tamaño demográfico y se ha puesto de manifiesto que el grupo de ciudades menores de 50.000 habitantes es el que caracteriza mayoritariamente la configuración urbana europea. Es precisamente en estas ciudades (8.423) donde vive la mayoría de la población, más de 90 millones de personas, y en las que se han producido los incrementos más importantes en números absolutos. En cifras relativas el crecimiento más significativo (un 3,9%) se ha dado en el grupo de ciudades medianas-pequeñas (495), las que tienen una población entre 50.000 y 100.000 personas.

En líneas generales, estos aumentos de población en los núcleos urbanos medios y pequeños confirmarían la tendencia de unos crecimientos más intensos en las periferias de las grandes ciudades que no en sus centros urbanos. Estos datos corroboran las dinámicas de desconcentración de la población hacia los entornos metropolitanos y acentúan los fenómenos de dispersión urbana en contraposición a la ciudad compacta, arquetipo de la ciudad europea.

En lo que a las aglomeraciones metropolitanas se refiere, se ha podido establecer una relación comparativa entre

81 AM, quedando excluidas siete ciudades respecto a la edición del año 2000 por diferentes motivos metodológicos<sup>5</sup>. Si se observan sus variaciones demográficas, se advierte que aproximadamente la mitad de las AM han crecido y han ganado población de manera relevante, mientras que un 25% se han mantenido estables, sin cambios significativos, y el otro 25% restante han experimentado pérdidas de población tanto en cifras absolutas como relativas. El saldo demográfico arroja una cifra positiva de 2,3 millones de habitantes que representa un 2% de incremento respecto de la edición anterior. Las aglomeraciones que ganan población lo hacen, principalmente, extendiéndose por el territorio e incorporando nuevos municipios de su entorno más que por el aumento demográfico de sus núcleos urbanos. Existen 10 AM que crecen más de 100.000 habitantes y en este grupo destacan las metrópolis de Madrid, Barcelona y Valencia con unos crecimientos en números absolutos de 800.000, 500.000 y 226.000 habitantes, respectivamente, hecho que refleja, sin duda, el dinamismo demográfico español de los últimos años.

Las aglomeraciones que pierden población de forma relevante son Liverpool-Manchester (-400.000 hab.) Manchester (-400.000 hab.), Roma (-330.000 hab.), Colonia (-200.000 hab.) y Sunderland (-140.000 hab.). Estas pérdidas no pueden ser exclusivamente atribuidas a factores demográficos, como por ejemplo, el descenso de densidad de algunos municipios urbanos sino que también es necesario tener presente otros aspectos como la desaparición de contigüidades municipales debido a cuestiones técnicas del proceso de delimitación.

Si se focaliza el análisis en las ciudades centrales de todas las aglomeraciones se observa que el saldo demográfico del conjunto es positivo por 350.000 habitantes. Entre las que crecen destacan las ciudades españolas: Madrid con 274.000 hab., seguida por Barcelona con 88.000 hab. y Valencia y Palma de Mallorca con 57.000 hab. y entre las que pierden figuran las italianas (Roma con -160.000 hab. y Turín y Génova con -46.000 hab.)

Así pues, estudiando las aglomeraciones comparables, se observa que la más populosa sigue siendo Londres, con más de 12 millones de personas, que ha tenido un ligero incremento demográfico respecto a la edición anterior. A continuación se sitúa París, con un incremento de 175.000 habitantes, circunstancia que la ha hecho avanzar su posición y pasar delante de la aglomeración de Colonia, que ha experimentado pérdidas de población. Liverpool-Manchester baja un puesto por pérdida de habitantes, y lo cede a Amsterdam-Rotterdam, que los ha ganado



(269.000 hab.). Milán y Madrid mantienen posiciones y ambas incrementan sus poblaciones tanto en número de habitantes como en número de municipios. A continuación, figura Barcelona, que ocupa el octavo puesto, al avanzar una posición en el ranking por delante de Nápoles: ambas ciudades han ganado población, pero mientras que Barcelona ha ganado 510.000 habitantes, Nápoles sólo ha crecido en 12.700.

Para conocer más detalladamente las dinámicas que se han dado en las áreas metropolitanas europeas en los últimos seis años, es interesante analizar también la relación que existe entre la ciudad central y su entorno inmediato y ver las modificaciones que ha sufrido.

La tendencia general que se observa es un predominio de la pérdida de peso de las ciudades centrales con respecto a sus periferias: las periferias del 60% de las aglomeraciones comparables, ganan población respecto de las ciudades centrales. Este fenómeno pone de manifiesto la desconcentración metropolitana característica de la evolución de muchas ciudades europeas con una alta movilidad residencial desde los centros urbanos, más densos y compactos, hacia las periferias con tejidos residenciales más dispersos y a la vez con una oferta inmobiliaria más económica. Este situación es visible en las aglomeraciones de París, Milán y Nápoles, en las que las ciudades centrales pierden población y densidad con respecto a sus áreas de influencia, que la ganan. Existen otras aglomeraciones en las que tanto las ciudades centrales como sus entornos ganan población, pero proporcionalmente los incrementos son más intensos en sus entornos metropolitanos. Esta dinámica es perceptible en las metrópolis de Lyon, Lisboa y Barcelona.

En otras ciudades, en cambio, se detecta un cierto proceso de concentración urbana en los núcleos centrales que incrementan su peso respecto a sus entornos. Es lo que sucede en Bruselas, Lille i Leipzig. También se puede identificar como concentración la evolución de Estocolmo, Aachen o Burdeos donde, a pesar de que el conjunto de la aglomeración aumenta, son los núcleos centrales los que lo hacen en mayor medida.

Los fenómenos de crecimiento urbano en las ciudades europeas acostumbran a seguir unos ciclos de desarrollo demográfico de larga duración. Pese a que la actualización de este estudio se ha realizado en un lapso de tiempo relativamente corto (seis años), el análisis de los resultados obtenidos apunta hacia la existencia de unas dinámicas urbanas expansivas en las aglomeraciones de la Unión Europea y que se irán ampliando sucesivas ediciones.

## Comparación con otros estudios

La dificultad de estudiar la complejidad de la realidad urbana hace recomendable un cierto nivel de validación externa de los resultados obtenidos en este estudio para contrastar y, si es posible, consolidar la metodología aplicada.

Entre todas las fuentes de referencia consultadas que aportan información sobre las dinámicas urbanas, se han seleccionado tres trabajos: el proyecto Urban Audit de la Unión Europea, la base de datos Geopolis, que facilita el Instituto de Estadística de Francia, y el estudio World Urbanization Prospect (WUP) de las Naciones Unidas. Estas tres fuentes analizan el fenómeno urbano con criterios distintos. Por un lado, el Urban Audit utiliza criterios funcionales para definir zonas urbanas alrededor de las principales ciudades; Geopolis emplea criterios físicos de ocupación urbana del territorio, como es la contigüidad morfológica; y, por último el estudio WUP de las Naciones Unidas combina los dos enfoques metodológicos al tener en cuenta tanto la contigüidad como las relaciones funcionales.

Como se podrá ver a continuación, las delimitaciones obtenidas en el estudio AME son, en general, algo mayores que las basadas en criterios físicos y algo menores que las que utilizan criterios funcionales.

## Urban Audit – Eurostat

Es un proyecto conjunto de la Dirección General para Política Regional (DG Regio) y la Eurostat para facilitar la comparación entre las áreas urbanas de la UE. El Urban Audit contiene información sobre 258 ciudades europeas y su calidad de vida en relación con la economía, el trabajo, el transporte, la educación, etc. Además de aportar datos sobre la ciudad central, también toma en consideración las *Larger Urban Zone* (LUZ) o Grandes Zonas Urbanas, definidas como las "regiones urbanas funcionales" (zonas de trabajo o zonas de *commuting*) alrededor de la ciudad central. Para asegurar la disponibilidad de datos, tanto el Urban Audit como el AME trabajan con los límites administrativos existentes en el área urbana estudiada.

En general, los resultados del Urban Audit son un poco más altos en los casos de Berlín, Hamburgo, Katowice, Múnich, Varsovia o Turín, muy similares en los de Madrid, Barcelona, Lisboa o Budapest e inferiores en los de Milán, Nápoles y Lille. En los casos de las grandes aglomeraciones de Colonia, Liverpool-Manchester y Bruselas-Amberes, los resultados son bastante similares si se comparan con la suma de las diversas ciudades que constituyen las aglomeraciones de el AME.

## Geopolis 2005

Es una base de datos facilitada por el Instituto de Estadística de Francia con información sobre las ciudades del mundo y que basa la definición de los ámbitos metropolitanos en criterios físicos. Considera que la *unidad urbana* está constituida por un municipio o conjunto de municipios que configuran un área construida con más de 2.000 habitantes en la cual las zonas edificadas no están separadas por más de 200 metros. Si la unidad urbana se extiende por diversos municipios, el conjunto forma una aglomeración urbana. Este estudio se ha elaborado en la Universidad de Aviñón siguiendo y actualizando la metodología que fue expuesta en *NUREC. Atlas of Agglomerations in the EU* (1994).

En términos generales, los datos de población de las aglomeraciones que ofrece Geopolis son inferiores a las obtenidas por el AME y sólo en siete casos las superan. Las diferencias más acentuadas se dan en las aglomeraciones más grandes, como serían los casos de Londres, Amsterdam-Rotterdam, Liverpool-Manchester, Milán y Nápoles. Dichas diferencias pueden atribuirse al hecho de que los criterios de contigüidad de las áreas urbanas construidas son muy restrictivos, puesto que 200 metros es una distancia relativamente corta dentro de un tejido urbano consolidado.

## Naciones Unidas. World Urbanization Prospects: the 2005 revision

Con vistas a la elaboración de las proyecciones demográficas en las áreas urbanas y rurales en todos los países del mundo, este estudio identifica las aglomeraciones urbanas que tienen una población igual o superior a 750.000 personas y todas las ciudades capitales de estado. Define *aglomeración urbana* como la población de hecho que vive alrededor de un territorio contiguo con densidades urbanas altas, sin tener en cuenta las divisiones administrativas. Considera que *área metropolitana* es el territorio contiguo, con niveles altos de densidad residencial urbana, y las áreas de su entorno, con densidades inferiores, que están bajo la influencia directa de una ciudad central por medio de los transportes públicos, la red de carreteras, las infraestructuras de servicios o los desplazamientos domicilio-trabajo, etc.

Esta definición de aglomeración urbana coincide con la utilizada en el presente estudio por el hecho de que considera la densidad urbana como el factor definitorio del fenómeno metropolitano. En algunos casos, las cifras de población que aporta el estudio WUP son muy similares a los resultados obtenidos con la metodología del AME, como por ejemplo en París, Madrid, Barcelona, Atenas, Roma, Lisboa,

Varsovia, Turín, Lyon, Oporto y Praga. En otros casos, en cambio, las cifras divergen considerablemente y, en general, el AME detecta unos conjuntos urbanos mayores que los definidos por el WUP, como sucede en los casos de Colonia, Liverpool-Manchester, Bruselas y Lille.

- 1 El estudio fue publicado en Papers. Regió Metropolitana de Barcelona, nº 37. Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona. Barcelona, junio de 2002.
- 2 No se incluyen Bulgaria y Rumania porque se incorporaron a la Unión Europea el día 1 de enero de 2007, fecha posterior a la finalización del presente estudio.
- 3 Los diez países que se incorporaron en enero de 2004 (Polonia, Hungría, República Checa, Eslovaquia, Eslovenia, Lituania, Letonia, Estonia, Chipre y Malta) más Grecia, que no se pudo incluir en la edición anterior por falta de datos.
- 4 En esta edición se han incorporado 1.263 unidades administrativas que alcanzan la condición de municipios urbanos. En ellos residen 45 millones de habitantes y pertenecen a los países incorporados a la UE en 2004
- 5 Las ciudades excluidas son: Nancy, porque ha perdido población y no llega a los 100.000 habitantes, y Dresde, porque su densidad ha pasado a ser inferior de 1.500 hab./km<sup>2</sup>, y además ninguna de las dos alcanza los umbrales establecidos para ser consideradas "ciudad central" de una AM; y también Saint-Etienne, Halle, Kingston upon Hull, Plymouth y Stoke-on-Trent, porque no logran formar una aglomeración de más de 250.000 habitantes a su alrededor por el hecho de que los municipios que las componían han sufrido descensos demográficos.

## DATOS DE LAS GRANDES METRÓPOLIS EUROPEAS

### Amsterdam-Rotterdam

#### Aspectos generales

Esta aglomeración es muy extensa: tiene dos núcleos densos (Amsterdam y Rotterdam), doce ciudades de entre 500.000 y 100.000 habitantes y un centenar de municipios de dimensiones diversas. Esto representa el 40% de la población holandesa y un cuarto de sus municipios, y se conoce con el nombre de *Randstad*. No existe una estructura institucional que incluya todos los municipios de la aglomeración.

#### Ayuntamiento de Amsterdam

El ayuntamiento está gobernado por un ejecutivo formado por un *burgemeester*, o alcalde, nombrado por el poder central y un consejo de *wethouders* o tenientes de alcalde, elegidos por el consejo municipal. El consejo está formado por cuarenta y cinco miembros escogidos cada cuatro años y es el órgano de representación política de la ciudadanía. La ciudad está dividida en catorce distritos, que cuentan con un consejo de distrito y que se ocupan de los servicios de proximidad y de los asuntos locales.

#### Ayuntamiento de Rotterdam

El consejo municipal es el órgano de representación política de la ciudadanía y está formado por cuarenta y cinco miembros escogidos cada cuatro años. El consejo elige a los tenientes de alcalde quienes junto con el alcalde, nombrado por el poder central, forman el poder ejecutivo. La ciudad está dividida en once distritos, que cuentan con un consejo de distrito y que se ocupan de los servicios de proximidad y de los asuntos locales.

#### Ámbito metropolitano

No existe ninguna estructura política que coordine las políticas de la aglomeración metropolitana. Desde el Gobierno central se han impulsado diversas tentativas para gestionar de manera integrada las áreas metropolitanas de Amsterdam y Róterdam (la creación de entes administrativos como los consejos suburbanos y las ciudades-provincia), pero han fracasado. El Ministerio de Vivienda, Planificación Territorial y Medio Ambiente sí que ha desempeñado un papel muy activo en la planificación territorial del *Randstad*, con la aprobación de diversos planes y directrices de desarrollo. Las provincias (entes supramunicipales) son responsables también de la elaboración de planes regionales; sin embargo, no poseen autonomía política ni legislativa y sus competencias se limitan a ejercer la potestad reglamentaria, referida principalmente a materias de ordenación del territorio, medio ambiente, infraestructuras y desarrollo regional. A pesar de la falta de institución

metropolitana, esta región funciona como un conjunto integrado gracias a las infraestructuras y las comunicaciones (sobre todo, la red de autopistas). La cooperación existe sin llegar a estar institucionalizada, especialmente en la promoción económica. Por ejemplo, entre 2002 y 2007 funcionó la red *Regio Randstad*, una asociación destinada a promover la competitividad de la región.

Otros organismos y empresas públicas *GVB (Transportes de Amsterdam)*: Ente público que coordina el transporte público de Amsterdam y las ciudades de sus alrededores. Incluye servicio de autobús, tranvía, metro y ferris.

*Rotterdam Development Corporation (OBR)*: Agencia pública local que trabaja para promover el desarrollo económico, la captación de inversiones y el turismo en la ciudad de Rotterdam.

#### Websites de interés

*Ayuntamiento de Amsterdam*:

[www.amsterdam.nl](http://www.amsterdam.nl)

*Ayuntamiento de Rotterdam*:

[www.rotterdam.nl](http://www.rotterdam.nl)

*GVB (Transportes de Amsterdam)*:

[www.gvb.nl](http://www.gvb.nl)

*Rotterdam Development Corporation*:

[www.rotterdam.com](http://www.rotterdam.com)

### Athinai / Atenas

#### Aspectos generales

La aglomeración de la capital griega cuenta con un núcleo central, Atenas, tres municipios mayores de 100.000 habitantes y unos sesenta municipios con dimensiones muy variadas. La reforma *Capodistrias* de 1997-98, que supuso la fusión de municipios y la reestructuración de las regiones y provincias (o prefecturas), excluyó a la aglomeración metropolitana de Atenas. Esta sigue pendiente de una reforma que simplifique la coordinación de las políticas metropolitanas y el Ayuntamiento de Atenas.

El alcalde es la máxima autoridad y preside el consejo municipal, órgano de representación política de la ciudadanía, formado por cuarenta y un concejales que son elegidos cada cuatro años. La ciudad está dividida en siete distritos que cuentan con un consejo de distrito formado por quince miembros elegidos directamente, con funciones consultivas.

#### Ámbito metropolitano

No existe un ente de coordinación para la aglomeración metropolitana, sino una gran fragmentación institucional objeto de debate político desde hace años, sin que se haya adoptado una decisión que simplifique el entramado institucional. Tradicionalmente, el Estado ha gestionado los asuntos de la capital, pero en los últimos años, se ha

realizado un proceso de descentralización con la creación de regiones administrativas con ciertos poderes (*periphereia*) y con la dotación en las provincias (*nomoi*) de cargos elegidos por la ciudadanía. En la práctica, todas las administraciones (central, regional, provincial y local) intervienen en las políticas metropolitanas, sin que haya una verdadera coordinación. El Estado interviene en la coordinación del transporte público y las infraestructuras; la región, en la planificación regional, emergencias, servicios sociales, estudios de impacto medioambiental y gestión forestal y coordinación de la aplicación de las políticas estatales; la provincia (en este caso, la provincia Atenas-Pireo), en la supervisión de los municipios y el desarrollo económico, social y cultural; los municipios, en la gestión de los servicios típicamente locales (infraestructuras técnicas y materiales, servicios sociales, educación y cultura, urbanismo, protección del medio ambiente, tráfico, economía local).

**Otros organismos y empresas públicas**  
*Electric Railway Company (ISAP)*: Empresa estatal creada para la gestión del metro ligero (metro línea 1), que une la capital con los municipios del entorno.

*Attiko Metro S.A.*: Empresa estatal responsable de la gestión del metro soterrado (líneas de metro 2 y 3).  
*Agencia Griega para el Desarrollo y Gobierno Local, SA (EETAA)*: Ofrece asistencia técnica y legal a los Gobiernos locales. Está formada por el Estado, el Fondo de préstamos, las uniones central y local de municipios griegos (KEDKE y TEDK), la Cámara Técnica de Grecia, la Confederación de Cooperativas Agrícolas de Grecia (PASEGES) y otras entidades del tercer sector.

#### Webistes de interés

*Ayuntamiento de Atenas*:  
[www.cityofathens.gr](http://www.cityofathens.gr)  
*Electric Railway Company*: [www.isap.gr](http://www.isap.gr)  
*Attiko Metro S.A.*: [www.ametro.gr](http://www.ametro.gr)  
*Agencia Griega para el Desarrollo y Gobierno Local, SA*: [www.eetaa.gr](http://www.eetaa.gr)

## Barcelona

### Aspectos generales

El área metropolitana de Barcelona, en la que se concentra más de la mitad de la población catalana, se extiende en la franja central del litoral catalán. A nivel institucional, en este territorio operan diversos organismos: ayuntamientos, entidades metropolitanas, comarcas, agencias y consorcios, así como los órganos del Gobierno regional y del Estado.

### Ayuntamiento de Barcelona

La Carta Municipal de Barcelona atribuye amplias competencias al ayuntamiento. El alcalde es la máxima autoridad y

preside el consejo municipal, órgano de representación política de la ciudadanía de Barcelona, formado por cuarenta y un concejales y concejalas elegidos cada cuatro años. El municipio se estructura en diez distritos, que tienen competencias en servicios de proximidad. Cada uno de ellos cuenta con un consejo de distrito, formado en proporción a los resultados electorales obtenidos por los partidos en el distrito.

### Ámbito metropolitano

La primera corona metropolitana dispone de dos entidades sectoriales metropolitanas creadas por las leyes de ordenación territorial de 1987. Por un lado, la *Entitat Metropolitana del Transport*, integrada por dieciocho municipios y con competencias en la ordenación, gestión y planificación de los sistemas de transporte público, la prestación del servicio de metro, la ordenación y control del taxi, así como la programación del tráfico y de la red viaria. Por otro lado, la *Entitat Metropolitana del Medi Ambient*, integrada por treinta y tres municipios y responsable de la construcción y mantenimiento de infraestructuras hidráulicas, el suministro de agua y el saneamiento de aguas residuales, así como el tratamiento de residuos urbanos e industriales. Además, treinta y un municipios decidieron de manera voluntaria crear la *Mancomunitat de Municipis* con el objetivo de aportar una óptica metropolitana común y actuar en el ámbito de la planificación y mejora de infraestructuras metropolitanas, del espacio público, de la vivienda y del suelo. En Enero de 2009 se constituyó el Consorci Àrea Metropolitana de Barcelona que integra las tres entidades metropolitanas ya mencionadas y treinta y seis municipios.

### Cataluña

La Generalitat de Cataluña es la institución histórica del Gobierno catalán y posee amplias competencias en ordenación del territorio, urbanismo, vivienda, transportes, sanidad, educación, etc. El organismo legislativo y de representación política es el Parlamento de Cataluña, formado por 135 diputados y diputadas.

### Otros organismos y empresas públicas

*Autoritat del Transport Metropolità*: Consorcio formado por administraciones públicas titulares de servicios de transporte público en la región metropolitana de Barcelona (165 municipios). Su objetivo es la cooperación, coordinación y planificación en materia de servicios, financiación e infraestructuras de transporte.

### Webistes de interés

*Ayuntamiento de Barcelona*: [www.bcn.cat](http://www.bcn.cat)  
*Àrea Metropolitana de Barcelona*: [www.amb.cat](http://www.amb.cat)  
*Autoritat del Transport Metropolità*: [www.atm.cat](http://www.atm.cat)  
*Generalitat de Cataluña*: [www.gencat.cat](http://www.gencat.cat)

## Berlin / Berlín

### Aspectos generales

Berlín se caracteriza por ser una ciudad-Estado (como Hamburgo y Bremen); se da, pues, una fusión de las instituciones locales y del *lând*. Además, Berlín es la capital federal alemana y se rige por una ley especial aprobada en 1995. La aglomeración metropolitana se encuentra dentro del *lând* de Brandeburgo (del cual Berlín no forma parte) y se caracteriza por un fuerte dominio de la ciudad central. No existe una autoridad metropolitana de coordinación, pero sí una cooperación entre los dos *lânders* en lo referente a la planificación territorial.

### Gobierno y parlamento de Berlín

El alcalde gobernador (*Regierender Bürgermeister*) es el/la jefe de Gobierno. Dirige y preside el Gobierno del *lând* (*Senate*), que tiene iniciativa legislativa y potestad reglamentaria. Alcalde y Gobierno son designados por el parlamento (*Abgeordneten-haus*), órgano legislativo, de control del gobierno, y encargado también de aprobar el presupuesto. Los 141 diputados y diputadas son elegidos por mandatos de cuatro años. La ciudad-Estado está descentralizada en doce distritos (*bezirke*), que desarrollan la actividad administrativa bajo la tutela del Gobierno. Cada distrito cuenta con una asamblea, el órgano de autogobierno del distrito, que supervisa la administración y aprueba el presupuesto. La asamblea, formada por cuarenta y cinco miembros elegidos simultáneamente al Parlamento, elige también a las autoridades administrativas del Distrito: la oficina y el alcalde.

### Ámbito metropolitano

No existe una autoridad metropolitana que integre los veinticinco municipios de la aglomeración berlinesa. La prestación de servicios se realiza básicamente a partir de la capital, que concentra la mayoría de la población. Es el caso del transporte público, coordinado por la empresa de transportes de Berlín.

Por lo que respecta a la planificación territorial, existe desde 1996 un Departamento de Desarrollo Territorial conjunto de Berlín y Brandeburgo. Constituido por el Departamento de Desarrollo Urbano de Berlín y por el Ministerio de Planificación Regional de Brandeburgo, es un órgano de coordinación del territorio que comprende la ciudad-Estado de Berlín y una parte del *lând* de Brandeburgo. Sus tareas son las de coordinar los planes de transporte, el desarrollo territorial, los espacios verdes y el turismo.

### Otros organismos y empresas públicas

*Berliner Verkehrsbetriebe, BVG (Empresa de Transportes de Berlín)*: Organismo público creado el 1996, agrupa a las

principales empresas responsables de los transportes públicos.

*Berlin Tourismus Marketing GmbH:* El principal objetivo de la empresa es la promoción del turismo y la publicidad nacional e internacional de la región.

*Unternehmensverbände Berlin-Brandenburg, UVB:* (Confederación de empresas y negocios de Berlín y Brandeburgo): Formada por sesenta y cinco miembros, esta asociación tiene como objetivo la promoción del desarrollo económico y socia de la región de Berlín-Brandeburgo.

#### Websites de interés

*Ciudad-Estado de Berlín:*  
[www.berlin.de](http://www.berlin.de)

*Parlamento de Berlín:*  
[www.parlament-berlin.de](http://www.parlament-berlin.de)

*Gemeinsame Landesplanungsabteilung:*  
[www.gl.berlin-brandenburg.de](http://www.gl.berlin-brandenburg.de)

*Empresa de Transporte de Berlín:*  
[www.bvg.de](http://www.bvg.de)

*Berlin Tourismus Marketing GmbH:*  
[www.berlin-tourist-information.de](http://www.berlin-tourist-information.de)  
*Confederación de empresas y negocios de Berlín y Brandeburgo (UVB):*  
[www.uvb-online.de](http://www.uvb-online.de)

## Birmingham

### Aspectos generales

El núcleo central de la aglomeración está formado por Birmingham y siete ciudades de más de 200.000 habitantes. Entre 1974 y 1986 existió el *West Midlands Metropolitan County*, una estructura de dos niveles, pero actualmente la cooperación se efectúa mediante las agencias que dependían de esta estructura y que cubren una parte de la aglomeración metropolitana.

### Ayuntamiento de Birmingham

El consejo municipal (*Council*) está presidido por el alcalde y tiene 120 miembros, un tercio de los cuales es elegido cada cuatro años. La ciudad está dividida en cuarenta distritos (*wards*), que cuentan con un consejo para tratar los asuntos locales. La ciudad cuenta asimismo con diez comités sectoriales (*Constituency Committees*) para desarrollar las políticas de vivienda, deporte, cultura, seguridad y transporte.

### Ámbito metropolitano

El *West Midlands Metropolitan County* está constituido por siete municipios y tiene 2,5 millones de habitantes. A pesar de que dicha institución haya sido abolida, los municipios que la formaban siguen teniendo unos servicios en común, como el transporte, la policía y la prevención de incendios. El resto de las ciudades que no formaban parte de este antiguo *County* se incluyen en la región de *West Midlands*. Esta es la demarcación territorial del

Gobierno (*Government Office*), que incluye más de 5 millones de habitantes y un territorio más amplio que el metropolitano. Tiene funciones administrativas para desarrollar programas en educación, desarrollo económico, medio ambiente, cultura, sanidad y transportes.

### Otros organismos y empresas públicas

*West Midlands Passenger Transport Executive:* Conocido como *Centro*, es el ente público responsable de promover y coordinar los servicios de transporte público (autobús, tren y metro). Tiene una junta de gobierno formada por los representantes de los siete ayuntamientos del *County*.

*West Midlands Police:* Ente público responsable de garantizar la seguridad de la ciudadanía.

*West Midlands Fire Service:* Ente público responsable de la protección, prevención e intervención en incendios y emergencias.

### Websites de interés

*Ciudad de Birmingham:*  
[www.birmingham.gov.uk](http://www.birmingham.gov.uk)

*West Midlands Passenger Transport Executive:* [www.centro.org.uk](http://www.centro.org.uk)

*West Midlands Police:*  
[www.west-midlands.police.uk](http://www.west-midlands.police.uk)

*West Midlands Fire Service:* [www.wmfs.net](http://www.wmfs.net)  
*Government Office for the West Midlands:*  
[www.gos.gov.uk](http://www.gos.gov.uk)

## Bruxelles-Antwerpen / Bruselas-Amberes

### Aspectos generales

La expansión de estas dos grandes ciudades las ha hecho confluir en una aglomeración metropolitana que comprende setenta y ocho municipios. No obstante, no cuenta con ninguna estructura institucional, sino que, por el contrario, se encuentra fragmentada políticamente, ya que se extiende sobre dos regiones diferentes (Bruselas Capital y Flandes), antes federados con numerosas competencias.

### Ayuntamiento de Bruselas

El órgano de representación de la ciudadanía es el consejo municipal, constituido por cuarenta y seis miembros directamente elegidos cada seis años. El ejecutivo está formado por nueve concejales nombrados por el consejo y es responsable de la gestión diaria municipal. El alcalde es nombrado por el Gobierno de la región de Bruselas Capital, entre todos los miembros del consejo.

### Ayuntamiento de Amberes

El consejo municipal, constituido por cincuenta y cinco miembros, es el órgano de representación de la ciudadanía, y el ejecutivo es responsable de la gestión diaria municipal. El alcalde es el máximo

responsable de la administración municipal y el presidente del consejo y del ejecutivo. Es nombrado por el Gobierno de la región de Flandes, de entre los miembros del consejo.

### Ámbito metropolitano

Puesto que no existe ninguna institución que coordine esta aglomeración, son los Gobiernos federados los que actúan con sus propios parlamentos y amplias competencias en los ámbitos de desarrollo económico, energía, transportes, servicios sociales, medio ambiente y trabajo. Bruselas y dieciocho municipios más forman la *Région de Bruxelles-Capitale*, que incluye el área directa de influencia de la capital y se agrupan también en una asociación voluntaria de cooperación (*Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale*). Amberes es la ciudad más poblada de Flandes y capital de la provincia. En ambos casos, las responsabilidades de tipo metropolitano, como el transporte, la planificación o las infraestructuras, son asumidas por ambas ciudades y por sus respectivas regiones.

### Otros organismos y empresas públicas

*Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles* (STIB): Empresa responsable de la gestión del transporte público de los diecinueve municipios de la región. Incluye una red de autobuses, metro y tranvía.

*Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn:* Empresa de la región flamenca responsable de la gestión del transporte público (autobús y tranvía). *De Lijn* fue creada en 1991 como consecuencia de la fusión de las empresas municipales de transporte de Amberes y Gante con la parte flamenca de la sociedad belga de transporte *Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen* (NMVB).

### Websites de interés

*Ayuntamiento de Bruselas:* [www.brucity.be](http://www.brucity.be)  
*Ayuntamiento de Amberes:*  
[www.antwerpen.be](http://www.antwerpen.be)

*Région de Bruxelles-Capitale:*  
[www.brussels.irisnet.be](http://www.brussels.irisnet.be)

*Flandes:* [www.flanders.be](http://www.flanders.be)

*Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles:* [www.stib.be](http://www.stib.be)

*Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn:*  
[www.delijn.be](http://www.delijn.be)

## Budapest

### Aspectos generales

Budapest tiene un estatuto especial de ciudad-capital (*fováros*), con un sistema doble de gobierno. La ciudad central actúa como núcleo del área metropolitana, ya que agrupa el 75% de la población, mientras que el resto de municipios son mucho pequeños (el mayor tiene 60.000 habitantes). La capital se ocupa, por tanto, de la mayoría de asuntos metropolitanos.

## Ayuntamiento de Budapest

La ciudad-capital se organiza a partir de un sistema de gobierno a dos niveles: municipal y de distrito. Cada nivel es independiente y tiene sus competencias, fijadas por la Ley de Gobierno Local de 1990. El municipio cuenta con la asamblea general, órgano de representación política de la ciudadanía formado por sesenta y siete miembros, de los cuales sesenta y seis se eligen por listas y uno (el alcalde) se elige directamente, cada cuatro años. El alcalde es el jefe de Gobierno y es responsable de la coordinación de los diferentes departamentos.

La ciudad está descentralizada en veintitrés distritos (*kerület*), que tienen autonomía legal. Cada distrito dispone de una asamblea, el órgano de autogobierno del distrito, y su alcalde elegido directamente. Para facilitar la coordinación con el Gobierno de la ciudad, los alcaldes de distrito pueden asistir a la asamblea general y hacer preguntas. También cuenta con mecanismos de cooperación para armonizar las diferentes tareas, como el comité permanente de coordinación.

## Ámbito metropolitano

No existe una autoridad metropolitana que integre los treinta y nueve municipios de la aglomeración de Budapest. La aglomeración metropolitana se estructura a partir de la capital y los servicios se ejercen desde la ciudad central. Como municipio, Budapest es responsable de las políticas de vivienda, educación, urbanismo, turismo, transporte y comunicaciones, tráfico e infraestructuras técnicas (agua, gas, residuos). Los distritos se ocupan de la atención sanitaria, el bienestar social y el mantenimiento de escuelas e institutos.

## Otros organismos y empresas públicas

*BKV (Transporte de Budapest)*: Empresa que gestiona el servicio de transporte urbano colectivo (autobús, metro, tranvía, trole y trenes de cercanías) de la ciudad y los municipios de su entorno. Coordina la acción de las diversas operadoras de transporte y la integración tarifaria.

## Websites de interés

*Ayuntamiento de Budapest*:  
[www.budapest.hu](http://www.budapest.hu)

*BKV (Transporte de Budapest)*:  
[www.bkv.hu](http://www.bkv.hu)

## Frankfurt am Main / Fráncfort del Main

### Aspectos generales

Desde 2001, gracias a la Ley de Aglomeraciones del Parlamento de Hesse (*Ballungsraumgesetz*), existe una agencia de planificación regional que agrupa los setenta y cinco municipios de la aglomeración metropolitana. Dicha agencia ha sustituido al *Umlandverband Frankfurt* (UVF) (1975-2000), un ente multisectorial

formado por cuarenta y tres municipios representados en una asamblea regional y elegidos directamente por la ciudadanía.

## Ayuntamiento de Fráncfort

El alcalde (*Oberbürgermeister*) es el máximo responsable de la administración de la ciudad y preside el consejo municipal (*Rata der Stadt*), órgano de representación política de la ciudadanía. Todos los cargos electivos se renuevan cada cinco años. La ciudad se encuentra descentralizada en dieciséis distritos, con competencias en los servicios de proximidad.

## Ámbito metropolitano

La *Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main* (Agencia de Planificación Regional de Fráncfort/Rhein-Main) es un organismo público cuya función es la planificación regional a través de la elaboración del Plan regional de usos del suelo y del Plan del paisaje. También lleva a cabo el análisis de datos regionales, la gestión de proyectos financiados por la Unión Europea y el asesoramiento técnico a los municipios sobre el fondo europeo. La agencia se organiza a partir del consejo regional (*Rat der Region*), máximo órgano político de representación indirecta formada por los alcaldes, y del comité ejecutivo, que se responsabiliza de la gestión diaria y de la preparación de las reuniones del consejo.

## Hesse

El primer ministro (*Ministerpräsident*) es el máximo responsable del gobierno del *lând*. Su Gobierno tiene iniciativa legislativa y potestad reglamentaria. El parlamento (*Landtag*) es el órgano legislativo de control del gobierno y el encargado de aprobar el presupuesto. Los ciento diez diputados y diputadas son elegidos por mandatos de cinco años.

## Otros organismos y empresas públicas

*Rhein-Main Verkehrsverbund GmbH*: Organismo de coordinación de los transportes públicos de la aglomeración metropolitana (trenes, metro, autobuses, tranvías y transportes fluviales). Trabaja con los diversos operadores y ámbitos de gobierno.

*Wirtschaftsförderung Region Frankfurt Rhein-Main*: Empresa existente desde 1995 para promover la competitividad de la región. Agrupa ciudades, cámaras de comercio, universidades, empresas, etc. Actúa en una zona amplia que incluye 13.000 km<sup>2</sup> y 5,2 millones de habitantes repartidos en tres Estados (Hesse, Renania-Palatinado y Baviera).

## Websites de interés

*Ciudad de Fráncfort*: [www.frankfurt.de](http://www.frankfurt.de)  
*Agencia de Planificación Regional de Fráncfort/Rhein-Main*:

[www.planungsverband.de](http://www.planungsverband.de)

*Rhein-Main-Verkehrsverbund*: [www.rmv.de](http://www.rmv.de)  
*Wirtschaftsförderung Region Frankfurt*

*Rhein-Main*: [www.frankfurt-rhein-main.de](http://www.frankfurt-rhein-main.de)  
*Gobierno de Hesse*: [www.hessen.de](http://www.hessen.de)

## Hamburg / Hamburgo

### Aspectos generales

Hamburgo se caracteriza por ser una ciudad-Estado (como Berlín y Brema); se da, por tanto, una fusión de las instituciones locales y del *lând*. La ciudad central actúa como núcleo de la aglomeración metropolitana, ya que agrupa al 75% de la población.

## Gobierno y Parlamento de Hamburgo

El alcalde gobernador (*Erste Bürgermeister*) es el jefe de Gobierno. Dirige y preside el Gobierno del *lând* (*Senate*), que tiene iniciativa legislativa y potestad reglamentaria. Alcalde y Gobierno son designados por el parlamento (*Bürgerschaft*), órgano legislativo, de control del gobierno, y encargado también de aprobar el presupuesto. Los 121 representantes son elegidos por mandatos de cuatro años. La ciudad-Estado está descentralizada en siete distritos (*bezirke*), que desarrollan la actividad administrativa bajo la tutela del Gobierno. Cada distrito tiene una asamblea, el órgano de autogobierno del distrito, que supervisa la administración y aprueba el presupuesto. La asamblea, formada por cuarenta y un miembros elegidos simultáneamente al parlamento, elige también las autoridades administrativas del distrito: la oficina y el alcalde.

## Ámbito metropolitano

No existe una autoridad metropolitana que integre los treinta y tres municipios de la aglomeración de Hamburgo. Sí que hay una agencia sectorial que coordina el transporte público: el *Hamburger Verkehrsverbund* (Asociación de Transportes de Hamburgo). Es un organismo público que agrupa un total de treinta y cinco operadores de transporte público (autobuses, metro, tranvía y transporte fluvial) de la ciudad-Estado y de sus alrededores, de manera que la responsabilidad de la asociación se extiende más allá de los límites de Hamburgo e incluye también una parte de los *länder* de Schleswig-Holstein y Baja Sajonia; da servicio a 3,3 millones de habitantes. De hecho, la cooperación voluntaria entre los tres Estados fecha de los años 1950, y desde 1991 existe una asociación, la *Metropolregion Hamburg*, que actúa como herramienta de cooperación informal entre los municipios de la aglomeración.

## Otros organismos y empresas públicas

*Hamburgischen Gesellschaft für Wirtschaftsförderung* (Asociación para la Promoción Económica de Hamburgo): Asociación para promover la competitividad económica de la aglomeración metropolitana y facilitar la realización de negocios.

## Websites de interés

Ciudad-Estado de Hamburgo:

[www.hamburg.de](http://www.hamburg.de)

Parlamento de Hamburgo:

[www.hamburgische-uegerschaft.de](http://www.hamburgische-uegerschaft.de)

Asociación de Transportes de Hamburgo:

[www.hvv.de](http://www.hvv.de)

Metropolregion:

[www.metropolregion.hamburg.de](http://www.metropolregion.hamburg.de)

Hamburgischen Gesellschaft for

Wirtschaftsforderung:

[www.wirtschaftsfoerderung.hamburg.de](http://www.wirtschaftsfoerderung.hamburg.de)

## Katowice

### Aspectos generales

Es una aglomeración metropolitana pluricéntrica, en la que destacan la ciudad de Katowice como la más poblada y ocho ciudades de más de 100.000 habitantes. A pesar de no existir una estructura metropolitana, se da una cooperación voluntaria entre los municipios.

### Ayuntamiento de Katowice

El alcalde (*prezydent*) es el jefe de Gobierno (poder ejecutivo) y es elegido directamente por la población cada cuatro años. Dirige y preside el consejo municipal (*rada miasta*), formado por treinta y cuatro concejales elegidos cada cuatro años.

### Ámbito metropolitano

Los municipios polacos tienen amplias competencias y, a falta de reconocimiento de las áreas metropolitanas, la mayoría de los servicios son ofrecidos por los gobiernos locales (alcantarillado y residuos, provisión de agua y gas, transporte público, planes de urbanismo). Los condados (*powiat*) se ocupan de la educación secundaria, la seguridad pública y los servicios sociales excepto en las grandes ciudades, como Katowice, que tienen el estatuto de condado. No existe, por tanto, una autoridad metropolitana que integre los veintidós municipios de la aglomeración. Sí que ha habido diversas iniciativas por parte de los municipios para ofrecer servicios en común: es el caso del transporte público desde 1991. En el año 2006, una nueva iniciativa ha permitido la creación de una asociación voluntaria de municipios.

### Silesia

La región, Silesia, comprende un territorio mucho más amplio que el metropolitano (casi 5 millones de habitantes) y actúa por delegación del Estado en dos niveles. Uno son las tareas llamadas descentralizadas, que incluyen la planificación regional general y estratégica, la red regional de carreteras, los equipamientos de educación superior y culturales, los hospitales regionales y la protección del medio ambiente. El otro son las tareas llamadas "desconcentradas", que consisten en la supervisión de las funciones locales del Estado y el cuidado de autopistas, autovías y carreteras locales.

## Otros organismos y empresas públicas

*Komunikacyjny Związek Komunalny*

*GOP* (Unión Municipal del Transporte del Distrito Industrial de La Alta Silèsia):

Veintitrés municipios de la aglomeración metropolitana de Katowice son miembros de esta asociación voluntaria para la gestión y planificación del transporte público.

Coordina la acción de las diversas empresas operadoras de los servicios de autobús y tranvía, así como la integración tarifaria del transporte.

*Górnśląski Związek Metropolitalny*

*GZM* (Unión Metropolitana de la Alta Silesia): Catorce municipios participan en esta asociación voluntaria desde 2006.

Algunos de los objetivos de la Unión son el desarrollo de una visión común, la elaboración de demandas conjuntas de fondos europeos y la promoción económica de la región.

## Websites de interés

Ayuntamiento de Katowice:

[www.um.katowice.pl](http://www.um.katowice.pl)

Región de Silesia: [www.silesia-region.pl](http://www.silesia-region.pl)

*KZK GOP*: [www.kzkgop.pl](http://www.kzkgop.pl)

*Górnśląski Związek Metropolitalny (GZM)*:

[www.gzm.org.pl](http://www.gzm.org.pl)

## København / Copenhague

### Aspectos generales

La aglomeración danesa se caracteriza por la existencia de un núcleo central (Copenhague) y veinticinco municipios menores de 100.000 habitantes. Desde el 1 de enero de 2007 existe un nuevo ámbito de gobierno (*Region Hovedstaden*) fruto del proceso de reforma territorial llevado a cabo por el Gobierno danés.

### Ayuntamiento de Copenhague

Las instituciones políticas centrales son el pleno municipal y la estructura de comités. El pleno es el órgano de representación de la ciudadanía, formado por cincuenta y cinco concejales elegidos cada cuatro años. Los siete comités sectoriales los elige el pleno aplicando la representación proporcional. De todos ellos, el comité de finanzas es el más importante, ya que coordina el funcionamiento de todo el ayuntamiento. Presidido por el alcalde, el comité de finanzas está formado por los presidentes de los otros seis comités y por otros seis miembros del pleno.

### Ámbito metropolitano:

#### Región de Hovedstaden

Entre los años 2000 y 2006 existió el *Hovedstadens Udviklingsråd, HUR* (Autoridad del Gran Copenhague), un consejo de alcaldes creado con el objetivo de decidir conjuntamente el desarrollo de la aglomeración metropolitana de la capital. Uno de los ejes fue el impulso de la cooperación con la ciudad sueca de Malmö, con la que configura la región de Øresund.

Con la reforma de 2007, se creó la *Region Hovedstaden*, que tiene competencias en la gestión de los servicios sanitarios (hospitales) y un consejo electivo. El resto de servicios son ofrecidos por los municipios daneses, que tienen muchas competencias y una fuerte autonomía financiera.

### Otros organismos y empresas públicas

*Metro*: Empresa pública que gestiona la red de metro (soterrado y al aire libre), inaugurada en el año 2002. La sociedad *Ørestad Development Corporation*, creada en el año 1993, es responsable de la construcción del metro y es propiedad de la ciudad de Copenhague (55%) y del Estado (el Ministerio de Transporte, 45%).

*Trafikselskabet Movia*: Agencia pública de transporte que gestiona los autobuses y líneas de tren de Copenhague y los municipios de su entorno.

*Copenhagen Capacity*: Agencia oficial de desarrollo económico de la *Region Hovedstaden*. Formada por representantes de los sectores público y privado, su función es la promoción de la región para atraer inversiones y generar riqueza.

## Websites de interés

Ciudad de Copenhague: [www3.kk.dk](http://www3.kk.dk)

Region Hovedstaden: [www.regionh.dk](http://www.regionh.dk)

Metro: [www.m.dk](http://www.m.dk)

Trafikselskabet Movia: [www.movia.dk](http://www.movia.dk)

Copenhagen Capacity: [www.copcap.com](http://www.copcap.com)

## Köln / Colonia

### Aspectos generales

La aglomeración de Colonia, que concentra más de la mitad de la población del *länd* de Renania del Norte-Westfalia, es pluricéntrica, puesto que está formada por veinte ciudades de más de 100.000 habitantes, ocho de las cuales superan los 300.000 habitantes; Colonia es la más poblada. Ha habido una larga tradición de cooperación entre los municipios de una parte de la aglomeración (la región Rhein-Ruhr), básicamente del área que rodea las ciudades de Dortmund, Essen y Duisburgo.

### Ayuntamiento de Colonia

El alcalde (*Oberbürgermeister*) es el máximo responsable de la administración de la ciudad y preside el consejo municipal (*Rat der Stadt*), órgano de representación política de la ciudadanía formado por noventa miembros. Todos los cargos electivos se renuevan cada cinco años. La ciudad está descentralizada en nueve distritos, con competencias en los servicios de proximidad.

### Ámbito metropolitano

La *Regionalverband Ruhr*, asociación de municipios creada en 1979 (con el nombre de *Kommunalverband Ruhrgebiet*), se transformó en el año 2004 para ser dotada

de mayores competencias. Comprende un área de 4.435 km<sup>2</sup> e incluye una población de 5,3 millones de habitantes, la mitad de la aglomeración total. Es responsable de la planificación (regional, de infraestructuras, de desarrollo económico y turismo). La asociación cuenta con una asamblea regional formada por setenta y un miembros elegidos por sufragio directo cada cinco años. La asamblea elige al presidente (cargo simbólico) y designa a un director general. En cuanto al transporte, hay diversas agencias sectoriales: la de Rhein-Ruhr (que corresponde al área de Dortmund, Essen y Duisburgo) y la de Rhein-Sieg (Colonia y Bonn).

### Renania del Norte-Westfalia

El primer ministro (*Ministerpräsident*) es el máximo responsable del *lând*. Su gobierno tiene iniciativa legislativa y potestad reglamentaria. El parlamento (*Landtag*) es el órgano legislativo, de control del gobierno y el encargado de aprobar el presupuesto. Los 231 diputados y diputadas son elegidos por mandatos de cinco años.

**Otros organismos y empresas públicas**  
*Verkehrsverbund Rhein-Ruhr* (Asociación de Transporte de Renania-Ruhr): Coordina desde 1980 la actividad de veinticinco empresas locales de transporte público y de tres empresas públicas de ferrocarriles. Integra el servicio de trenes, autobuses, tranvías y transportes fluviales.

*Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH* (Asociación de Transporte Renania-Sieg): Coordina desde 1987 el servicio de tren, autobús y tranvía de la región de Colonia-Bonn (un área de 5.111 km<sup>2</sup> y 3,2 millones de habitantes). Consta de veintinueve empresas, entre las que destacan las asociaciones de transporte de Colonia (*Kölner Verkehrs-Betriebe AG*) y de Bonn (*Stadtwerke Bonn*).

### Websites de interés

*Ciudad de Colonia*: [www.koeln.de](http://www.koeln.de)  
*Regionalverband Ruhr*: [www.rvr-online.de](http://www.rvr-online.de)  
*Verkehrsverbund Rhein-Ruhr*: [www.vrr.de](http://www.vrr.de)  
*Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH*: [www.vrsinfo.de](http://www.vrsinfo.de)  
*Parlamento de Renania del Norte-Westfalia*: [www.landtag.nrw.de](http://www.landtag.nrw.de)

## Lille

### Aspectos generales

Desde 1966, la aglomeración de Lille cuenta con una estructura supramunicipal de cooperación, la *Communauté Urbaine de Lille*. Esta se transformó en el año 2000 a raíz de la aprobación en 1999 de la Ley sobre la Cooperación Intermunicipal.

### Ayuntamiento de Lille

El alcalde es la máxima autoridad y es elegido cada seis años. Preside el consejo municipal, órgano de representación

política de la ciudadanía y de control del comité ejecutivo, formado por sesenta y dos concejales con mandatos de seis años. El municipio tiene diez barrios (*quartiers*), con un consejo de barrio presidido por un concejal de la ciudad cuya labor es gestionar los servicios de proximidad.

### Ámbito metropolitano

La *Communauté Urbaine de Lille* tiene unas competencias y estructura fijadas por ley que contemplan el desarrollo económico, social y cultural (creación y gestión de zonas industriales y comerciales, gestión de equipamientos y de institutos); planificación regional (planes directores de urbanismo, organización del transporte público y de las carreteras); vivienda pública; dinamización y revitalización urbana; gestión de servicios comunes (agua, cementerios, mataderos, incendios y urgencias); y medio ambiente (tratamiento de los residuos y lucha contra la contaminación). El organismo comprende ochenta y cinco municipios, unos 600 km<sup>2</sup> y un millón de habitantes. Su estructura política está formada por un presidente, un comité ejecutivo y un consejo, formado por 170 miembros. Todos estos cargos duran seis años y son de elección indirecta, por delegación de los municipios.

### Región Nord-Pas-de-Calais

La región es un órgano electivo de reflexión y de impulso en materia de planificación, de ordenación del territorio y de acción económica y de desarrollo. También actúa en desarrollo económico, formación y medio ambiente, en un territorio mucho mayor que el de la aglomeración.

### Otros organismos y empresas públicas

*Transpole*: Organiza y financia el servicio regionales de autobús, metro y tranvía, bajo la tutela de la *Communauté Urbaine*.

### Websites de interés

*Ayuntamiento de Lille*: [www.mairie-lille.fr](http://www.mairie-lille.fr)  
*Communauté Urbaine de Lille*: [www.lillemetropole.fr](http://www.lillemetropole.fr)  
*Région Nord-Pas-de-Calais*: [www.nordpasdecals.fr](http://www.nordpasdecals.fr)  
*Transpole*: [www.transpole.fr](http://www.transpole.fr)

## Lisboa

### Aspectos generales

Se trata de una aglomeración formada por once municipios de más de 100.000 habitantes, alrededor de la capital del Estado, Lisboa. Su coordinación se efectúa a través del *Área Metropolitana de Lisboa* (AML), creada en el año 2004, en sustitución de la anterior estructura creada en 1991.

### Ayuntamiento de Lisboa

El alcalde es el jefe del ejecutivo (*câmara municipal*) y preside la asamblea municipal (*assembleia municipal*). Esta es el órgano de representación política de la ciudadanía, formado por 107 concejales electivos,

incluyendo a los presidentes de los consejos de parroquia que hay en el área (cincuenta). Las parroquias son un nivel inferior de gobierno local que cuentan también con asamblea (*assembleia de freguesia*) y ejecutivo (*junta de freguesia*).

### Ámbito metropolitano

La Ley 10/2003, de 13 de mayo, reforma la organización de las áreas metropolitanas de Portugal. El Área Metropolitana de Lisboa (AML) está constituida por tres órganos: una asamblea deliberante (*assembleia*), un consejo ejecutivo (*junta*) y un consejo consultivo (*conselho*). La asamblea de la AML está formada por cincuenta y cinco miembros elegidos por todas las asambleas municipales del área; el ejecutivo incluye a todos los alcaldes del área, quienes eligen entre sí al presidente y a los dos vicepresidentes del consejo ejecutivo. El consejo consultivo comprende a todos los miembros del ejecutivo, al presidente de la *Comissão de Coordenação da Região de Lisboa e Vale do Tejo*, delegación regional de planificación del Gobierno central que cubre el área, y a los representantes de las instituciones públicas y otras instituciones económicas, sociales y culturales. En total, incluye dieciocho municipios y casi tres millones de habitantes.

La AML ejerce las siguientes funciones: vertebrar las inversiones municipales de interés supramunicipal; coordinar las acciones de los municipios y del Gobierno central en los ámbitos de las infraestructuras medioambientales, salud, educación, seguridad y protección civil, vías y transportes, equipamientos sociales, turismo y cultura, deportes, ocio y juventud; y efectuar la planificación estratégica económica, social y de gestión y la ordenación territorial. Concretamente, la AML ha promovido el sistema metropolitano de información geográfica (SMIG) y el estudio estratégico de la formación ocupacional.

### Otros organismos y empresas públicas

*Metropolitano de Lisboa*: Empresa creada para la gestión del metro de Lisboa.

*Carris*: Empresa que gestiona el servicio de transporte urbano colectivo (autobús, tranvía) en la ciudad de Lisboa.

### Websites de interés

*Ayuntamiento de Lisboa*: [www.cm-lisboa.pt](http://www.cm-lisboa.pt)  
*Área Metropolitana de Lisboa*: [www.aml.pt](http://www.aml.pt)  
*Metropolitano de Lisboa*: [www.metrolisboa.pt](http://www.metrolisboa.pt)  
*Carris*: [www.carris.pt](http://www.carris.pt)

## Liverpool-Manchester

### Aspectos generales

Esta aglomeración es muy extensa y pluricéntrica: está constituida por dos ciudades densas (Liverpool y Manchester)

y dos ciudades (Leeds y Bradford) con más población, pero menor densidad. Para organizar los servicios metropolitanos cada ciudad tiene su área de influencia con sus agencias, que son lo que queda de las antiguas instituciones metropolitanas abolidas en 1986, sin que exista actualmente una estructura común.

#### Ayuntamiento de Liverpool

Los noventa miembros del consejo municipal (*City Council*) se eligen cada cuatro años y son quienes designan al alcalde (*Lord Mayor*) y al jefe del comité ejecutivo (*Council Leader*). Además, hay diez comités locales (*Neighbourhood Committee*), con funciones consultivas.

#### Ayuntamiento de Manchester

El órgano de representación política más importante es el consejo formado por el alcalde y catorce concejales, doce escogidos en cada uno de los distritos electorales (*wards*) y dos elegidos por el conjunto de la ciudadanía, cada cuatro años.

#### Ámbito metropolitano

Las dos ciudades principales conservan la tradición de cooperación con los municipios de su alrededor, puesto que formaron parte de estructuras metropolitanas entre los años 1974 y 1986.

En Liverpool, el *Merseyside County* incluye las ciudades de Liverpool, Knowsley, Sefton, St Helens y Wirral, un área de 645 km<sup>2</sup> y más de un millón de habitantes. Pese a la abolición de la estructura política, los servicios siguientes siguen siendo gestionados por agencias sectoriales: transporte público, policía (*Merseyside Police*), residuos (*Merseyside Waste Disposal Authority*), incendios y emergencias (*Merseyside Fire & Rescue Service*).

En Manchester, tras la abolición del *Greater Manchester Council*, los servicios se siguen prestando mediante agencias sectoriales: gestión de los residuos (*Greater Manchester Waste Disposal Authority*), policía (*Greater Manchester Police Authority*), incendios y emergencias (*Greater Manchester Fire and Civil Defence Service*) y transporte (*Greater Manchester Passenger Transport Authority*). Además, los municipios se unieron en 1986 en la *Association of Greater Manchester Authorities* (AGMA), con el fin de garantizar una visión regional mediante la planificación estratégica sobre todo en transporte y medio ambiente.

**Otros organismos y empresas públicas**  
*Merseytravel*: Ente público para coordinar el transporte de Liverpool y cuatro ciudades más y gobernado por una junta de concejales.

*Mersey Partnership*: Organismo público-privado para promover el desarrollo económico, la captación de inversiones y el turismo en la región de Liverpool.

*Public Transport for Greater Manchester*: Financiado por la *Greater Manchester Passenger Transport Authority*, es responsable de la planificación y gestión del sistema de transporte integrado de la región de Manchester.

#### Websites de interés

*Ayuntamiento de Manchester*: [www.manchester.gov.uk](http://www.manchester.gov.uk)  
*Ayuntamiento de Liverpool*: [www.liverpool.gov.uk](http://www.liverpool.gov.uk)  
*Merseytravel*: [www.merseytravel.gov.uk](http://www.merseytravel.gov.uk)  
*Mersey Partnership*: [www.merseyside.org.uk](http://www.merseyside.org.uk)  
*Association Greater Manchester*: [www.agma.gov.uk](http://www.agma.gov.uk)  
*Public Transport Greater Manchester*: [www.gmpte.com](http://www.gmpte.com)

## London / Londres

#### Aspectos generales

Desde el año 2000, la aglomeración de Londres cuenta con una institución que se encarga de proveer los servicios metropolitanos, la *Greater London Authority* (GLA), siguiendo los pasos de su predecesora, el *Greater London Council* (1965-1986). Sin embargo, la GLA no cubre la totalidad de la aglomeración, que se extiende a tres regiones.

#### Greater London Authority

La *Greater London Authority* (GLA) cubre la *City of London* y treinta y dos distritos (*boroughs*). El alcalde tiene el poder ejecutivo y de dirección política, con el control del consejo (*London Assembly*) formado por veinticinco miembros. Todos los cargos electivos son elegidos directamente cada cuatro años. La GLA posee competencias en: transporte público, planificación, medio ambiente, cultura, sanidad, policía y servicios de emergencia y de incendio. Sin embargo, cuenta con un poder fiscal muy limitado, sin poder fijar impuestos ni emitir obligaciones, y la financiación proviene básicamente del Gobierno central.

Cada uno de los distritos tiene un consejo (*Borough Council*) y un alcalde elegidos cada cuatro años. Se ocupan de proveer los servicios públicos locales, como la educación, la vivienda, los servicios sociales, la limpieza y el mantenimiento urbanos, la gestión de residuos, la planificación urbana local, la cultura y el ocio. Los distritos se financian mediante un impuesto directo sobre la población (*Council Tax*) y los diversos fondos centrales.

#### Ámbito metropolitano

No existe una institución que incluya la totalidad de la aglomeración metropolitana, formada por las regiones de *Greater London*, *South East* y *East of England*. Habitualmente se considera la GLA como el representante de la aglomeración.

**Otros organismos y empresas públicas**  
*Transport for London*: Órgano dependiente de la GLA responsable de la planificación y gestión del sistema de transporte integrado, formado por la red de autobuses, el sistema de metro, el tranvía, el tren ligero *Docklands Light Railway*, el transporte fluvial y la estación de autobuses *Victoria*. También se encarga de la gestión del tráfico en una red viaria de 580 km.

*London Development Agency*: Agencia dependiente de la GLA que promueve el desarrollo económico de la capital, con el objetivo de asegurar el papel de Londres como centro de negocios internacional y generador de riqueza.

*London Fire and Emergency Planning Authority*: Bajo la tutela de la GLA, tiene competencias en la prevención y control de incendios y la respuesta ante emergencias.  
*Metropolitan Police Authority*: Bajo la responsabilidad de la GLA, vela por la seguridad de la ciudadanía.

#### Websites de interés

*Greater London Authority*: [www.london.gov.uk](http://www.london.gov.uk)  
*Transport for London*: [www.tfl.gov.uk/tfl](http://www.tfl.gov.uk/tfl)  
*London Development Agency*: [www.lda.gov.uk](http://www.lda.gov.uk)  
*Metropolitan Police Authority*: [www.mpa.gov.uk](http://www.mpa.gov.uk)  
*London Fire and Emergency Planning Authority*: <http://www.london-fire.gov.uk>

## Lyon

#### Aspectos generales

Desde 1966, la aglomeración de Lyon cuenta con una estructura supramunicipal de cooperación, la *Communauté Urbaine de Lyon*, que se transformó en el año 2000 a raíz de la aprobación en 1999 de la Ley sobre Cooperación Intermunicipal.

#### Ayuntamiento de Lyon

El alcalde es la máxima autoridad y es elegido cada seis años. Preside el consejo municipal, órgano de representación política de la ciudadanía y de control del comité ejecutivo, formado por setenta y dos concejales y concejalas con mandatos de seis años. El municipio se estructura en nueve distritos (*arrondissements*): cada uno de ellos cuenta con un consejo presidido por un alcalde de distrito. En él se toman decisiones relacionadas con la implantación, acondicionamiento y gestión de los equipamientos de proximidad.

#### Ámbito metropolitano

La *Communauté Urbaine de Lyon* tiene fijadas por ley sus competencias, que incluyen: el desarrollo económico, social y cultural (creación y gestión de zonas industriales y comerciales, gestión de equipamientos y de institutos); planificación regional (planes directores de urbanismo,



organización del transporte público y de las carreteras); vivienda pública; dinamización y revitalización urbana; gestión de servicios comunes (agua, cementerios, mataderos, incendios y urgencias); y medio ambiente (tratamiento de los residuos y lucha contra la contaminación). El organismo engloba cincuenta y siete municipios, unos 500 km<sup>2</sup> y 1.300.000 habitantes. Su estructura política comprende un presidente, un comité ejecutivo y un consejo, formado por 157 miembros. Todos estos cargos se renuevan cada seis años y son de elección indirecta, por delegación de los municipios.

### Región Rhône-Alpes

La región es un órgano electivo de reflexión e impulso en materia de planificación, ordenación del territorio y acción económica y desarrollo. También actúa, como coordinador, en desarrollo económico, formación y medio ambiente, en un territorio mucho mayor que el de la aglomeración metropolitana.

### Otros organismos y empresas públicas

*Transports en Commun Lyonnais*: Organiza y financia los transportes regionales de autobús, metro y tranvía, bajo la tutela de la *Communauté Urbaine*.

*Agence pour le Développement de la Région Lyonnaise (Aderly)*: Agencia creada en 1974 para impulsar el desarrollo económico y la competitividad de la aglomeración metropolitana. Está formada por representantes de los Gobiernos locales y regionales, así como también por cámaras de comercio, empresas, etc.

### Websites de interés

*Ayuntamiento de Lyon*: [www.lyon.fr](http://www.lyon.fr)

*Communauté Urbaine Lyon*:

[www.grandlyon.com](http://www.grandlyon.com)

*Région Rhône-Alpes*: [www.rhonealpes.fr](http://www.rhonealpes.fr)

*Transports en Commun Lyonnais*: [www.tcl.fr](http://www.tcl.fr)

*Agence pour le développement de la région Lyonnaise*: [www.lyon-aderly.com](http://www.lyon-aderly.com)

## Madrid

### Aspectos generales

El actual municipio de Madrid es fruto de las anexiones de trece municipios efectuadas entre 1948 y 1954. Como capital del Estado, cuenta con un régimen especial (Ley de Capitalidad, de julio de 2006, actualización de las normativas de 1963 y 1985) que crea la Comisión Interadministrativa de Capitalidad. Ésta se articula como un órgano de cooperación entre el Estado, la comunidad autónoma de Madrid (CAM) y el municipio de Madrid en materias como la seguridad ciudadana y la celebración de actos oficiales.

### Ayuntamiento de Madrid

El alcalde es la máxima autoridad y preside el consejo municipal, órgano de representación política de la ciudadanía,

formado por cincuenta y cinco concejales y concejales electivos cada cuatro años. El municipio se estructura en veintinueve distritos que tienen competencias en servicios personales.

### Ámbito metropolitano

El ámbito metropolitano no dispone de ningún reconocimiento organizativo. Las competencias las ejerce o bien el municipio de Madrid, que por su gran extensión (600 km<sup>2</sup>) y su gran cantidad de población tiene un carácter casi metropolitano, o bien la comunidad autónoma.

### Comunidad Autónoma de Madrid

La CAM se constituyó por un estatuto aprobado el 1 de marzo de 1983 y su presidente es la máxima autoridad. El organismo legislativo y de representación política es la asamblea de Madrid, formada por 111 representantes. La creación de la CAM supuso la abolición del ente de planificación regional existente desde 1963, la *Comisión de Planeamiento y Coordinación del Área Metropolitana de Madrid*. El territorio de la CAM engloba la aglomeración metropolitana de Madrid y en la práctica coordina las políticas metropolitanas a través sus competencias en ordenación del territorio, urbanismo, vivienda, obras públicas, carreteras, ferrocarriles, transportes y recursos hídricos. Tiene otras competencias que comparte con el Estado, tales como: planificación económica, industria, seguridad, educación y sanidad. Asimismo, asume las de la diputación provincial de Madrid, ya que se trata de una comunidad uniprovincial.

### Otros organismos y empresas públicas

*Consorcio Regional de Transportes de Madrid*: Coordina los servicios, redes y tarifas del sistema de transporte público de la CAM. En él están representados el Estado, la CAM, los municipios y las empresas públicas y privadas de transportes.

### Websites de interés

*Ayuntamiento de Madrid*:

[www.munimadrid.es](http://www.munimadrid.es)

*Comunidad Autónoma de Madrid*:

[www.madrid.org](http://www.madrid.org)

*Consorcio Regional de Transportes de Madrid*: [www.ctm-madrid.es](http://www.ctm-madrid.es)

## Marseille / Marsella

### Aspectos generales

La aprobación en 1999 de la Ley sobre Cooperación Intermunicipal se traduce un año más tarde en la creación de la *Communauté Urbaine de Marseille Provence Métropole*, una estructura de cooperación entre municipios de elección indirecta que coordina las políticas metropolitanas de la aglomeración.

### Ayuntamiento de Marsella

El alcalde es la máxima autoridad y es elegido cada seis años. Preside el consejo municipal, órgano de representación política de la ciudadanía y de control del comité ejecutivo, formado por 101 concejales y concejales con mandatos de seis años. El municipio se estructura en dieciséis distritos (*arrondissements*): cada uno de ellos cuenta con un consejo presidido por un alcalde de distrito. En él se toman decisiones respecto a la implantación, acondicionamiento y gestión de los equipamientos de proximidad.

### Ámbito metropolitano

La *Communauté Urbaine de Marseille Provence Métropole* tiene fijadas sus competencias por ley, las cuales contemplan el desarrollo económico, social y cultural (creación y gestión de zonas industriales y comerciales, gestión de equipamientos y de institutos); planificación regional (planes directores de urbanismo, organización del transporte público y de las carreteras); vivienda pública; dinamización y revitalización urbana; gestión de servicios comunes (agua, cementerios, mataderos, incendios y urgencias); y medio ambiente (tratamiento de residuos y lucha contra la contaminación). El organismo comprende dieciocho municipios, unos 600 km<sup>2</sup> y casi un millón de habitantes. Su estructura política está formada por un presidente, un comité ejecutivo y un consejo, formado por 157 miembros. Todos estos cargos se renuevan cada seis años y son de elección indirecta, por delegación de los municipios.

### Región Provence-Alpes-Côte d'Azur

La región es un órgano electivo de reflexión y de impulso en materia de planificación, ordenación del territorio y acción económica y desarrollo. También actúa, como coordinador, en desarrollo económico, formación y medio ambiente, en un territorio mucho mayor que el de la aglomeración.

### Otros organismos y empresas públicas

*Régie des Transports de Marseille*:

Organiza y financia los transportes regionales de autobús, metro y tranvía (este último servicio delegado por la *Communauté Urbaine*).

### Websites de interés

*Ayuntamiento de Marsella*:

[www.marseille.fr](http://www.marseille.fr)

*Communauté Urbaine de Marseille*

*Provence Métropole*:

[www.marseille-provence.com](http://www.marseille-provence.com)

*Région Provence-Alpes-Côte d'Azur*:

[www.regionpaca.fr](http://www.regionpaca.fr)

*Régie des Transports de Marseille*:

[www.rtm.fr](http://www.rtm.fr)

## Milano / Milán

### Aspectos generales

La aglomeración metropolitana está formada por más de cuatrocientos municipios de diferentes dimensiones y densidades. Además de la ciudad central, destacan tres ciudades de más de 100.000 habitantes (Brescia, Bérgamo y Monza). La Ley 142 de 1990 prevé la creación de la *città metropolitana*, un ente administrativo para coordinar las políticas metropolitanas. No obstante, su aplicación ha sido nula; en la práctica, el municipio, la provincia y la región ejercen algunas de las competencias metropolitanas, como el transporte.

### Ayuntamiento de Milán

El alcalde (*Sindaco*) es elegido directamente por la ciudadanía cada cinco años. Dirige políticamente la administración del municipio y preside la junta de gobierno, órgano ejecutivo del municipio (*Giunta*). El consejo municipal (*Consiglio Comunale*) está formado por sesenta miembros, elegidos por mandatos de cinco años. La ciudad está dividida en nueve distritos (*zona*), que cuentan con un presidente y un consejo, elegidos de manera directa cada cinco años. Ejercen funciones delegadas por el municipio y promueven la información y la participación ciudadana.

### Ámbito metropolitano

No existe ninguna estructura de coordinación metropolitana. La ciudad y la provincia de Milán intervienen en la planificación metropolitana mediante la elaboración de planes territoriales y sectoriales, que deben ser aprobados por la región lombarda. La provincia es un gobierno local de segundo nivel formado por 189 municipios. Tiene la función de ofrecer ayuda a los municipios y facilitar su planificación económica, territorial y del medio ambiente. También actúa en las áreas de cultura, espacios verdes, protección civil y servicios sociales.

### Lombardía

La región de Lombardía tiene competencias legislativas exclusivas en urbanismo, obras públicas e infraestructuras de interés regional, turismo, agricultura, sanidad, y policía local urbana y rural; y compartidas en lo referente a cultura, medio ambiente, promoción ocupacional y desarrollo económico. La región lombarda organiza el transporte público (autobús, tranvía, taxi, funicular, etc.), incluida la gestión del sistema de tren metropolitano y cercanías de la aglomeración milanesa.

### Otros organismos y empresas públicas

*Azienda Trasporti Milanesi S.p.A.*: Creada en 1999 a partir de la empresa pública de transporte municipal, es responsable de la gestión de los transportes públicos en Milán (autobús, tranvía y metro ligero) y también del sistema de transporte interurbano.

### Websites de interés

*Ayuntamiento de Milán*: [www.comune.milano.it](http://www.comune.milano.it)  
*Provincia de Milán*: [www.provincia.milano.it](http://www.provincia.milano.it)  
*Región de Lombardía*: [www.regione.lombardia.it](http://www.regione.lombardia.it)  
*Azienda Trasporti Milanesi S.p.A.*: [www.atm-mi.it](http://www.atm-mi.it)

## München / Múnich

### Aspectos generales

La aglomeración metropolitana de Múnich se caracteriza por la existencia de un núcleo central y capital del *länd*, la ciudad de Múnich, que agrupa al 65% de la población, y de diversos municipios de menos de 50.000 habitantes. El conjunto de municipios pertenecen a una estructura de planificación regional.

### Ayuntamiento de Múnich

El alcalde (*Oberbürgermeister*) es el máximo responsable de la administración de la ciudad y preside el consejo municipal (*Rat der Stadt*), órgano de representación política de la ciudadanía. Todos los cargos electivos son elegidos cada cinco años. La ciudad está descentralizada en veinticinco distritos, con competencias en los servicios de proximidad.

### Ámbito metropolitano

La Agencia de Planificación Regional de Múnich es un organismo público sin competencias legislativas que funciona como una estructura de planificación regional y de desarrollo económico (elaborar planes y estudios para orientar el crecimiento, ofrecer ayuda a los municipios, etc.). Sus principales órganos son el comité federal –máximo órgano político de representación indirecta formado por los alcaldes– y el comité ejecutivo –responsable de la gestión diaria y de la preparación de las reuniones del comité federal–.

### Baviera

El primer ministro (*Ministerpräsident*) es el máximo responsable del *länd*. Su gobierno tiene iniciativa legislativa y potestad reglamentaria. El parlamento (*Landtag*) es el órgano legislativo, de control del gobierno y el encargado de aprobar el presupuesto. Los ciento ochenta representantes son elegidos por mandatos de cinco años.

### Otros organismos y empresas públicas

*MVV (Asociación del Transporte de Múnich)*: Es una asociación público-privada constituida por los operadores de transporte y por las autoridades competentes, al 50%.

Coordina el planeamiento y la prestación de servicios, la integración tarifaria, la distribución de costes y beneficios, etc. Incluye servicio de metro, autobús y tranvía.

*München Betriebs-GmbH & Co. KG*: El objetivo principal de la empresa es la promoción del turismo y la publicidad nacional e internacional de la región.

### Websites de interés

*Ciudad de Múnich*: [www.muenchen.de](http://www.muenchen.de)  
*MVV, Asociación del Transporte de Múnich*: [www.mvv-muenchen.de](http://www.mvv-muenchen.de)  
*Gobierno de Baviera*: [www.bayern.de](http://www.bayern.de)  
*München Betriebs-GmbH*: [www.mux.de/muenchen-de](http://www.mux.de/muenchen-de)

## Napoli / Nápoles

### Aspectos generales

La aglomeración metropolitana está formada por casi doscientos municipios de diferentes dimensiones y densidades. Además de la ciudad de Nápoles, destacamos dos ciudades de más de 100.000 habitantes, Salerno y Giugliano in Campania. La Ley 142 de 1990 prevé la creación de la *città metropolitana*, un ente administrativo para coordinar las políticas metropolitanas. No obstante, su aplicación ha sido nula; en la práctica, el municipio, la provincia y la región ejercen algunas de las competencias metropolitanas, como el transporte.

### Ayuntamiento de Nápoles

El alcalde (*Sindaco*) es elegido directamente por la ciudadanía cada cinco años. Dirige políticamente la administración del municipio y preside la junta de gobierno, órgano ejecutivo del municipio (*Giunta*). El consejo municipal (*Consiglio Comunale*) está formado por sesenta miembros, elegidos por mandatos de cinco años. La ciudad está dividida en diez distritos (*municipalità*), que cuenta con un presidente y un consejo, elegidos de forma directa cada cinco años. Ejercen funciones delegadas por el municipio y promueven la información y la participación ciudadana.

### Ámbito metropolitano y región de Campania

La ciudad de Nápoles elabora sus propios planes de transporte y de urbanismo, que debe armonizar con los planes provinciales y regionales. Los tres ámbitos tienen competencias que afectan a la aglomeración metropolitana, sin que exista un ente de coordinación global. En lo que al transporte se refiere, existen trece sociedades de transporte público, coordinadas por la región a través del *Consorzio Unico Campania*.

### Otros organismos y empresas públicas

*Compagnia Trasporti Pubblici di Napoli S.p.A.*: Desde el año 2001 la sociedad que gestiona el transporte público de autobús es propiedad del municipio y de la provincia de Nápoles, al 50%. La red incluye un territorio formado por setenta y un municipios, un millón y medio de habitantes y una superficie de 850 km<sup>2</sup>.

*Conorzio Unico Campania*: Desde 2002, agrupa trece sociedades de transporte público con el fin de gestionar el sistema de integración tarifaria en toda la región. Incluye servicios de autobús, metro ligero, tren y funicular.

#### Websites de interés

*Ayuntamiento de Nápoles*:

[www.comune.napoli.it](http://www.comune.napoli.it)

*Región de Campania*:

[www.regione.campania.it](http://www.regione.campania.it)

*Compagnia Trasporti Pubblici di Napoli*

S.p.A.: [www.ctpn.it](http://www.ctpn.it)

*Conorzio Unico Campania*:

[www.unicocampania.it](http://www.unicocampania.it)

## Nottingham

### Aspectos generales

La aglomeración metropolitana es pluricéntrica, con dos ciudades de más de 200.000 habitantes (Nottingham y Derby) y cinco de 100.000 habitantes. Existe una institución (*Nottinghamshire County Council*) que tiene competencias sobre la mayoría de ciudades de la aglomeración, excepto Nottingham, que no forma parte de ella.

### Ayuntamiento de Nottingham

Los cincuenta y cinco miembros del consejo municipal (*City Council*), elegidos cada cuatro años, son los que eligen al alcalde (*Lord Mayor*) y al jefe del comité ejecutivo (*Council Leader*). Además, existen nueve comités locales (*Area Committee*) que hacen de puente entre el consejo y los barrios, con funciones consultivas.

### Ámbito metropolitano

El *Nottinghamshire County Council* es una institución que cubre un territorio más amplio que el metropolitano que, incluye un millón de habitantes. Es un gobierno a dos niveles (*two-tier*), puesto que se da una distribución de competencias. El ámbito metropolitano (*Nottinghamshire County Council*) se ocupa de las escuelas, servicios sociales, bibliotecas, tratamiento y reciclaje de residuos, parques, seguridad, emergencias, transporte, etc., y cuenta con sesenta y siete representantes elegidos cada cuatro años. Los siete ayuntamientos miembros (*District Councils*) son responsables de la vivienda, ocio, y recogida de residuos y cobro de impuestos, y conservan el gobierno local. Ahora bien, la ciudad de Nottingham, pese a que había sido miembro de esta institución, actualmente no forma parte de ella. Desde 1998 es el gobierno municipal quien se ocupa exclusivamente de todos los servicios de la ciudad.

### Otros organismos y empresas públicas

*Nottingham City Transport*: Responsable de los servicios de autobús en la ciudad de Nottingham (conjuntamente con un operador privado, Trent Barton). Participa, junto con la sociedad Transdev, en el

consorcio del *Nottingham Express Transit - Nottingham Tram*, que se encarga del servicio de tranvía.

*Greater Nottingham Partnership*: Creado en 1994, es un organismo formado por quince representantes del sector público, del privado y del tercer sector, con el fin de generar dinamismo económico.

#### Websites de interés

*Ayuntamiento de Nottingham*:

[www.nottinghamcity.gov.uk](http://www.nottinghamcity.gov.uk)

*Nottinghamshire County Council*:

[www.nottinghamshire.gov.uk](http://www.nottinghamshire.gov.uk)

Nottingham City Transport : [www.nctx.co.uk](http://www.nctx.co.uk)

*Nottingham Express Transit - the*

*Nottingham Tram*: [www.thetram.net](http://www.thetram.net)

*Greater Nottingham Partnership*:

[www.gnppartnership.org.uk](http://www.gnppartnership.org.uk)

## Paris / París

### Aspectos generales

La aglomeración de París es la más poblada de Francia y el núcleo central de la región de Île-de-France. En ella hay una primera corona muy densa formada por París y tres departamentos (Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis y Val-de-Marne), y una segunda corona poco poblada y con municipios rurales. La región actúa como coordinadora de las políticas metropolitanas, a diferencia de las otras grandes aglomeraciones francesas, regidas por la Ley sobre Cooperación Intermunicipal de 1999.

### Ayuntamiento de París

La demarcación de París incluye dos administraciones territoriales: el municipio y el departamento. El alcalde es la máxima autoridad y es elegido cada seis años. Preside el consejo municipal, que está formado por 163 concejales y concejalas con mandatos de seis años y que es el órgano de representación política de la ciudadanía y de control del comité ejecutivo. El municipio se estructura en veinte distritos (*arrondissements*): cada uno de ellos cuenta con un consejo presidido por un alcalde de distrito. En ellos se toman decisiones sobre la implantación, acondicionamiento y gestión de los equipamientos de proximidad.

### Ámbito metropolitano

Desde 1986, las regiones francesas son una administración territorial de pleno derecho. Sus competencias son vinculantes e incluyen diferentes áreas: transporte público y carreteras, planificación regional y urbanística, desarrollo económico, vivienda, educación (enseñanza superior e investigación, construcción y mantenimiento de los institutos, formación profesional), medio ambiente, cultura, deporte y turismo. El *Conseil Régional Île-de-France* está constituido por los siguientes órganos políticos: el ejecutivo (formado por el presidente y quince

vicepresidentes) y la asamblea regional (209 miembros elegidos directamente cada seis años). También cuenta con una comisión permanente de control y con el consejo económico y social regional, un órgano de carácter consultivo con 122 miembros procedentes de sindicatos, empresas y sociedad civil.

### Otros organismos y empresas públicas

*Syndicat des Transports d'Île-de-France* (STIF): Organiza y financia los transportes de la Región bajo la autoridad del Presidente del Consejo Regional. Coordina la actividad de la RATP (metro), la SNCF (trenes regionales y de cercanías) y de noventa operadores privados de autobuses.

#### Websites de interés

*Ayuntamiento de París*: [www.paris.fr](http://www.paris.fr)

*Région Île-de-France*: [www.iledefrance.fr](http://www.iledefrance.fr)

*Syndicat des Transports d'Île-de-France*:

[www.stif-idf.fr](http://www.stif-idf.fr)

## Porto-Vila Nova de Gaia / Oporto-Vila Nova de Gaia

### Aspectos generales

Se trata de una aglomeración con dos núcleos centrales, Oporto y Vila Nova de Gaia, más ocho municipios, de los cuales cuatro tienen una población superior a los 100.000 habitantes. Se coordinan mediante el *Área Metropolitana do Porto* (AMP), constituida en el año 2004 en sustitución de la anterior estructura creada en 1991.

### Ayuntamiento de Oporto

Los órganos representativos son la asamblea (*assembleia municipal*) y el ejecutivo (*câmara municipal*). El jefe del ejecutivo, el alcalde, es el líder de la lista más votada. La asamblea municipal es el órgano deliberante del municipio y está constituida por treinta y nueve miembros directamente elegidos, incluidos los presidentes de los consejos de parroquia que existen en el área (quince). Las parroquias son un nivel inferior de gobierno local que cuenta también con la asamblea (*assembleia de freguesia*) y el ejecutivo (*junta de freguesia*).

### Ayuntamiento de Vila Nova de Gaia

El alcalde es el jefe del ejecutivo (*câmara municipal*) y preside la asamblea (*assembleia municipal*). Esta es el órgano de representación política de la ciudadanía, formado por cincuenta y cinco concejales y concejalas electivos, incluido los presidentes de los consejos de parroquia que hay en el área (veinticuatro). Las parroquias son un nivel inferior de gobierno local que cuentan también con la asamblea (*assembleia de freguesia*) y el ejecutivo (*junta de freguesia*).

### Ámbito metropolitano

La Ley 10/2003, de 13 de mayo, reforma la organización de las áreas metropolitanas

en Portugal. La nueva estructura del *Área Metropolitana do Porto* (AMP) tiene tres órganos: una asamblea deliberante (*assembleia*), un consejo ejecutivo (*junta*) y un consejo consultivo (*conselho*). La asamblea de la AMP está constituida por cuarenta y tres miembros elegidos por todas las asambleas municipales del área; el ejecutivo incluye a todos los alcaldes del área, quienes eligen entre ellos al presidente y a los dos vicepresidentes del consejo ejecutivo. El consejo consultivo comprende todos los miembros del ejecutivo, el presidente de la *Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte*, delegación regional de planificación del Gobierno central, representantes de las instituciones públicas y otras instituciones económicas, sociales y culturales. Incluye catorce municipios que suman 1,5 millones de habitantes. La AMP ejerce las siguientes funciones: vertebrar las inversiones municipales de interés supramunicipal; coordinar las acciones de los municipios y del Gobierno central en los ámbitos de las infraestructuras medio ambientales, salud, educación, seguridad y protección civil, vías y transportes, equipamientos sociales, turismo y cultura, deportes, ocio y juventud; y planificar la estrategia económica, social y de gestión y la ordenación territorial. Concretamente, la AMP ha promovido la construcción del metro ligero y el estudio estratégico de la movilidad.

#### Otros organismos y empresas públicas

*Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, S.A.* (STCP): Creada en 1994, gestiona el servicio de transporte urbano colectivo en Oporto y en los municipios de los alrededores.  
*Metro do Porto*: Empresa creada para la gestión de la nueva red de metro ligero, participada por el AMP, la STCP y el Estado.

#### Websites de interés

*Ayuntamiento de Oporto*: [www.cm-porto.pt](http://www.cm-porto.pt)

### Praha / Praga

#### Aspectos generales

Praga es la capital de la República Checa y se rige por una ley especial (Ley 131/2000 Coll.). Tiene un estatuto de ciudad-región (*hlavní město*), dándose, por tanto, una fusión de las instituciones locales y regionales. En relación con la aglomeración metropolitana, la ciudad central agrupa el 95% de la población, mientras que el 5% restante se distribuye en dieciocho municipios muy pequeños (de 770 a 11.800 habitantes), que pertenecen a la región de Bohemia Central. Por lo tanto, Praga se ocupa de la mayoría de los asuntos de tipo metropolitano.

#### Ayuntamiento de Praga

El alcalde dirige y preside el consejo municipal, órgano de representación política

de la ciudadanía, formado por cincuenta y cinco concejales y concejalas elegidos cada cuatro años. El estatuto especial que posee la capital checa le otorga competencias locales y regionales.

#### Ámbito metropolitano

La aglomeración metropolitana es claramente monocéntrica y los servicios se ejercen desde la ciudad central. Como municipio, Praga es responsable de las políticas de vivienda, protección y mejora de la sanidad, transporte y comunicaciones, educación, cultura y seguridad pública. Como región, se ocupa sobre todo de la planificación espacial y el desarrollo regional, la atención sanitaria, el bienestar social y el medio ambiente.

#### Otros organismos y empresas públicas

*Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s.* (*Sociedad de transporte de la ciudad de Praga*): Empresa que gestiona el servicio de transporte urbano colectivo (autobús, metro y tranvía) de la ciudad. Coordina la acción de las diversas operadoras de transporte y la integración tarifaria.

#### Websites de interés

*Ayuntamiento de Praga*: [www.magistrat.praha-mesto.cz](http://www.magistrat.praha-mesto.cz)  
*Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s.*: [www.dp-praha.cz](http://www.dp-praha.cz)

### Roma

#### Aspectos generales

La aglomeración de la capital italiana está estructurada alrededor de la ciudad central, Roma, mientras que el resto de municipios tienen menos de 100.000 habitantes. No hay ninguna institución metropolitana, pese a la aprobación de la Ley 142 de 1990, que prevé la creación de la *città metropolitana*, un ente administrativo para coordinar las políticas metropolitanas. No obstante, su aplicación ha sido nula y, en la práctica, la mayoría de servicios los gestiona la capital.

#### Ayuntamiento de Roma

El alcalde (*Sindaco*) es elegido directamente por la ciudadanía cada cinco años. Dirige políticamente la administración del municipio y preside la junta de gobierno, órgano ejecutivo del municipio (*Giunta*). El consejo municipal (*Consiglio Comunale*) está formado por sesenta miembros, elegidos por mandatos de cinco años. La ciudad está dividida en diecinueve distritos (*municipi*), que cuentan con un presidente y un consejo, elegidos de forma directa cada cinco años. Ejercen funciones delegadas por el municipio y promueven la información y la participación ciudadana.

#### Ámbito metropolitano y región del Lazio

La ciudad de Roma desempeña un papel dominante en la aglomeración. Pese a ello, la región del Lazio posee competencias legislativas exclusivas en urbanismo, obras

públicas e infraestructuras de interés regional, turismo, agricultura, sanidad, policía local urbana y rural. En materia de transporte, la región elabora los planes territoriales y coordina el sistema de transporte público (autobús, tranvía, taxi, funicular, etc.), incluida la gestión del sistema de tren de cercanías de la aglomeración romana.

#### Otros organismos y empresas públicas

*Metropolitana di Roma*: Responsable de la gestión de los transportes públicos en Roma (autobús, tranvía y metro ligero) y también del sistema de transporte interurbano.

*Azienda di trasporto pubblico regionale (CO.TRAL.S.p.A)*: Empresa pública creada en marzo de 2001 para la gestión del transporte público de la región del Lazio.

#### Websites de interés

*Ayuntamiento de Roma*: [www.comune.roma.it](http://www.comune.roma.it)  
*Región del Lazio*: [www.regione.lazio.it](http://www.regione.lazio.it)  
*Metropolitana di Roma S.p.A.*: [www.metroroma.it](http://www.metroroma.it)  
*Azienda di trasporto pubblico regionale*: [www.cotralspa.it](http://www.cotralspa.it)

### Sevilla

#### Aspectos generales

La ciudad de Sevilla es el núcleo de una aglomeración metropolitana que incluye veintinueve municipios. No existe una institución metropolitana que coordine las diversas políticas; el Gobierno autonómico articula las de urbanismo y transporte.

#### Ayuntamiento de Sevilla

El alcalde es la máxima autoridad y preside el consejo municipal, órgano de representación política de la ciudadanía, formado por treinta y dos concejales y concejalas electivos cada cuatro años. El municipio se estructura en once distritos para la gestión administrativa.

#### Ámbito metropolitano

No existe un gobierno metropolitano pero sí diversas iniciativas impulsadas por el Gobierno andaluz. Destacan la creación en el año 2000 del Consorcio de Transportes Metropolitanos del Área de Sevilla, formado por las diversas administraciones del territorio (Junta de Andalucía, Ayuntamiento de Sevilla, Diputación provincial y diversos ayuntamientos metropolitanos) y responsable de la coordinación de la red de metro, autobús y tren. Desde 2007 se está elaborando el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla, que incluye un área de 4.900 km<sup>2</sup>, cuarenta y seis municipios y 1.421.000 habitantes. Este plan, previsto para ser aprobado en el año 2008, regulará el sistema de asentamientos urbanos, el sistema de transporte público y de actuaciones viarias, las infraestructuras

básicas (energía, telecomunicaciones, agua y residuos), el sistema de protección territorial y los espacios de uso público.

### Andalucía

La Junta de Andalucía es el Gobierno autonómico andaluz, formado por el presidente, el consejo de gobierno y el parlamento, con 109 representantes. Desde el Gobierno se han impulsado diversos planes de ordenación territorial para las aglomeraciones urbanas y se ha promocionado la creación de cinco consorcios de transportes metropolitanos.

### Otros organismos y empresas públicas

*Transportes Urbanos de Sevilla:* Tussam es una sociedad anónima municipal, creada en 1975, que gestiona el servicio de transporte urbano colectivo en la ciudad de Sevilla.

### *Ferrocarriles de la Junta de Andalucía:*

Coordina los servicios, redes y tarifas del sistema de transporte público andaluz, incluido el metro de Sevilla.

### Websites de interés

*Ayuntamiento de Sevilla:* [www.sevilla.org](http://www.sevilla.org)

*Junta de Andalucía:*

[www.juntadeandalucia.es](http://www.juntadeandalucia.es)

*Transportes Urbanos de Sevilla:*

[www.tussam.es](http://www.tussam.es)

*Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla:*

[www.consorciotransportes-sevilla.com](http://www.consorciotransportes-sevilla.com)

*Ferrocarriles de la Junta de Andalucía:*

[www.ferrocarrilesandaluces.com](http://www.ferrocarrilesandaluces.com)

## Stockholm / Estocolmo

### Aspectos generales

La aglomeración de Estocolmo está constituida por un núcleo central de diez municipios de entre 30.000 y 90.000 habitantes. No existe una estructura de coordinación metropolitana, pero el condado, que incluye un territorio más amplio, desempeña alguna función, por ejemplo, con respecto al transporte.

### Ayuntamiento de Estocolmo

Las instituciones políticas centrales son el pleno municipal y una estructura de comités. El pleno es el órgano de representación de la ciudadanía, formado por 101 concejales y concejales elegidos cada cuatro años. Los comités sectoriales los elige el pleno aplicando la representación proporcional. De todos ellos, el comité ejecutivo es el más importante, puesto que propone todas las decisiones que debe tomar el pleno. Ello supone que, antes de tomar una decisión respecto a los proyectos de ley, deben someterse a la aprobación del comité ejecutivo. Este órgano está constituido por trece miembros elegidos de forma proporcional a la composición política del pleno y está liderado por el alcalde. La ciudad se encuentra descentralizada

en dieciocho distritos, responsables de la provisión de los servicios locales esenciales. El órgano de representación de la ciudadanía es el consejo de distrito, reflejo de la composición política del pleno.

### Ámbito metropolitano

Los municipios (*Kommuner*) y condados (*Län*) suecos son órganos de gobierno local con fuertes competencias y con una organización política similar. Los municipios se ocupan de la prestación de servicios sociales, incluidos las escuelas de primaria y secundaria, las guarderías, el bienestar personal, la cultura y el ocio y, en la mayoría de los casos, la vivienda. También son responsables de la infraestructura técnica y la prestación de servicios técnicos (carreteras locales, agua y aguas residuales, gas y electricidad, transporte local y regional, recogida y eliminación de basuras, etc.). Los condados son responsables de la asistencia sanitaria y de la tercera edad, el transporte y la planificación regional. Por lo tanto, los servicios metropolitanos son ofrecidos básicamente por la ciudad y el condado de Estocolmo (que incluye veintiséis municipios).

### Otros organismos y empresas públicas

*Stockholms Stadshus AB:* Empresa pública que agrupa diecisiete sociedades de servicios de titularidad municipal, incluidas las responsables de vivienda, escuelas, alcantarillado, puertos, promoción económica, infraestructura tecnológica, etc. *Storstockholms Lokaltrafik SL:* Bajo la tutela del condado de Estocolmo, organiza todo el transporte público terrestre integrado (metro, autobús, tren, tranvías), mientras que la gestión es efectuada por operadores privados, como *Connex* (metro y tranvías) y *Waxholmsbolaget* (transporte fluvial).

### Websites de interés

*Ciudad de Estocolmo:* [www.stockholm.se](http://www.stockholm.se)

*Consejo del Condado de Estocolmo:*

[www.sll.se](http://www.sll.se)

*Stockholms Stadshus AB:*

[www.s-husab.stockholm.se](http://www.s-husab.stockholm.se)

*Storstockholms Lokaltrafik SL:*

[www.sl.se](http://www.sl.se)

## Stuttgart

### Aspectos generales

Los municipios de la aglomeración metropolitana de Stuttgart forman parte de una agencia de planificación regional que pertenece al *länd* de Baden-Württemberg, creada en 1952, con competencias sobre gobierno local y organización territorial.

### Ayuntamiento de Stuttgart

El alcalde (*Oberbürgermeister*) es el máximo responsable de la administración de la ciudad y preside el consejo municipal (*Rat der Stadt*), órgano de representación política de la ciudadanía. Todos los cargos electivos son elegidos cada cinco años. La

ciudad está descentralizada en veintitrés distritos, con competencias en los servicios de proximidad.

### Ámbito metropolitano

La *Verband Region Stuttgart* fue creada en 1994, con competencias vinculantes y de planificación (regional, infraestructuras, tráfico, transporte, desarrollo económico, turismo, tratamiento de residuos). También puede organizar ferias, exposiciones, congresos y actos culturales y deportivos de carácter regional. La asociación cuenta con una asamblea regional formada por noventa y tres miembros elegidos por sufragio directo cada cinco años. La asamblea elige al presidente (cargo simbólico) y designa a un director general. El presupuesto proviene casi exclusivamente de fondos públicos y el 85% del gasto se dedica al transporte público.

### Baden-Württemberg

El primer ministro (*Ministerpräsident*) es el máximo responsable del *länd*. Su gobierno tiene iniciativa legislativa y potestad reglamentaria. El parlamento (*Landtag*) es el órgano legislativo, de control del gobierno y el encargado de aprobar el presupuesto. Los 139 diputados y diputadas son elegidos por mandatos de cinco años.

### Otros organismos y empresas públicas

*Verband Verkehrsmittel Stuttgart* (Asociación del Transporte de Stuttgart): Organiza el transporte público bajo la tutela de la *Verband Region*. Es una asociación público-privada constituida por los operadores de transporte y por las autoridades competentes, al 50%. Coordina el planeamiento y la prestación de servicios, la integración tarifaria, la distribución de costes y beneficios, etc.

### *Wirtschaftsförderung Region Stuttgart GmbH:*

Es una empresa de capital mixto (fondos públicos y privados) responsable de la coordinación de las actividades económicas y de potenciar el desarrollo económico de la región.

### Websites de interés

*Ciudad de Stuttgart:* [www.stuttgart.de](http://www.stuttgart.de)

*Verband Region Stuttgart:*

[www.region-stuttgart.org](http://www.region-stuttgart.org)

*Gobierno de Baden-Württemberg:*

[www.baden-wuerttemberg.de](http://www.baden-wuerttemberg.de)

*Verband Verkehrsmittel Stuttgart:*

[www.s-bahn-region-stuttgart.de](http://www.s-bahn-region-stuttgart.de)

*Wirtschaftsförderung Region Stuttgart GmbH:*

[wrs.region-stuttgart.de](http://wrs.region-stuttgart.de)

## Sunderland

### Aspectos generales

Hay dos núcleos principales: las ciudades de Sunderland y de Newcastle upon Tyne. Entre 1974 y 1986, existió un gobierno de dos niveles (*Tyne and Wear Metropolitan County*) que agrupaba cinco gobiernos

locales (South Tyneside, North Tyneside, Newcastle upon Tyne, Gateshead y Sunderland). Desde su abolición, hay agencias sectoriales que siguen ofreciendo servicios en común.

#### Ayuntamiento de Sunderland

Los setenta y cinco miembros del consejo municipal (*City Council*) son elegidos cada cuatro años. Estos designan al alcalde (*Mayor*) y al jefe del comité ejecutivo (*Council Leader*). Además, hay seis comités locales (*Area Committee*), que hacen de puente entre el consejo y los barrios, con funciones consultivas.

#### Ayuntamiento de Newcastle upon Tyne

El consejo municipal (*City Council*) tiene setenta y ocho miembros, elegidos cada cuatro años. Estos designan al alcalde (*Mayor*) y al jefe del comité ejecutivo (*Council Leader*).

#### Ámbito metropolitano

Siguiendo la tradición de cooperación establecida entre los cinco municipios, que comprenden un millón de personas, se crearon en 1986 diversos entes o *joint bodies* para ofrecer los servicios siguientes: transporte público (*Passenger Transport Authority*), incendios y seguridad (*Tyne and Wear Fire and Civil Defence Authority*), museos y galerías de arte (*Tyne and Wear Museums*), archivos y patrimonio histórico (*Tyne and Wear Archives Service*).

#### Otros organismos y empresas públicas

*Tyne and Wear Passenger Transport Executive*: Financiado por la *Passenger Transport Authority* (Agencia del Transporte) y conocido como Nexus, es responsable de la planificación y gestión del sistema de transporte integrado de la región, incluidas la red de autobuses, el tranvía (conocido como *Tyne and Wear Metro*), tren y ferris.

*Tyne and Wear Fire and Rescue Service*: Ente público responsable de la protección, prevención e intervención en incendios y emergencias.

*Tyne and Wear Partnership*: Es un organismo formado por representantes del sector público, del sector privado y del tercer sector con el fin de revitalizar la zona y generar dinamismo económico. Quiere promover una visión regional a través de la planificación estratégica y regional.

#### Websites de interés

*Ayuntamiento de Sunderland*:

[www.sunderland.gov.uk](http://www.sunderland.gov.uk)

*Ayuntamiento de Newcastle upon Tyne*:

[www.newcastle.gov.uk](http://www.newcastle.gov.uk)

*Tyne and Wear Passenger Transport Executive*:

[www.nexus.org.uk](http://www.nexus.org.uk)

*Tyne and Wear Fire and Rescue Service*:

[www.twfire.org](http://www.twfire.org)

*Tyne and Wear Partnership*:

[www.tynewearpartnership.org.uk](http://www.tynewearpartnership.org.uk)

## Torino / Turín

#### Aspectos generales

La aglomeración turinesa está estructurada alrededor de la capital y el resto de municipios tienen menos de 60.000 habitantes. No existe ninguna institución metropolitana, pese a la aprobación de la Ley 142 de 1990, que prevé la creación de la *città metropolitana*, un ente administrativo para coordinar las políticas metropolitanas. Sin embargo, su aplicación ha sido nula y, en la práctica, la mayoría de los servicios los gestiona la capital.

#### Ayuntamiento de Turín

El alcalde (*Sindaco*) es elegido directamente por la ciudadanía cada cinco años. Dirige políticamente la administración del municipio y preside la junta de gobierno, órgano ejecutivo del municipio (*Giunta*). El consejo municipal (*Consiglio Comunale*) está formado por cincuenta miembros, elegidos por mandatos de cinco años. La ciudad está dividida en diez distritos (*circoscrizioni*), para facilitar la información a la ciudadanía y realizar tareas administrativas.

#### Ámbito metropolitano y región del Piamonte

La ciudad de Turín desempeña un rol dominante en la aglomeración. Pese a ello, la región del Piamonte tiene competencias legislativas exclusivas en urbanismo, obras públicas e infraestructuras de interés regional, turismo, agricultura, sanidad, policía local urbana y rural. En materia de transporte, la región elabora los planes territoriales y coordina el sistema de transporte público (autobús, tranvía, taxi, funicular, etc.), incluidas la gestión del sistema de tren de cercanías de la aglomeración turinesa y la construcción de la primera línea de metro.

#### Otros organismos y empresas públicas

*Gruppo Torinese Trasporti*: Propiedad del Ayuntamiento de Turín, nace en el año 2003 fruto de la fusión de dos sociedades de transporte. Es responsable de la gestión de los transportes públicos en Turín (autobús, tranvía y metro ligero) y también del sistema de transporte interurbano.

*Torino Internazionale*: Creada en el año 2000, es una asociación de planificación estratégica pionera en Italia. Ya ha elaborado dos planes estratégicos en el ámbito metropolitano, con 118 miembros del sector público y privado, con el fin de construir una visión común del desarrollo de la aglomeración.

#### Websites de interés

*Ayuntamiento de Turín*:

[www.comune.torino.it](http://www.comune.torino.it)

*Región del Piamonte*:

[www.regione.piemonte.it](http://www.regione.piemonte.it)

*Gruppo Torinese Trasporti*:

[www.comune.torino.it](http://www.comune.torino.it)

*Torino Internazionale*:

[www.torino-internazionale.org](http://www.torino-internazionale.org)

## València / Valencia

#### Aspectos generales

La ciudad de Valencia es el núcleo de una aglomeración metropolitana que incluye sesenta y cinco municipios. La coordinación metropolitana se realiza de modo sectorial mediante diversas entidades metropolitanas (residuos, transportes, agua). Entre 1986 y 1999 existió un ente global de coordinación metropolitana, el *Consell Metropolità de l'Horta*, que tenía competencias más amplias (urbanismo, transportes, recogida y tratamiento de residuos, tratamiento y distribución del agua potable, extinción de incendios, etc.), pero que no llegó a desarrollar.

#### Ayuntamiento de Valencia

El alcalde es la máxima autoridad y preside el consejo municipal, órgano de representación política de la ciudadanía, formado por treinta y dos concejales y concejalas electivos cada cuatro años. Existen también quince alcaldes de barrio, nombrados por el alcalde entre los residentes, que tienen el carácter de autoridad en el cumplimiento de los cometidos municipales y son competentes en las materias expresamente delegadas por el alcalde.

#### Ámbito metropolitano

La Ley 2/2001, de 11 de mayo, establece la creación de dos entidades sectoriales de gestión de servicios: la *Entitat Metropolitana de Serveis Hidràulics* y la *Entitat Metropolitana per al Tractament de Residus*, formadas por cincuenta y un y cuarenta y cinco municipios, respectivamente. Además, la *Entitat Pública de Transport Metropolità de València* se constituye por la Ley 9/2000, de 23 de noviembre. Este ente cubre sesenta municipios y elabora y desarrolla las previsiones del Plan de transporte metropolitano de Valencia (integración tarifaria y gestión administrativa de los servicios). Trabaja conjuntamente con otras agencias de transportes (de la Comunidad Valenciana y de la ciudad de Valencia).

#### Comunidad Valenciana

La *Comunitat Valenciana* se constituyó por la Ley Orgánica 5/1982, de 1 de julio y su presidente es la máxima autoridad. Las Cortes, formadas por noventa y nueve diputados y diputadas, son el organismo legislativo y de representación política. Tiene competencia para crear y eliminar entidades metropolitanas. El órgano de gobierno es la Generalitat Valenciana.

#### Otros organismos y empresas públicas

*Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana*:

Es una empresa de derecho público que explota y gestiona las líneas de ferrocarril de la Comunitat. En el caso de la aglomeración metropolitana de Valencia, se ocupa de tres líneas de metro y una de tranvía mediante la agencia Metrovalencia.

*Empresa Municipal de Transports de València*: Opera básicamente en la capital y en los municipios más cercanos a ella y gestiona una red de autobuses (Metrobús).

#### Websites de interés

*Ayuntamiento de Valencia*: [www.valencia.es](http://www.valencia.es)  
*Comunitat Valenciana*: [www.gva.es](http://www.gva.es)  
*Entitat Pública de Transport Metropolità de València*: [www.etmvalencia.es](http://www.etmvalencia.es)  
*Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana*: [www.fgv.es](http://www.fgv.es)

### Warszawa / Varsovia

#### Aspectos generales

Varsovia es la capital de Polonia y su organización viene fijada por una ley especial de gobierno local. No obstante, no existe ninguna regulación en lo que a la aglomeración metropolitana se refiere; la mayoría de los servicios son ofrecidos por la ciudad central.

#### Ayuntamiento de Varsovia

El alcalde (*prezydent*) es el jefe de gobierno (poder ejecutivo) y es elegido directamente por la población cada cuatro años. Dirige y preside el consejo municipal (*rada miasta*), formado por sesenta concejales y concejales elegidos cada cuatro años. La ciudad, con estatuto de condado (ámbito de gobierno supramunicipal), está descentralizada desde el año 2002 en dieciocho distritos, responsables de los servicios de proximidad.

#### Ámbito metropolitano

Los municipios polacos tienen amplias competencias y la falta de reconocimiento de las áreas metropolitanas supone que la mayoría de los servicios sean ofrecidos por los gobiernos locales (alcantarillado y residuos, provisión de agua y gas, transporte público, planes de urbanismo). Los condados (*powiat*) se ocupan de la educación secundaria, la seguridad pública y los servicios sociales excepto en las grandes ciudades, como Varsovia, que tienen el estatuto de condado. Por tanto, no existe una autoridad metropolitana que integre los once municipios de la aglomeración. Ha habido diversas iniciativas por parte de los municipios suburbanos (que crearon una asociación en el año 2000 denominada *Warsaw Metropolis* con el objetivo de constituir un gobierno metropolitano) sin la participación de Varsovia

#### Masovia

La región comprende un territorio mucho más amplio que el metropolitano (casi cinco millones de habitantes) y actúa por delegación del Estado en dos niveles. Uno son las tareas llamadas "descentralizadas", que incluyen la planificación regional general y estratégica, la red regional de carreteras, los equipamientos de educación superior y culturales, los hospitales regionales y la protección del medio

ambiente. El otro son las tareas llamadas "desconcertadas", que consisten en la supervisión de las funciones locales del Estado y en el cuidado de autopistas, autovías y carreteras locales.

#### Otros organismos y empresas públicas

*Zarząd Transportu Miejskiego, ZTM* (Autoridad del Transporte de Varsovia): Agencia pública que gestiona la red de transporte público de la ciudad. Incluye las líneas de autobuses urbanos y suburbanos, tranvía y metro.

#### Websites de interés

*Ayuntamiento de Varsovia*: [www.um.warszawa.pl](http://www.um.warszawa.pl)  
*Zarząd Transportu Miejskiego (ZTM)*: [www.ztm.waw.pl](http://www.ztm.waw.pl)  
*Región de Masovia*: [www.mazowsze.uw.gov.pl](http://www.mazowsze.uw.gov.pl)

### Wien / Viena

#### Aspectos generales

Viena se caracteriza por ser la capital federal austriaca y una ciudad-Estado. Se da, pues, una fusión de las instituciones locales y del *länd*. La aglomeración metropolitana se estructura claramente alrededor de la ciudad de Viena, que concentra al 83% de la población. No existe una institución de coordinación metropolitana. La mayoría de los servicios son ofrecidos por la capital y esta ejerce el liderazgo político de la aglomeración.

#### Ayuntamiento de Viena

El alcalde gobernador es el jefe de Gobierno. Dirige y preside el gobierno del *länd* (*Senate*), que tiene iniciativa legislativa y potestad reglamentaria, y determina las directrices políticas que deben ser aprobadas por el parlamento (que es a la vez el consejo municipal). El parlamento, formado por cien miembros, es el órgano legislativo, de control del gobierno y el encargado de aprobar el presupuesto. La ciudad se halla descentralizada en veintitrés distritos, con competencias en los servicios de proximidad y un consejo de distrito.

#### Ámbito metropolitano

Viena es una de las treinta y nueve regiones urbanas de Austria (*Stadtregionen*). Las regiones urbanas son entidades de planificación y estadísticas, pero en la práctica, no existe un ámbito político y administrativo para la gestión y coordinación metropolitana. Por tanto, no existe una autoridad metropolitana que integre los cuarenta y un municipios de la aglomeración vienesa, pese a que se han producido movimientos en pro de la planificación voluntaria cooperativa regional y de transporte. Por ejemplo, la *Planungsgemeinschaft Ost, PGO* (organización de planificación oriental), creada en 1978. Esta cooperación implica a Viena y a dos *länder* fronterizos con la

capital (Burgenland y Niederösterreich), que comprenden una población de más de tres millones de personas. Se trata, sin embargo, de una cooperación simbólica y sin resultados visibles en la planificación. La planificación y la prestación de servicios se realizan básicamente a partir de la capital. Puesto que es a la vez un *länd*, estado austriaco con fuertes competencias, Viena tiene capacidad de realizar políticas en los ámbitos fundamentales: sanidad, educación, vivienda, desarrollo económico, planificación regional, medio ambiente, etc.

#### Otros organismos y empresas públicas

*Wiener Linien*: Empresa pública que opera la red de transporte público de la ciudad y los municipios de su entorno. Incluye el servicio de autobuses, trenes, tranvía y metro. La empresa forma parte de la *Verkehrsverbund Ost-Region VOR* (Asociación del Transporte de la Región Este), que coordina la integración tarifaria y la planificación del transporte en la región.

#### Websites de interés

*Ciudad de Viena*: [www.wien.gv.at](http://www.wien.gv.at)  
*Planungsgemeinschaft Ost, PGO*: [www.pgo.wien.at](http://www.pgo.wien.at)  
*Wiener Linien*: [www.wienerlinien.at](http://www.wienerlinien.at)