



Reflexión Estratégica Metropolitana

Construyendo la Barcelona Metropolitana
Fortaleciendo el mundo local

Reflexión Estratégica Metropolitana

Construyendo la Barcelona Metropolitana
Fortaleciendo el mundo local



ÍNDICE

5	LA REFLEXIÓN ESTRATÉGICA METROPOLITANA
9	CONSTRUYENDO LA METRÓPOLIS, FORTALECIENDO EL MUNDO LOCAL
17	INCLUSIÓN SOCIAL
19	PRIORIDAD 1. INCLUSIÓN SOCIAL. COMBATE CONTRA LAS DESIGUALDADES SOCIALES, COHESIÓN Y CONVIVENCIA
22	PRIORIDAD 2. BARRIOS, ESPACIO PÚBLICO, EQUIPAMIENTOS Y VIVIENDA
29	DESARROLLO ECONÓMICO SOSTENIBLE
31	PRIORIDAD 3. PRODUCTIVIDAD, REINDUSTRIALIZACIÓN Y ECONOMÍA DEL CONOCIMIENTO
37	PRIORIDAD 4. CAPITAL HUMANO Y EMPLEO
40	PRIORIDAD 5. CAPITALIDAD ECONÓMICA Y PROYECCIÓN EXTERIOR
46	PRIORIDAD 6. GOBERNANZA PARA UNA NUEVA ECONOMÍA
51	SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL
54	PRIORIDAD 7. LUCHA CONTRA EL CAMBIO CLIMÁTICO
59	PRIORIDAD 8. EFICIENCIA EN EL USO DE LOS RECURSOS, POR UNA ECONOMÍA VERDE Y BAJA EN CARBONO
65	MOVILIDAD EFICIENTE
68	PRIORIDAD 9. GOBERNABILIDAD Y FINANCIACIÓN DE LA MOVILIDAD
70	PRIORIDAD 10. GESTIÓN DEL TRANSPORTE, LAS REDES Y LAS INFRAESTRUCTURAS
75	PRIORIDAD 11. LAS REDES EN LAS NUEVAS DINÁMICAS METROPOLITANAS
81	TERRITORIO COHESIONADO
86	PRIORIDAD 12. POR UN NUEVO PLAN DIRECTOR URBANÍSTICO
87	PRIORIDAD 13. CAMBIO DE LOS MODELOS DE ACTUACIÓN EN EL USO DEL SUELO
98	PRIORIDAD 14. INNOVACIÓN EN ESTRATEGIAS DE INTERVENCIÓN TERRITORIAL
107	CAPITALIDAD Y GOBERNANZA
110	PRIORIDAD 15. UNA GOBERNANZA INNOVADORA PARA UNA CAPITAL GLOBAL

LA REFLEXIÓN ESTRATÉGICA METROPOLITANA

Guillem Espriu Avendaño

Vicepresidente del Área de Planificación Estratégica del AMB

ATREVERSE A PENSAR

Sabemos que no podremos tocar nunca la línea del horizonte, pero sí que, en cambio, podemos dibujarla e, incluso, imaginar qué hay más allá. ¿Quedarse en este lado de la realidad y considerarla inamovible, o atreverse a avanzar y a transformar lo que nos ha sido dado para mejorarlo, para crecer? El carácter barcelonés ha inclinado siempre la balanza hacia el plato de la innovación, del riesgo, del atreverse a pensar.

Hace mucho tiempo que el área de influencia de la conurbación barcelonesa optó por inventar, por no conformarse. Nuestro progreso se ha basado en una creativa mezcla entre el hecho de aprender, y de promover un modelo original y a menudo muy rompedor, y el de hacerlo a partir de experiencias probadas, propiciando un modelo que sabe combinar la participación, la implicación ciudadana, el emprendimiento, la concertación y el saber más innovador del país. Hace más de treinta años que el Área Metropolitana de Barcelona (AMB) y las instituciones que la precedieron trabajan en clave metropolitana, adelantándose a un futuro que ya es presente. Son tres décadas de planificación, ejecución y experiencia que han dado lugar a un progreso formidable, y lleno de aciertos, pero también de imprevistos, rectificaciones, incorporaciones de nuevos retos, inquietudes y anhelos sociales.

En el momento en que el AMB consolida su realidad administrativa, y también política, coincidiendo en el tiempo con importantes trabajos de planificación urbana, de sostenibilidad ambiental y de movilidad que deben condicionar fuertemente nuestro futuro, hemos osado ponernos a pensar, a reflexionar sobre la realidad metropolitana de Barcelona con una mirada estratégica, a dibujar qué hay más allá de la línea del horizonte.

Esto es la REM (Reflexión Estratégica Metropolitana) que les presentamos: no la suma, sino el trabajo conjunto, de un grupo de técnicos y expertos que, desde el ámbito académico, de la planificación y de la gestión del día a día de los diversos órganos de administración local se han atrevido a pensar, a exponer su mirada extraordinariamente solvente sobre nuestro futuro económico, social, ambiental, de gestión del territorio y de la movilidad; sobre la manera de organizarnos y de cooperar para mejorar nuestra realidad.

La REM analiza la realidad, detecta retos, formula prioridades, plantea objetivos y propone iniciativas¹. No es el final de ningún camino, sino un fundamento, una base, una herramienta indispensable puesta al alcance de los diferentes trabajos de planificación que han de venir. Lo que tienen en sus manos es una reflexión cuidadosa, profunda... pero no definitiva, ya que, como toda reflexión, es necesario que continúe, que no se interrumpa ni pierda sus ansias de saber y de transformar, que mantenga, en definitiva, la vocación y voluntad de pensar y trabajar por la Barcelona Metropolitana.

¹ La versión amplia, con los diagnósticos completos y los trabajos preliminares, puede descargarse en www.amb.cat/rem02-2015.pdf



REM LA REFLEXIÓN ESTRATÉGICA METROPOLITANA
CONSTRUYENDO LA BARCELONA METROPOLITANA FORTALECIENDO EL MUNDO LOCAL

CONSTRUYENDO LA METRÓPOLIS, FORTALECIENDO EL MUNDO LOCAL

Hace menos de un siglo que la ciudad de Barcelona tuvo definidos sus límites territoriales. Hace poco más de cinco décadas que se empezó a pensar en la gestión del territorio más allá de las líneas que fijan en el mapa donde empieza y termina Barcelona. Gracias a ello, a la reflexión y a una manera de hacer territorio y de “construir ciudad”, hoy contamos con una nueva realidad institucional de ámbito territorial que abarca la ciudad de Barcelona y los treinta y cinco municipios que la rodean.

Como espacio, representan un formato complejo y dinámico que requiere una gran y estrecha necesidad de coordinación y complementariedad, ya que, si bien sólo representa el 2 % del territorio catalán, incluye cerca de la mitad de la población de Cataluña. También sabemos que la realidad metropolitana de Barcelona es un hecho incontestable expresado en su fortaleza y en su dinamismo económico; en su realidad social, medioambiental y de movilidad, y en la capacidad para generar actividades de todo tipo.

La complejidad del entorno y las nuevas realidades que se dan en el campo de la economía, la sociedad, el territorio, la movilidad y el medio ambiente hacen que la Barcelona metropolitana sea también un espacio en constante transformación y con un papel pujante y dinámico, pero que, como todas las grandes metrópolis, necesita pensar en su presente y dibujar su futuro para dar respuesta a los retos más importantes.

Para hacer frente a las nuevas realidades emergentes, en los próximos años, el AMB deberá liderar un cambio sustancial de la actual realidad urbana para afrontar los retos del siglo XXI. En el territorio metropolitano, será necesario pensar y actuar teniendo en cuenta la ciudad real que se complementa y evoluciona de manera concertada con el conjunto del país.

El espacio metropolitano, entendido como “ciudad de ciudades”, se conforma hoy como espacio de cohesión social, de convivencia, como modelo de servicios de proximidad, solidaridad y proyecto común para un entorno sostenible. Este hecho no es una mera situación declarativa, sino el resultado de décadas de colaboración y de intenso trabajo en común entre los organismos metropolitanos.

La tarea de coordinación de trabajo común emprendido por los ayuntamientos metropolitanos ha aportado ventajas significativas que se han materializado en unos servicios públicos mancomunados y de calidad, particularmente ligados a los temas de movilidad y medio ambiente, y en un número importante de intervenciones de vertebración territorial y de construcción de obra pública que han contribuido a la mejora de la calidad de vida en los municipios de nuestro territorio.

Este esfuerzo de cooperación entre los municipios del territorio metropolitano exige profundizar en eficacia y eficiencia para continuar trabajando por el bienestar, la cohesión social y territorial, la igualdad de oportunidades y la sostenibilidad de los municipios bajo un modelo de gestión específico que, respetando las identidades de los diferentes municipios, permita definir las estrategias y los objetivos colectivos, facilitando una gestión integrada y efectiva de los servicios públicos comunes.

El reconocimiento y la gobernanza metropolitana son, aún hoy, una realidad dinámica y en construcción, y si se han dado pasos en este sentido no ha sido sin dificultades. Más allá de la historia y las vicisitudes del reconocimiento de esta Barcelona metropolitana, hay una enorme

experiencia de gestión en el territorio y de reflexión sobre el territorio. Una experiencia hecha a base de pisar todos y cada uno de sus rincones, calles y plazas, por parte de decenas de profesionales adscritos a distintos ámbitos de la administración municipal y supramunicipal que planifican y ejecutan diversos proyectos; una experiencia construida sobre un debate rico y activo por parte de la sociedad civil y de los agentes sociales, y sobre una vivencia compartida por una ciudadanía que reconoce su identidad local en un entorno amplio que denominamos Barcelona².

El Área Metropolitana de Barcelona es la depositaria de una gran parte de este conocimiento generado en la labor diaria de abordar los problemas y las oportunidades que han surgido de la fricción tectónica entre líneas divisorias dibujadas en el mapa. En el momento en que se afronta la elaboración de planes importantes de futuro, se ofrece esta reflexión estratégica metropolitana (en adelante REM) como elemento de análisis y propuesta sobre las realidades, los problemas, las perspectivas y propuestas que, partiendo de la Barcelona metropolitana de hoy, sugieren herramientas para facilitar la construcción de la metrópolis de mañana.

El contenido de la REM está organizado en cuatro vectores de carácter transversal que son los pilares centrales de la construcción de la futura área metropolitana:

1. El desarrollo económico sostenible e inclusivo: condición necesaria para garantizar el bienestar y el desarrollo de la sociedad, y en el que la creación de riqueza va acompañada de la igualdad de oportunidades, de cohesión e inclusión social.
2. El enfoque territorial: el espacio donde se construye la ciudad metropolitana.
3. La lucha contra el cambio climático: contenido imprescindible para una actuación global.
4. Una nueva gobernanza metropolitana: construcción de un nuevo modelo para afrontar la gestión y la articulación de la ciudad metropolitana junto con los actores sociales, económicos e institucionales involucrados.

El escenario del nuevo proyecto metropolitano es fruto de la aprobación por el Parlamento de Cataluña de la Ley 31/2010, de 3 de agosto, de la creación del Área Metropolitana de Barcelona (AMB), y ha sido el punto de conclusión de un largo proceso que ha restituido un proyecto compartido por un conjunto de municipios desde hace 60 años (Plan Comarcal y Comisión de Urbanismo de 1953). Las funciones y responsabilidades en materia de transporte y medio ambiente, históricamente asignadas a las entidades extintas, se complementan en la nueva Ley con un conjunto de competencias en materia de urbanismo, desarrollo económico, convivencia y cohesión social que, sin restar responsabilidades y competencias a los municipios, en el contexto actual llenan un vacío en materias cruciales que requieren una visión global y transversal del hecho metropolitano.

Los desafíos globales del AMB ante las nuevas realidades exigen, pues, el ejercicio de un necesario liderazgo metropolitano. Sin duda, estos cuatro vectores atraviesan los seis ejes del proyecto de reflexión:

1. Inclusión social

Las políticas de inclusión social han sido y son un pilar del trabajo desplegado por los ayuntamientos desde hace muchos años que han dado como resultado un nivel muy alto de cohesión y convivencia en nuestros municipios.

² Son muchas las referencias y agradecimientos. En primer lugar, los ayuntamientos que habían formado parte de las tres entidades metropolitanas (Medio Ambiente, Transporte y Mancomunidad de Municipios) que han mantenido vivo el debate. También hay que hacer mención al Plan Estratégico Metropolitano de Barcelona, a la agencia Barcelona Regional (BR) y al Instituto de Estudios Regionales y Metropolitanos de Barcelona (IERMB), que han sido piezas clave en el proceso de maduración del proyecto metropolitano. Y queremos hacer especial mención a los colegios y asociaciones profesionales, a la Asociación Española de Técnicos Urbanistas, a las cuatro universidades del entorno metropolitano de Barcelona y a los agentes económicos y sociales, todos ellos actores que han aportado una visión muy importante en la definición de este proyecto.

Si bien el AMB no tiene competencias directas formales en temas de inclusión social, muchas de las políticas desarrolladas en materia de movilidad, de espacio público, vivienda y medio ambiente han contribuido a fortalecer la cohesión en nuestros municipios.

Es necesario continuar y fortalecer las políticas públicas en estos campos a fin de garantizar la cohesión y de impulsar iniciativas de cooperación y políticas comunes allí donde la acción como metrópolis refuerza la política local. Objetivo que representa, además, una excelente oportunidad de trabajar transversalmente aspectos relacionados con la igualdad de oportunidades, la convivencia, la solidaridad, la asequibilidad de la vivienda o los usos del espacio público. Todos ellos, elementos claves en la profundización de un modelo social metropolitano cohesionado socialmente y territorialmente.

2. Desarrollo económico sostenible

El reto de creación de empleo y crecimiento económico inclusivo son objetivos irrenunciables. Y, en este sentido, para alcanzarlos, la reflexión estratégica orientada al desarrollo económico debe partir de la realidad actual y tener en cuenta las especificidades territoriales. Es necesario que haya, pues, una estrategia de salida de la crisis basada en la creación de empleo de calidad, por lo que cabe reforzar la competitividad industrial y la capacidad de la exportación, impulsar la reindustrialización y la relocalización de empresas, potenciar las actividades científicas de investigación, desarrollo e innovación (I + D + I), y revisar el funcionamiento y las necesidades del mercado de trabajo, especialmente en formación y captación de talento.

En este contexto, es imprescindible avanzar hacia un modelo productivo más sostenible, orientado hacia una economía baja en carbono y eficiente en el uso de recursos; impulsar nuevos sectores de actividad, de alto valor tecnológico y de conocimiento, relacionados con el fomento de la economía verde; proteger el turismo; potenciar el comercio de proximidad y la máxima calidad del sector; mejorar las infraestructuras; las redes de servicios y telecomunicación, e identificar los sectores emergentes, así como los clústeres y/o los distritos industriales más potentes y con más oportunidades de desarrollo.

3. Sostenibilidad ambiental

Nuestro clima está cambiando y sus efectos se aprecian en todos los ámbitos de nuestra vida. Aumento de la temperatura y de la contaminación del planeta, nuevos fenómenos meteorológicos extremos, cambio en los ecosistemas, dispersión y/o extinción de los seres vivos, propagación de enfermedades tropicales... Los recursos disminuyen y aumenta el riesgo de pérdida de la biodiversidad. Estas nuevas condiciones deben obligarnos a repensar la metrópolis bajo otro paradigma de interpretación y actuación, porque la vivienda, la movilidad, los espacios abiertos, las infraestructuras y las diferentes realidades que conforman el territorio metropolitano están sometidas también a la necesidad de afrontar el reto del cambio climático.

Los planes de futuro del Área Metropolitana de Barcelona deben proponer e incorporar actuaciones y modelos de gestión más sostenibles en todos los ámbitos, que han de incluir, como gran orientación estratégica, el uso eficiente de los recursos, el tratamiento de los espacios verdes y de la naturaleza, la adaptación y mitigación del cambio climático, la reducción de la contaminación, la mejora de la eficiencia energética y una apuesta decidida por una economía baja en carbono.

4. Movilidad eficiente

La movilidad y el transporte se han convertido en fundamentales en cualquier análisis y elaboración de estrategias orientadas a intervenciones en el medio territorial metropolitano. En este contexto, ya sea en relación con la calidad de vida de la población o con la creación de condiciones que favorezcan la igualdad de oportunidades en materia de acceso a los servicios, al empleo y a la formación, la movilidad es una pieza clave.

Por ello, la propuesta en materia de movilidad metropolitana de los municipios participantes debe partir del doble criterio de la necesidad de trabajar en perspectiva de crecimiento económico, junto con estrategias de cohesión social y territorial, sostenibilidad ambiental y potenciación de las infraestructuras necesarias para este objetivo.

5. Territorio cohesionado

La gran transformación general del territorio metropolitano, tanto el del actual AMB como el de la Región Metropolitana han experimentado avances en el campo de la calidad urbana, del medio ambiente, de los equipamientos, de las centralidades del territorio y del desarrollo económico. Pero este cambio profundo que viven las grandes metrópolis hace que aparezcan también nuevos retos.

Hemos marcado un escenario nuevo, que reclama la necesidad de adaptar y adecuar los instrumentos de planificación urbanística a las nuevas realidades, tanto normativas como de la propia evolución del territorio metropolitano. En este contexto, el territorio se convierte en capital. Sabemos que es en el territorio donde pasan las cosas, donde se construyen las viviendas, los equipamientos, los espacios públicos, los espacios de actividad económica... y donde se representan hoy en día los efectos más significativos de la nueva realidad. Y, en este sentido, una de las piezas claves será la puesta en marcha del nuevo Plan Director Urbanístico.

Como soporte físico del territorio, debe ser tratado como recurso perdurable en el tiempo; es decir, como inversión para las generaciones futuras. La planificación del territorio metropolitano se desarrollará bajo este nuevo prisma, revisando los modelos de intervención, definiendo los nuevos usos, orientando estratégicamente la planificación hacia el desarrollo económico sostenible e inclusivo, incorporando una visión transversal de la actuación urbanística y superando lecturas autónomas y sectoriales de las realidades y problemáticas del territorio.

6. Capitalidad y gobernanza

La metrópolis de Barcelona, como todas las grandes áreas urbanas del mundo, está sometida a la presión de los cambios y transformaciones de la globalización. El contexto socioeconómico y geopolítico y la evolución del país, particularmente a raíz de la crisis y de los riesgos relacionados con el aumento de las desigualdades y la exclusión, obliga a pensar cómo afrontar los nuevos retos. Esto exige, en muchos aspectos, repensar cómo introducir cambios de enfoque orientados a nuevas formas de interactuar con la ciudadanía y los actores sociales y económicos.

Por otro lado, el AMB debe pensar en un posicionamiento muy determinado con el papel de capitalidad y de la proyección en el mundo como elementos clave de futuro. Hay que proyectar el área metropolitana internacionalmente en toda su dimensión, ocupando el lugar que le corresponde, asumiendo los liderazgos dónde y cómo le corresponden, aprovechando su capacidad para incidir, cooperar, competir, sumar e impulsar cambios rápidos. Barcelona –metrópolis– debe convertirse en un espacio de intercambio, innovación, creatividad, de

encuentro entre la gente y las políticas, las ideas y las realizaciones, el talento y los resultados. Todos estos factores plantean retos nuevos al buen gobierno y a la democracia. Un entorno metropolitano debe ser un excelente espacio de consecución de estos objetivos de buen gobierno y de calidad democrática. Debemos entender la gobernanza como la síntesis de sinergias que superan las visiones tradicionales de cómo hacer las cosas, manteniendo los principios de una política proactiva y de progreso: equidad en el acceso a los servicios públicos, proximidad, transparencia, rendición de cuentas, participación y plena implicación ciudadana en el desarrollo de los proyectos.

Como resultado de estos 6 ejes estratégicos, surgen 15 prioridades para fortalecer y consolidar la metrópolis de Barcelona.

Prioridades

1. Inclusión social

PRIORIDAD 1. INCLUSIÓN SOCIAL, COMBATE CONTRA LAS DESIGUALDADES SOCIALES, COHESIÓN Y CONVIVENCIA

PRIORIDAD 2. BARRIOS, ESPACIO PÚBLICO, EQUIPAMIENTOS Y VIVIENDA

2. Desarrollo económico sostenible

PRIORIDAD 3. PRODUCTIVIDAD, REINDUSTRIALIZACIÓN Y ECONOMÍA DEL CONOCIMIENTO

PRIORIDAD 4. CAPITAL HUMANO Y EMPLEO

PRIORIDAD 5. CAPITALIDAD ECONÓMICA Y PROYECCIÓN EXTERIOR

PRIORIDAD 6. GOBERNANZA PARA UNA NUEVA ECONOMÍA

3. Sostenibilidad ambiental

PRIORIDAD 7. LUCHA CONTRA EL CAMBIO CLIMÁTICO

PRIORIDAD 8. EFICIENCIA EN EL USO DE LOS RECURSOS, POR UNA ECONOMÍA VERDE Y BAJA EN CARBONO

4. Movilidad eficiente

PRIORIDAD 9. GOBERNABILIDAD Y FINANCIACIÓN DE LA MOVILIDAD

PRIORIDAD 10. GESTIÓN DEL TRANSPORTE, LAS REDES Y LAS INFRAESTRUCTURAS

PRIORIDAD 11. LAS REDES EN LAS NUEVAS DINÁMICAS METROPOLITANAS

5. Territorio cohesionado

PRIORIDAD 12. POR UN NUEVO PLAN DIRECTOR URBANÍSTICO

PRIORIDAD 13. CAMBIO DE LOS MODELOS DE ACTUACIÓN EN EL USO DEL SUELO

PRIORIDAD 14. INNOVACIÓN EN ESTRATEGIAS DE INTERVENCIÓN TERRITORIAL

6. Capitalidad y gobernanza

PRIORIDAD 15. UNA GOBERNANZA INNOVADORA PARA UNA CAPITAL GLOBAL



EJE ESTRATÉGICO INCLUSIÓN SOCIAL

PRIORIDAD 1. INCLUSIÓN SOCIAL, COMBATE CONTRA LAS DESIGUALDADES SOCIALES, COHESIÓN Y CONVIVENCIA

PRIORIDAD 2. BARRIOS, ESPACIO PÚBLICO, EQUIPAMIENTOS Y VIVIENDA

En el contexto de las sociedades democráticas avanzadas, y particularmente en el marco de la Unión Europea, la cohesión y la inclusión social se han convertido en un compromiso colectivo para intentar reducir las desigualdades, evitar dinámicas de polarización social y garantizar procesos de integración de todos los sectores de la población.

La metrópolis de Barcelona ha cambiado de manera sustancial en los últimos años. La llegada de inmigración internacional, las aceleradas transformaciones en el seno de los hogares en términos de composición y de organización, el envejecimiento de la población y el impacto social de la actual crisis económica han hecho emerger nuevas vulnerabilidades y nuevos riesgos sociales. Este nuevo contexto obliga a trabajar para la inclusión social y contra las desigualdades crecientes, a replantear nuevos objetivos en la prestación de servicios, a afrontar la problemática de las personas o de los colectivos con dificultades, a garantizar unos servicios mínimos de referencia y a no perder en calidad de prestación de servicios. Hay que evitar discriminaciones en función del territorio y, a la vez, hay que saber afrontar los retos que plantea la convivencia, alterada a menudo debido a las desigualdades.

La actual crisis económica ha provocado una nueva conformación en la redistribución de la renta entre la población catalana, intensificando el aumento de la desigualdad social que ya se venía produciendo durante el periodo de crecimiento económico. Pero, sin duda, uno de los problemas más graves, en este sentido, es el fuerte incremento que ha experimentado la pobreza infantil. Los menores de 16 años constituyen actualmente el grupo de edad con el mayor riesgo de pobreza, lo que supone un lastre importante para el progreso social, al tiempo que dificulta el establecimiento de un escenario futuro con igualdad de oportunidades.

Con el paso de los años, la atención a las personas dependientes se ha convertido también en un riesgo social con necesidad de respuesta colectiva y, en consecuencia, sujeta a la intervención pública. Aunque la necesidad de atención y de cuidados derivada de situaciones de falta de autonomía personal o dependencia ha existido siempre, en las sociedades actuales ha adquirido una importancia creciente. El papel cambiante de las mujeres en relación con el mercado de trabajo remunerado, el aumento de la diversidad de las unidades familiares y el envejecimiento de la población ponen en peligro la continuidad del modelo de solidaridad familiar sobre el que descansaba el cuidado y la atención a las personas dependientes.

La vivienda es otro de los elementos fundamentales en el debate actual sobre las políticas públicas. El fuerte riesgo de exclusión residencial derivado del elevado endeudamiento adquirido por los hogares durante el *boom* inmobiliario y de la coyuntura económica negativa de los últimos años, ha transformado enormemente las necesidades residenciales de la población y las características de la demanda de vivienda. Pero no es menos significativa, con respecto a la vivienda, la necesidad de pensar el modo de adaptarla a las nuevas realidades familiares, o de garantizar que mantenga una calidad de edificación de acuerdo con los parámetros de bienestar. También es necesario pensar cómo se mejora su accesibilidad o la eficiencia energética, en este caso para contribuir a la lucha contra el cambio climático.

Respecto a los servicios y equipamientos, es necesaria una revisión del planeamiento a partir de la redefinición y el desarrollo de un modelo que debe replantearse una adaptación a las nuevas realidades y un posicionamiento en los procesos de nueva generación de equipamientos y servicios. No sólo habrá que pensar en la orientación de nuevos equipamientos y servicios, sino también en el modo de reaprovechar los ya existentes y pensando en nuevas fórmulas de mantenimiento y de colaboración en todos los ámbitos.

Las transformaciones sociodemográficas que ha experimentado el territorio metropolitano de Barcelona durante los últimos años también han afectado directamente las relaciones de convivencia. Los contextos de desigualdad, pobreza y necesidades no satisfechas facilitan la aparición de conflictos de convivencia, y suelen conllevar más sensación de intranquilidad y de inseguridad entre los ciudadanos. Por otro lado, hay que aprovechar los procesos de transformación urbana para garantizar el uso del espacio público por parte de las diversas realidades sociales que conviven.

LA ESTRATEGIA PARA LA INCLUSIÓN SOCIAL Y EL COMBATE CONTRA LA POBREZA

Basándonos en lo que se ha ido apuntando, se puede afirmar que la estrategia de inclusión social del AMB debe consistir en fomentar el desarrollo económico y social, basado en actuaciones directas, en el marco de un modelo que favorezca la mejora de la calidad de vida de los municipios en general.

La estrategia de inclusión social debe fundamentarse en la búsqueda de un modelo inclusivo, basado en la recuperación de los valores convivenciales de los barrios, que alcance niveles de intervención que permitan la reducción de la conflictividad y del deterioro de edificios y del espacio público, que potencie la integración social de todos los colectivos que forman parte de la vecindad y que garantice la protección de los servicios mínimos básicos.

A modo de conclusión, y teniendo presentes todos estos aspectos en cuanto a la inclusión social, los principales retos de la metrópolis barcelonesa, en este ámbito son:

1. Cómo afrontar la diversidad de la sociedad metropolitana, teniendo en cuenta el aumento de las desigualdades y, en consecuencia, los riesgos de segregación y vulnerabilidad de determinados sectores sociales o el trabajo sobre nuevos parámetros de convivencia.
2. Cómo plantear el debate sobre las problemáticas de la vivienda (asequibilidad, mejora, etc.), de los equipamientos de proximidad, o de la redefinición del modelo y uso del espacio público a la luz de los cambios sociales en el territorio.

Por esta razón, los temas que hay que abordar en el futuro se canalizan en dos prioridades:

Prioridad 1. Inclusión social. Combate contra las desigualdades sociales, cohesión y convivencia

Prioridad 2. Barrios, espacio público, equipamientos y vivienda

PRIORIDAD 1

INCLUSIÓN SOCIAL. COMBATE CONTRA LAS DESIGUALDADES SOCIALES, COHESIÓN Y CONVIVENCIA

No hay ninguna duda de que la inclusión social, el combate contra la pobreza y las desigualdades y la convivencia cívica son elementos determinantes para medir el grado de cohesión y bienestar de una comunidad. Por lo tanto, hay que reflexionar sobre estos aspectos y buscar el modo de abordar algunos contenidos que, sin ejercer competencias nuevas, puedan ayudar a los municipios a fortalecer sus políticas en este campo. Así pues, los temas clave identificados que exigen dar respuesta a esta prioridad afectan a varios aspectos que se indican a continuación:



- La realidad actual de la vulnerabilidad social y el conocimiento de las nuevas necesidades, polaridades y diferencias sociales.
- La necesidad de definir qué acciones comunes se pueden desplegar entre los municipios metropolitanos para trabajar la exclusión, la lucha contra la vulnerabilidad social y el combate contra la pobreza.
- La necesidad perentoria de redefinir los equipamientos desde una perspectiva metropolitana adaptada a los cambios sociales y demográficos reales.
- El abordaje coordinado de determinados temas que, por economía de escala o gravedad de problemática, podrían analizarse y, en algunos casos, desarrollar estrategias coordinadas, como aspectos de dependencia o de emergencias sociales (a veces ya existentes, como el transporte para personas de movilidad reducida, etc.) sin necesidad de restar competencias a los municipios ni que el AMB deba asumir otras de nuevas.
- Otro aspecto a tener en cuenta es la coordinación entre los temas de convivencia y el uso del espacio público, intentando incidir en políticas urbanísticas que, por ejemplo, favorezcan intervenciones más eficaces.

Como resultado de esta presentación, se proponen dos líneas de intervención.

- **Realidad social y combate contra la pobreza, la exclusión y la vulnerabilidad**
- **La convivencia en la metrópolis**

OBJETIVOS E INICIATIVAS

Diseñar un plan para luchar contra las desigualdades sociales.

- Estudio sobre la realidad de la vulnerabilidad social y de sus efectos que permita evaluar las necesidades, las polaridades y las diferencias sociales.
- Apoyo a los ayuntamientos (dentro del marco competencial y económico del AMB) en el ámbito de las políticas sociales y de lucha contra la desigualdad y la vulnerabilidad social desde políticas de espacio público, vivienda, etc.
- Impulso de la coordinación entre los municipios y otras administraciones para superar de manera transversal los “huecos” existentes en la aplicación de políticas de cohesión social.

Trabajar para potenciar la inclusión social y laboral.



- Impulso sistemático de políticas de empleo y de apoyo a los ayuntamientos en función de las necesidades y demandas (desarrollado en la prioridad 4).
- Estudio de las medidas necesarias para hacer más equitativo el acceso a los equipamientos públicos, a través de un diagnóstico cuantitativo y cualitativo, basado en ratios de demanda, oferta y distancia de los servicios existentes, problemáticas sociales, etc.

Trabajar para garantizar la atención total a las personas dependientes y evitar el riesgo de aislamiento social.

- Estudio del impacto de la dependencia en el territorio metropolitano, así como de la evolución de las prestaciones y ayudas.
- Establecimiento de criterios de coordinación con los servicios sociales de los ayuntamientos para abordar las soluciones desde una visión común y global en el entorno metropolitano, particularmente en los temas de emergencia social.

Impulsar medidas para mejorar el marco de actuación en materia de convivencia.

- Redacción de un modelo/propuesta tipo ordenanza que pueda ser un elemento de política común de referencia y de homogeneización para dar respuesta a las necesidades de actuación en el espacio público.
- Búsqueda de los mecanismos para la promoción de la educación en la convivencia, implicando a todos los agentes que conforman barrios y centralidades (asociaciones de vecinos, centros educativos y comercios), para el cumplimiento de las normas de convivencia en el espacio público.

Aprovechar los proyectos próximos de transformación urbana para mejorar el espacio público con criterios de facilitación de la convivencia.

- Impulso, con la redacción del PDUM, de medidas que permitan reformular los parámetros de planificación de los espacios públicos futuros susceptibles de transformación.
- Despliegue de orientaciones y medidas concretas de asesoramiento a los muni-



pios para adaptar los espacios públicos a las nuevas necesidades derivadas de los cambios sociales.

PRIORIDAD 2

BARRIOS, ESPACIO PÚBLICO, EQUIPAMIENTOS Y VIVIENDA

La evolución de la sociedad, particularmente durante los últimos 20 años, nos indica claramente que la realidad del territorio se ha vuelto más compleja y que el espacio público se ha convertido en un lugar en el que a menudo se expresan las contradicciones relacionadas con la convivencia y la cohesión social.

Por otro lado, los barrios y las viviendas también necesitan intervenciones en materia social para potenciar aspectos coadyuvantes en las estrategias de cohesión social. En este sentido, habrá que analizar:

- La realidad de las áreas urbanas y de los barrios con más necesidades y potencialidades de transformación urbana desde una perspectiva metropolitana, y averiguar cuáles serían las intervenciones en vivienda, urbanismo, actividad económica y bienestar social más adecuadas.
- El aprovechamiento del desarrollo del futuro PDU para responder a las nuevas demandas en estos ámbitos de planificación urbana.
- La planificación en la intervención en el espacio público y cómo responder a los retos y desafíos actuales relacionados con la convivencia, la evolución social, los nuevos hábitos de vida, etc.
- La reflexión sobre el futuro de los equipamientos que incluya aspectos de uso y de adaptación de nuevas demandas, pero también de perspectivas de mantenimiento y sostenibilidad económica y social.
- El abordaje de la realidad de la vivienda en una perspectiva que contemple aspectos de planificación y gestión metropolitana, así como de identificación de temas

clave relacionados con la rehabilitación, la eficiencia energética, la adaptación de nuevas realidades familiares y de edad de los vecinos, etc.

A partir de estos aspectos contextuales, se plantean cuatro líneas de intervención:

- **Barrios cohesionados**
- **Espacio público**
- **Equipamientos de proximidad**
- **Vivienda**

OBJETIVOS E INICIATIVAS

Potenciar la rehabilitación y la dinamización integral de los barrios.

- Estudio de las áreas urbanas y de los barrios, en cooperación con los ayuntamientos, con más necesidades y potencialidades de transformación urbana desde una perspectiva metropolitana, a fin de identificar las prioridades de intervención para “coser”, “esponjar”, permeabilizar y/o transformar los tejidos existentes.
- Recuperación y promoción de los programas de renovación urbana, coordinando las intervenciones en vivienda, urbanismo, actividad económica y bienestar social.
- Realización de estudios sobre el ajuste entre el parque existente de vivienda y los espacios públicos y las necesidades de la población a lo largo del ciclo de vida en el ámbito del barrio.

Diseñar estrategias adaptadas a los retos actuales para los barrios de nueva conformación.

- Incorporación en el futuro PDU de variables que permitan responder de manera más efectiva a la conformación de los barrios en el AMB.
- Creación y potenciación de nuevos desarrollos en sectores de suelo urbanizable, basados en proyectos sostenibles y que promuevan la mixtura de usos.
- Adaptación de la oferta de obra nueva a los cambios en las formas de convivencia y a la diversidad social que se va generando en el entorno metropolitano (tipología de familias...).
- Planificación y ejecución de una estrategia de gestión urbanística en el suelo urbano que responda a los nuevos retos (por ejemplo: política de adquisición de suelo, de permutas, etc.) para atacar las realidades más significativas de la transformación social actual.

Desplegar los nuevos trasposos competenciales con una posible reorganización de los servicios prestados por los consejos comarcales.

- Asunción competencial, a causa del vaciado de los consejos comarcales, de las materias que afectan a la cohesión social, evaluando la nueva afectación organizativa para garantizar la calidad en la continuidad de los servicios.
- Mejora de las dinámicas en las prestaciones de servicios con la coordinación de los municipios de los servicios implicados.

Apostar por un espacio público multifuncional.

- Impulso de iniciativas para un diseño del espacio público multifuncional que dé cabida



al máximo de usos posibles, de modo que todo el mundo sea usuario, evitando la monopolización del espacio por colectivos concretos.

- Inicio de una reflexión sobre los cambios de hábitos de la población para modificar el diseño de los espacios públicos de acuerdo con las realidades emergentes.

Garantizar el acceso universal a los servicios públicos básicos.

- Evaluación de los equipamientos y de los servicios existentes en el AMB en materia de servicios básicos de carácter social.
- Establecimiento de una red de equipamientos de servicios básicos metropolitanos, con la prestación de servicios no sólo en función del municipio sino de la población y de su radio de acción.

Mantener y mejorar de manera integral la vitalidad de los espacios públicos, para potenciar el aspecto de espacios seguros y amables.

- Elaboración de un conjunto de medidas básicas para la construcción y el mantenimiento del espacio público a partir de criterios como la prevención situacional, la calidad del espacio y la búsqueda de modelos de convivencia e interacción ciudadana.
- Potenciación del mantenimiento integral del espacio público a través de actuaciones de mejora de la vialidad y del alumbrado eficiente.

- Consolidación de la accesibilidad y la mejora de la movilidad de los peatones, manteniendo unas infraestructuras de buena calidad, ampliando y renovando las escaleras mecánicas y los ascensores.

Analizar la situación actual y prospectiva de los equipamientos metropolitanos.

- Realización de un inventario de equipamientos metropolitanos, clasificados según la labor social que desarrollan, así como del ámbito de alcance y de potencialidades en función de las necesidades de los usuarios y no de los límites administrativos.
- Sistematización y homogeneización de los datos existentes sobre los equipamientos de cada municipio.
- Proyección de escenarios prospectivos en función de los equipamientos existentes en beneficio de la planificación futura y, en particular, de la adaptación a las necesidades sociales, demográficas y culturales.
- Identificación de los efectos de la vulnerabilidad a partir de potenciar equipamientos de apoyo, mejorando la cohesión social a demanda de los municipios.
- Elaboración de una propuesta de red de equipamientos de servicios básicos metropolitanos, con la prestación de servicios en función de las necesidades territoriales.

Apoyar a los municipios en la planificación de nuevos equipamientos y/o de la reforma de los existentes.

- Medidas para apoyar la demanda municipal en la construcción de determinados equipamientos, respondiendo a necesidades sociales reales de demanda y priorizando aquéllos que se convierten en servidores de los servicios básicos.
- Asesoramiento técnico en todo lo referente a la planificación y construcción de los equipamientos y a la gestión del uso del suelo.
- Potenciación de mecanismos de coordinación intermunicipales en el ámbito de la gestión de los equipamientos.

Diseñar y ejecutar un Plan Metropolitano de la Vivienda.

- Realización de un estudio para analizar la cobertura de las necesidades residenciales en el área metropolitana a medio y largo plazo, y de las principales actuaciones que hay que incorporar en el Plan Director Urbanístico Metropolitano.
- Renovación de la política metropolitana de vivienda, con implicación de todas las administraciones, e impulso de políticas de rehabilitación y mejora del parque existente, así como la centralización de la información relativa a la evolución del sector y a la propuesta para corregir los desequilibrios.
- Promoción de las políticas de vivienda encaminadas a facilitar el acceso a aquellos segmentos de población con menos ingresos, y a la mejora de la calidad constructiva, la eficiencia energética y la accesibilidad al parque construido.

Incrementar el parque de vivienda social de alquiler dirigido a los colectivos más vulnerables, y hacer un seguimiento de la evolución de estos colectivos.

- Mantenimiento del sentido social de las políticas de vivienda del AMB, renovando la orientación de las actuaciones para adaptarse mejor a los nuevos escenarios surgidos de la situación de crisis económica.

- Recogida de información relativa a la exclusión social residencial (personas sin hogar, con vivienda insegura o inadecuada), así como de datos sobre desalojos, emergencias sociales y diferencias sociales en los municipios metropolitanos.
- Realización de un análisis, conjuntamente con los municipios, sobre los niveles de endeudamiento y del incremento de la morosidad residencial en el área metropolitana de Barcelona.
- Construcción/adquisición de un parque de alquiler social, distribuyéndose de manera relativamente homogénea en los barrios metropolitanos, y gestión activa del parque de alquiler social (por ejemplo: viviendas tuteladas, apoyo y seguimiento de la integración, rotación de los inquilinos, programas específicos de integración...).

Incrementar el parque de vivienda de alquiler protegido dirigido a los grupos con ingresos medios-bajos y medios.

- Desarrollo de una política metropolitana de vivienda, como servicio de interés general, que contribuya a solucionar la problemática que tienen aquellas capas de población con una renta más baja para acceder a ella, y que haga cumplimiento del mandato de solidaridad urbana en el ámbito del AMB.
- Construcción/adquisición de un parque de alquiler protegido en colaboración con todos los agentes públicos y privados, y revisión del modelo de gestión de este parque (nivel de ingresos, rotación...).

Incentivar el alquiler y otros regímenes de tenencia para alcanzar más equilibrio entre los sistemas de acceso a la vivienda.

- Mantenimiento de la reorientación de las ayudas a la demanda de la propiedad hacia el alquiler, haciéndolas selectivas y no universales.
- Incentivación de la oferta de vivienda de alquiler en el mercado libre, fortaleciendo las garantías a los propietarios sin perjuicio de los derechos de los inquilinos (por ejemplo: Avalloguer, bolsas de alquiler...), y aportando propuestas a entes superiores (Federación de Municipios) respecto a la búsqueda de políticas fiscales.
- Traslado de los recursos públicos desde la VPO en compraventa hacia la VPO con otros regímenes (alquiler, derecho de superficie y otros).
- Estudio de los distintos modelos de gestión del parque protegido, orientando los recursos hacia una gestión eficiente del parque de viviendas protegidas.

Conseguir que el precio de la vivienda se adapte a las posibilidades y a las necesidades de la ciudadanía.

- Incentivación a los promotores y agentes de vivienda protegida con los instrumentos de política fiscal y del suelo de las administraciones locales.
- Estudio de mecanismos para regular las tensiones inflacionistas (por ejemplo: incrementar las cesiones y obligaciones ante indicios inflacionistas para aumentar la cuota de mercado de la vivienda protegida).
- Estudio de la viabilidad de complementar la venta de viviendas de protección oficial con el hecho de intervenir en el mercado de alquiler con patrimonio público de suelo, mediante fórmulas de partenariado público.

Buscar y obtener suelo para vivienda asequible en los emplazamientos más accesibles.

- Adaptación de la normativa urbanística, potenciando la presencia de más viviendas de alquiler.
- Renovación del parque de viviendas y del tejido urbano, obteniendo edificabilidad para vivienda asequible en suelo urbano.
- Promoción del desarrollo de proyectos aprobados, adaptándolos al ritmo de las necesidades de la población metropolitana.
- Desarrollo de sectores urbanísticos que se basen en un modelo de ciudad razonablemente compacta, con mezcla de usos y con accesibilidad en transporte público.

Mantener y desarrollar políticas de rehabilitación de viviendas y edificios.

- Realización de un estudio sobre el número de viviendas metropolitanas que no disponen de cédula de habitabilidad, así como del número de edificios que no disponen del Informe Técnico del Edificio (ITE).
- Elaboración de un análisis sobre el estado del parque existente en el área metropolitana de Barcelona relativo a la seguridad estructural, a las deficiencias constructivas, a la accesibilidad, la sostenibilidad y la eficiencia energética.
- Desarrollo de las ayudas a la rehabilitación de los edificios y mantenimiento de las ayudas para la mejora de la accesibilidad en edificios y viviendas.
- Mejora de la accesibilidad en las fincas viejas que no cumplen los estándares fijados en las normativas actuales.
- Promoción de políticas de ahorro energético y de generación de energía renovable en todos los proyectos nuevos.

Analizar e impulsar políticas de vivienda adaptadas a los cambios de las estructuras familiares y de empleo de los hogares.

- Estudio de la evolución de la población con relación a las necesidades de uso de viviendas para promover políticas de reforma y a la adaptación de las viviendas a los nuevos hábitos y modelos de organización familiar y a la diversidad de formas de convivencia.
- Realización de estudios sobre el vaciado de viviendas y los efectos que esto puede tener en el mercado residencial y en la cohesión social, hechos conjuntamente con los municipios donde se está produciendo o se producirá.
- Coordinar las oficinas locales de vivienda y establecer una red metropolitana.
- Mejora de los servicios de vivienda desde la proximidad, mediante la potenciación de la Red de Oficinas Locales de Vivienda en el territorio metropolitano y del acceso a los servicios a través de medios telemáticos.
- Trabajo en red con soporte *back office* común en todos los municipios metropolitanos, con la coordinación del Consorcio de la Vivienda del Área Metropolitana de Barcelona, que procure asesoramiento, desarrolle un catálogo de servicios y dote a los municipios de instrumentos de gestión comunes.



EJE ESTRATÉGICO: DESARROLLO ECONÓMICO SOSTENIBLE

PRIORIDAD 3. PRODUCTIVIDAD, REINDUSTRIALIZACIÓN Y ECONOMÍA DEL CONOCIMIENTO

PRIORIDAD 4. CAPITAL HUMANO Y EMPLEO

PRIORIDAD 5. CAPITALIDAD ECONÓMICA Y PROYECCIÓN EXTERIOR

PRIORIDAD 6. GOBERNANZA PARA UNA NUEVA ECONOMÍA

Los escenarios económicos actuales se caracterizan por la concurrencia de dos fenómenos relacionados que generan incertidumbres importantes. Por un lado, y de una manera más inmediata, la actual crisis económica y financiera cuyas enormes consecuencias afectan directamente la destrucción del empleo y la pérdida de bienestar de la población y generan desequilibrios territoriales crecientes. Por el otro, y desde un punto de vista más a largo plazo, el proceso de globalización acelerada, previo al inicio de la crisis, que afecta a la transformación de los sistemas y formas de producción, en el que el conocimiento y la creatividad, las consideraciones ambientales y la reubicación de las actividades económicas van adquiriendo cada vez más protagonismo. Esta realidad afecta a las relaciones entre los poderes públicos, las dinámicas económicas y las interacciones sociales, y donde se hace más patente es en el medio urbano, sobre todo, en los territorios metropolitanos.

El área metropolitana de Barcelona vive un momento complejo en este sentido. Si bien su situación es mejor que la española, e incluso que la de otras áreas metropolitanas, el paro todavía elevado –especialmente el juvenil–, la gran población en riesgo de exclusión laboral casi permanentemente, y el crecimiento desigual de los sectores económicos indican que, para superar la situación actual, aún queda un largo camino por recorrer.

Dentro de este marco, las economías urbanas y metropolitanas tienen, y tendrán, un papel clave en el proceso de reformulación y de búsqueda de salidas a la situación actual. Barcelona, en su dimensión metropolitana, tiene la gran oportunidad de participar activamente en el proceso de salir de la crisis actual consolidándose como motor económico del sur de Europa. El desarrollo de la nueva estrategia para el AMB debería partir de 6 aspectos fundamentales:

1. Impulsar un desarrollo económico sostenible que comprenda estrategias de inclusión social, puesto que unos niveles crecientes de desigualdad afectan de manera adversa el funcionamiento de la economía de mercado.
2. El aprovechamiento de los elementos de competitividad de naturaleza territorial. No sólo compiten las empresas, sino también las ciudades. La estrategia para fomentar la productividad de la economía debe tener un componente territorial fundamental y, especialmente, un componente de desarrollo local.
3. La salida de la crisis mediante ganancias de competitividad debe basarse en la potenciación de las actividades científicas de investigación y desarrollo y en la innovación, y no tiene que proceder exclusivamente de reducciones en costes laborales que implicarían un empobrecimiento de la población.
4. La sostenibilidad económica, social y ambiental debe tener una base territorial, urbana y, en el caso del AMB, claramente metropolitana.
5. La incorporación a la estrategia de las nuevas tendencias de la economía, particularmente de las que tengan un fuerte componente de valor añadido y representen una respuesta a los retos más acuciantes de la actualidad, como el empleo, la innovación y la creatividad, la economía verde y la sostenibilidad ambiental, la búsqueda de nuevas estrategias industriales y de organización económica.
6. Las actividades productivas situadas en el territorio del AMB están estrechamente interrelacionadas con las del resto de la provincia de Barcelona y del conjunto de Cataluña.

En este contexto, el objetivo estratégico en el ámbito económico del AMB debe ser el de la creación de empleo, y empleo de calidad –especialmente para los colectivos con más

dificultades, los jóvenes, los parados de larga duración, las mujeres–, de manera que permita asegurar un crecimiento económico inclusivo y sostenible, tanto económicamente como social y ambientalmente.

En el enfoque estratégico, el proyecto REM identifica 4 retos principales del ámbito económico:

1. Cómo dar respuesta a la necesidad de crear empleo y favorecer la cohesión y la inclusión social, facilitando la recualificación de los trabajadores, especialmente de los sectores más vulnerables, y facilitando la incorporación al mercado de trabajo de los colectivos con más dificultades, asegurando la igualdad de oportunidades para todos los trabajadores.
2. Cómo afrontar la transición hacia un modelo económico basado en ganancias de competitividad y productividad de alto valor añadido, reforzando aquellos sectores industriales con mayor valor añadido, favoreciendo las nuevas actividades emergentes intensivas en conocimiento y creatividad, facilitando el vínculo con el tejido productivo existente y potenciando la economía verde.
3. Cómo consolidar la marca Barcelona referida al conjunto del territorio del AMB y aumentar el liderazgo económico, tanto en términos de proyección internacional –para facilitar la atracción de inversión extranjera–, como de desarrollo de un modelo de turismo de calidad, en el que el comercio de proximidad también tenga un papel destacado en la creación de un entorno urbano de calidad.
4. Cómo apostar por el equilibrio del territorio, planificando estratégicamente los elementos territoriales que pueden favorecer el impulso de la actividad económica, especialmente en cuanto a la disponibilidad de suelo para actividades económicas y de la red de servicios y de infraestructuras con el apoyo de nuevas herramientas de gobernanza territorial y económica.

A partir de estos retos se establecen las 4 prioridades:

- Prioridad 3. Productividad, reindustrialización y economía del conocimiento**
- Prioridad 4. Capital humano y empleo**
- Prioridad 5. Capitalidad económica y proyección exterior**
- Prioridad 6. Gobernanza para una nueva economía**

PRIORIDAD 3 PRODUCTIVIDAD, REINDUSTRIALIZACIÓN Y ECONOMÍA DEL CONOCIMIENTO

La evolución de la economía mundial, particularmente durante los últimos 25 años, ha evolucionado de tal modo que muchos de los parámetros que regían el modelo de sociedad industrial y postindustrial clásica han quedado desfasados.

Actualmente, es necesario pensar en nuevos aspectos que aporten elementos de valor para fortalecer la economía metropolitana y adecuarla al mercado global y a los retos económicos que se plantean en este momento. Habrá que definir, pues, estrategias e intervenciones orientadas a los objetivos previstos:

- Será necesario fortalecer los sectores con mayor potencial industrial y valor añadido, apostando por sectores estratégicos, punteros, generadores de empleo



y emprendimiento y creadores de sinergias en el territorio. En este sentido, la política de reindustrialización se convierte en un elemento clave.

- Esta intervención debe estar garantizada con el apoyo de infraestructuras adecuadas y de una logística avanzada desde una perspectiva de sostenibilidad ambiental.
- Para la consecución de estos objetivos, también será necesario reformular y mejorar los polígonos de actividad económica existente, captar nuevas inversiones y potenciar la dotación de servicios adecuados a la realidad actual.
- En este sentido, otro elemento necesario es una política de transferencia de tecnología y conocimiento como elemento clave para impulsar políticas económicas generadoras de valor añadido y provocadoras de sinergias intraterritoriales.

Después de estos elementos contextuales, se proponen los siguientes objetivos e iniciativas en 3 líneas de intervención:

- ♦ **La actividad económica del AMB. El papel de la reindustrialización**
- ♦ **Espacios de producción y prestación de servicios**
- ♦ **Creación de conocimiento, universidades y transferencia de tecnología**

OBJETIVOS E INICIATIVAS

Fortalecer e incentivar los sectores con mayor potencial industrial y generadores de valor añadido.

- Impulso metropolitano de un conjunto de medidas de planificación, de implantación de infraestructuras, de apoyo a las pymes y empresas, y de fomento de creación y emprendimiento para favorecer la inversión productiva y la creación de empleo.
- Potenciación de los ámbitos de investigación biomédica, logística, industria aeronáutica (sectores clave por su capacidad de generar alto valor añadido), y de los procesos para la renovación de sectores industriales más tradicionales (automóvil, fabricación de maquinaria, química, diseño, moda...).
- Promoción de medidas para apoyar la reindustrialización del máximo de sectores productivos.
- Impulso de proyectos de economía verde en coordinación con otras áreas del AMB, concretamente: eficiencia energética, energías renovables, vehículo eléctrico/híbrido y aguas residuales, generando nuevos productos teniendo en cuenta el factor I + D y ambiental.

- Definición de las cuatro áreas clave del territorio (aeropuerto-puerto y corredor del Llobregat, Zona Franca / La Sagrera Alta Velocidad-Plan Besòs / Sincrotrón-Parc de l'Alba y B-30 / Frente Litoral) que conformarán los espacios centrales de las estrategias de desarrollo global de los respectivos territorios.
- Impulso de la diversificación de los mercados de exportación, con el objetivo de identificar y potenciar nichos de mercado en los que las pymes del AMB sean competitivas.
- Impulso de mecanismos que faciliten el acceso de la industria, especialmente de las pymes, a los instrumentos de financiación, tanto a corto como a largo plazo, propiciando vías de colaboración con las instituciones financieras más arraigadas en el territorio del AMB.
- Impulso de medidas correctivas de las debilidades identificadas mediante actuaciones de apoyo directo a las pymes, a la formación, a la exportación y a la búsqueda de financiación.
- Favorecimiento de medidas necesarias para facilitar la competitividad, apoyando a los servicios para la industria, la actividad económica y la simplificación de la relación con la Administración, y a través de iniciativas que contemplen el fortalecimiento de la cadena de valor.

Potenciar y reforzar la elevada especialización industrial, facilitando la búsqueda de nuevos nichos de mercado, aumentando los niveles de empleo y fomentando la inversión productiva y la competitividad con la incorporación del cambio tecnológico.

- Estímulo de la diversificación de los mercados de destino, identificando y potenciando nichos de mercado en los que las pymes del AMB puedan ser competitivas.
- Despliegue de actuaciones, en concertación con los sectores empresariales y de investigación y centros de excelencia, para especializar la producción en su vertiente tecnológica.
- Potenciación de medidas de coordinación y cooperación entre empresas a fin de superar la limitación que supone la reducida dimensión de las empresas.
- Impulso de mecanismos que faciliten el acceso de la industria, especialmente de las pymes, a los instrumentos de financiación, tanto a corto como a largo plazo.
- Desarrollo de medidas para que la industria fomente la demanda local de otras actividades industriales y de servicios dentro del mismo territorio.

Avanzar en la transición hacia una economía verde, más productiva, menos dependiente de combustibles fósiles y más eficiente en el uso de los recursos.

- Impulso de políticas y medidas para reducir la dependencia energética, que deben estar en la línea de los objetivos ambientales de la Estrategia Europea 2020, y que permitan al AMB avanzar hacia un modelo distribuido de generación eléctrica.
- Mejora del abastecimiento energético para mejorar la capacidad competitiva de las empresas.
- Promoción de los modelos productivos que permitan una mayor eficiencia en el uso de recursos, incentivando la certificación energética y ambiental.

Impulsar los proyectos de actividad terciaria y de servicios asociados a la actividad productiva, así como de apoyo a la financiación.

- Investigación e implementación de los instrumentos de planificación urbana que potencien el papel de los servicios asociados a la actividad económica del territorio, con vistas al aumento de la inversión productiva, al fomento de la exportación y al crecimiento de los sectores innovadores.
- Favorecimiento del acceso público a los datos acumulados en el desarrollo de la propia actividad (*Open Data*) para facilitar el conocimiento del AMB, la creación de empresas, el empleo y el liderazgo tecnológico, buscando sinergias con la capitalidad del Mobile World Congress.
- Establecimiento de protocolos para que las empresas e instituciones dependientes del AMB sean estrictas en el cumplimiento de sus compromisos de pago a los proveedores.
- Puesta en marcha de vías de colaboración con las instituciones financieras más arraigadas en el territorio del AMB para facilitar el crédito a las empresas.

Promover la rentabilidad de la actividad agraria presente en el AMB.

- Consolidación del Parque Agrario como espacio de producción agrícola de proximidad, basado en criterios ecológicos, promoviendo proyectos de agricultura metropolitana sostenible y competitiva.
- Dinamización de las actividades de transformación alimentarias, aprovechando la potencialidad de Mercabarna y de las cadenas de distribución más importantes como un clúster de primera magnitud dentro del ámbito de la megarregión.

Impulsar espacios emblemáticos y de valor añadido para generar y captar nuevas inversiones.

- Despliegue de iniciativas para la captación de inversión bajo el paraguas de la marca Barcelona, como referencia de prestigio asociada a la actividad económica.
- Potenciación de los ámbitos territoriales clave, como pistas de aterrizaje para la inversión y el desarrollo, mediante la suma de esfuerzos y sinergias del territorio.
- Promoción de la transformación de los polígonos industriales para convertirse en sedes tecnológicas de grandes empresas con un nuevo modelo de actividad económica similar al modelo 22@.
- Despliegue de una estrategia específica de captación de inversión en el Consorcio de la Zona Franca como espacio privilegiado de primer orden del AMB, por su capacidad logística, de comunicación y disposición de suelo para implantaciones de actividad que precisen espacios de grandes dimensiones.
- Potenciación de economías de red en la definición de polígonos industriales plurimunicipales.
- Promoción de polígonos de actividad basada en la explotación de las ventajas derivadas de la existencia de grandes infraestructuras de transporte (aeropuerto, Sagrera, puerto).

Analizar la realidad actual de los polígonos de actividad económica y crear líneas de intervención en materia de promoción y reconversión.

- Seguimiento del estado de ocupación y disponibilidad de servicios de todos los polígonos del territorio metropolitano mediante estudios periódicos, creando un catálogo de mejoras necesarias.
- Desarrollo de un programa para la mejora de los servicios básicos y especializados de los polígonos.
- Reformulación del modelo de planeamiento con vistas a la definición de los espacios de actividad económica en el territorio a través del PDU.
- Estudio de la modificación de los usos planificados del suelo, de las tramitaciones administrativas, de las relaciones empresariales, etc., en los casos necesarios, a fin de permitir nuevos centros de producción basados en las industrias del conocimiento.

Definición de los proyectos de reconversión urbanística y económica de polígonos de actividad económica (tipo 22@), integrando e impulsando la colaboración entre centros de conocimiento, administración y sector privado.

- Potenciación de la iniciativa legislativa en el ámbito autonómico para plantear una acción a favor de los polígonos.
- Desarrollo de los instrumentos y nuevos modelos de gestión recogidos en el marco del futuro ordenamiento metropolitano para avanzar en nuevos sistemas de concertación público-privada.
- Mantenimiento de líneas de apoyo para municipios, actualizando sus polígonos.

Crear una plataforma/sistema abierto sobre los servicios existentes de las diferentes administraciones y agentes de promoción económica bajo la marca Barcelona.

- Creación del portal de coordinación de servicios “Invest in Barcelona”.
- Creación y puesta en marcha de un sistema de información para las empresas y el emprendimiento: OAE (Oficinas de Atención a Empresas), para facilitar información sobre inversiones y trámites administrativos.
- Definición de los productos y servicios que se integrarán bajo la marca Barcelona en materia de desarrollo económico.

Identificar los espacios de producción y su clasificación en términos de eficiencia energética.

- Desarrollo del catálogo de indicadores para poder clasificar el grado de intensidad del espacio de producción en términos de eficiencia energética.
- Impulso de los planes de adecuación energética y de lucha contra el cambio climático a escala micro en el campo de la actividad económica.
- Establecimiento de un calendario formativo para los diferentes clústeres productivos relativos al aprovechamiento de recursos.
- Potenciación de la “marca verde” en los polígonos de actividad económica, en las industrias y empresas del territorio metropolitano, como distintivo y certificado de calidad productiva.

Continuar con la potenciación de proyectos vinculados a la economía.

- Creación de los instrumentos para facilitar la tramitación y puesta en marcha de proyectos empresariales relacionados con la economía del conocimiento, facilitando



la formación profesional del sector, el acceso a espacios adecuados para desarrollar las actividades y el apoyo a la viabilidad del emprendimiento.

- Amplificación de los modelos dinámicos y tecnológicos de coordinación empresarial para los nuevos focos de emprendimiento de alto valor añadido, espacios de conocimiento, innovación y creatividad que buscan la colaboración entre empresas, centros de conocimiento y administraciones.
- Impulso de la implicación de las universidades situadas dentro del AMB en el desarrollo económico de los diversos territorios metropolitanos.
- Colaboración con la estrategia de especialización inteligente de Cataluña en el marco de la RIS 3 europea (Research and Innovation Strategies for Smart Specialisation).

Potenciar, desde el AMB, los esfuerzos en la mejora de todos los aspectos relacionados con la transferencia tecnológica a las empresas y al emprendimiento.

- Potenciación de la capacidad inversora del territorio metropolitano en I + D mediante la colaboración pública.
- Favorecimiento de los proyectos de las universidades que apuesten por el emprendimiento y de las iniciativas que ayuden a la reactivación económica, buscando métodos de subvención, reconocimiento fiscal y calidad, equiparándolas con los estándares europeos.

Aprovechar la sinergia del elevado reconocimiento de las escuelas de negocio para la creación de empresas intensivas en conocimiento o facilitar el cambio a las existentes.

- Potenciación de las relaciones entre las escuelas de negocios y el mundo empresarial, creando bolsas de trabajo, intercambios empresariales y proyección productiva.
- Promoción de la imagen internacional de potencia competitiva en el ámbito de empresas intensivas en conocimiento, dando a conocer el potencial del sector del territorio metropolitano y su posicionamiento.



- Establecimiento de mecanismos de estudio para la creación de polos de emprendimiento a partir de la colaboración pública, de viveros, aceleradores de empresas...
- Despliegue de las medidas necesarias para evitar que los jóvenes abandonen el sistema educativo, ajustando el sistema de formación a las necesidades del mercado de trabajo.
- Aprovechamiento de la oportunidad que otorga la redacción del PDU para definir el modelo de equipamientos formativos de futuro relacionados con las formaciones profesionales.

PRIORIDAD 4 CAPITAL HUMANO Y EMPLEO

Hoy en día, y por distintos motivos, la realidad del mercado de trabajo es sumamente crítica, tanto respecto a los procesos de adaptación del capital humano a los nuevos retos económicos en materia de industria y servicios, como hacia la necesidad de prestar atención prioritaria a la gran cantidad de población parada, especialmente a los colectivos más vulnerables laboralmente y a los jóvenes.

En este contexto, será necesario pensar en los siguientes aspectos:

- La ayuda a establecer mecanismos de retorno al empleo de los sectores más vulnerables y más afectados por la crisis, desplegando estrategias de formación y capacitación mirando hacia los escenarios industriales y de actividades desde una perspectiva innovadora del capital humano.
- La observación sistemática de la evolución del mercado de trabajo para incidir de manera más adecuada en este momento crítico; preparar los recursos humanos para las nuevas realidades del mercado de trabajo y de la evolución económica del entorno, y potenciar la igualdad de oportunidades de las mujeres, así como la integración de los colectivos con más riesgo de exclusión laboral.

- La lucha para evitar el abandono de jóvenes del sistema educativo, ajustando el sistema de formación a las necesidades del mercado de trabajo.
- El aprovechamiento de la redacción del PDU para determinar cuáles son las necesidades de los equipamientos formativos de futuro.
- El despliegue de actuaciones para retener la inversión realizada –a fin de potenciar el área metropolitana de Barcelona como zona de referencia de conocimiento y creatividad– y aprovechar la gran actividad emprendedora como potencial de competitividad y de valoración del conocimiento creado.

En consecuencia, se proponen las 3 líneas de intervención siguientes:

- **Mercado de trabajo y empleo**
- **Capital humano**
- **Creación de empresas**

OBJETIVOS E INICIATIVAS

Desplegar estrategias de formación y capacitación de acuerdo con los futuros escenarios industriales y de actividades económicas en el AMB.

- Implementación de medidas para facilitar la coordinación municipal en el ámbito de las políticas activas de empleo, intercambio de experiencias y mejora de la formación.
- Impulso de la relación entre las universidades y los centros de investigación con las necesidades productivas.
- Facilitación y potenciación de la formación de los diversos colectivos en paro, o en expectativas de reciclaje, de una manera personalizada.
- Despliegue de una serie de actuaciones para retener la inversión realizada a fin de potenciar el área metropolitana de Barcelona como zona de referencia de conocimiento y creatividad, y ofrecer espacios y/o oportunidades a los emprendedores, en función de las necesidades locales, centradas en el proyecto general de adaptación tecnológica, organizativa y de reindustrialización.
- Implementación de los proyectos centrados en el refuerzo a la formación continuada, tanto para los trabajadores en activo como para los parados, facilitando el acceso a la conciliación familiar.
- Impulso y coordinación de las iniciativas de aprendizaje del inglés, tanto a nivel escolar como de formación para adultos.

Fortalecer nuevos clústeres productivos y su capacidad para generar empleo, teniendo en cuenta las necesidades de reindustrialización, logísticas y de servicios.

- Impulso de medidas para potenciar la formación adecuada para afrontar la economía del conocimiento.
- Aprovechamiento de los procesos de concentración productiva de la economía del conocimiento del AMB para incentivar el retorno de profesionales cualificados.
- Estudio de medidas específicas para la retención del talento, buscando mecanismos específicos y proyectos adecuados a las necesidades de estos colectivos.
- Potenciación de la creación de empleo, en especial de nuevas empresas ligadas a

los Parques científicos y tecnológicos, en áreas de servicios, así como de las actividades relacionadas con I + D.

- Promoción e impulso de la actividad económica que tiene como recurso productivo la creatividad, la cultura y el diseño.
- Impulso de proyectos singulares en materia de creación de empresa y empleo a partir de fórmulas de economía social y cooperativa.
- Exploración de proyectos para la creación de un clúster de desarrollo tecnológico relacionado con el cambio climático y las energías alternativas.

Impulsar políticas de mejora del capital humano (formación y cualificación) dentro del territorio metropolitano, potenciando medidas de apoyo a la productividad.

- Ayuda y soporte al estudio, en el marco del PDU, de las necesidades de los equipamientos educativos de formación profesional adecuados a los requerimientos de futuro.
- Coordinación de iniciativas específicas público-privadas para fomentar la productividad con actuaciones dirigidas a pymes, economía cooperativa y emprendedores.
- Impulso de mecanismos concretos, estables y eficientes en la colaboración que potencien la innovación y la capacitación de los RRHH de las empresas, con especial atención a las pymes.
- Elaboración de un catálogo y de un método de cooperación intermunicipal metropolitano relacionado con la formación continua para el sector industrial.
- Promoción de las políticas comunes para el desarrollo de la igualdad de oportunidades de las mujeres desde la Agencia de Desarrollo Económico.

Fomentar proyectos que ayuden a reducir el número de jóvenes que abandonan el sistema educativo, ajustando la oferta de formación a las necesidades del mercado de trabajo.

- Impulso de los procesos de adaptación de la Formación Profesional a las necesidades de las empresas y de los estudiantes, mediante fórmulas como la FP dual.
- Potenciación de la inserción laboral de los jóvenes que estudian FP, a través de su continuidad en los ciclos formativos hasta la consecución de una titulación.
- Impulso de programas pilotos de inserción profesional de la FP en un proyecto a cuatro bandas: sistema FP, empresarios, agentes sociales y AMB, en una perspectiva territorial.
- Potenciación de programas que fomenten las capacidades y habilidades dirigidas a una mejora de cualificación de los estudiantes en lenguas, en tecnologías de la información y en capacidad de emprendimiento.

Aprovechar la gran actividad emprendedora como potencial de competitividad y de valoración del conocimiento creado, y favorecer procesos de emprendimiento.

- Promoción de mecanismos de facilitación para la creación de empresas, coordinando los distintos servicios de creación que existen en el territorio metropolitano y suministrando información sobre la disponibilidad de suelo y espacios (viveros de empresa).
- Posicionamiento del área metropolitana de Barcelona como zona de éxito reconocida, a fin de apoyar la actividad emprendedora, atraer y retener talento y proyectarse al mundo.
- Acompañamiento de los proyectos emprendedores para facilitar su consolidación empresarial fomentando las estrategias de la economía colaborativa.

Aumentar el emprendimiento en clústeres de innovación, facilitando la expansión internacional y la consolidación de los proyectos emprendedores existentes.

- Potenciación de las iniciativas en actividades de mayor valor añadido, poniendo a disposición del emprendimiento los mecanismos de relación con clústeres, mundo académico y apoyo público.
- Facilitación de la actividad exportadora, potenciando la incorporación de la innovación como factor competitivo y los contactos entre empresas, centros tecnológicos y universidades.
- Impulso del territorio metropolitano como clúster de emprendimiento “de economía verde” y de innovación de desarrollo tecnológico basado en la eficiencia energética, el aprovechamiento de recursos, la exploración de las energías renovables y la lucha contra el cambio climático.
- Impulso de los proyectos de creación de empresas bajo las fórmulas de economía colaborativa y cooperativa.

PRIORIDAD 5

CAPITALIDAD ECONÓMICA Y PROYECCIÓN EXTERIOR

Uno de los pilares principales del AMB es su función de capitalidad y su potencialidad como marca que se proyecta en el mundo en varios aspectos que incluyen desde el “modelo Barcelona”, como forma de hacer ciudad, hasta aspectos clave como la capacidad exportadora, materia en la que es líder en España, o la pujanza de su comercio y turismo.

En este contexto, habrá que pensar en los siguientes aspectos:

- El refuerzo de la marca Barcelona en todos sus aspectos como un elemento clave que favorece el posicionamiento internacional en el entorno de la globalización.
- La potenciación de la actividad económica de los ejes comerciales urbanos, teniendo en cuenta los procesos de planificación que interactúan con los nuevos retos urbanísticos y aportan cohesión social y territorial a las ciudades de nuestra metrópolis.
- La elaboración de estrategias adecuadas para lograr la eficiencia y la efectividad en el marco de los procesos de competitividad internacional e interregional en relación con los desafíos de los mercados globales.
- La mejora de todo el sistema de comunicación, particularmente de las conexiones intermodales, potenciando las infraestructuras y las actividades logísticas.
- El mantenimiento y fortalecimiento de la competitividad del sector del turismo, potenciando el crecimiento del número de turistas y extendiendo la oferta al conjunto del territorio metropolitano.

En consecuencia, se proponen las 4 líneas de intervención siguientes:

- ♦ **Dinamización del comercio metropolitano**
- ♦ **Potenciación de la capacidad exportadora**
- ♦ **Posicionamiento internacional; atracción de inversión**
- ♦ **Un turismo creciente**



OBJETIVOS E INICIATIVAS

Establecer dispositivos de apoyo al comercio de proximidad, como actividad económica del ámbito metropolitano, incorporando en el futuro PDU medidas de reforzamiento en este sentido.

- Impulso de un proceso de reflexión con los municipios para aplicar instrumentos de apoyo al comercio como una rama clave de la economía metropolitana.
- Promoción de la participación activa de los agentes involucrados, municipios, cámaras de comercio, asociaciones comerciales, consumidores, etc. a fin de potenciar la actividad comercial como un servicio más de las actividades asociadas (hostelería, turismo, cultura), incorporando instrumentos de gestión colectiva de promoción comercial y de gestión de servicios (tipo Business Improvement Districts -BID, APEU...)
- Establecer mecanismos de seguimiento del sector de la distribución comercial y de sus principales indicadores (establecimientos, sectores de actividad, superficies) con tecnologías adecuadas (geolocalización).
- Impulso de la reflexión en el marco del PDU de una nueva propuesta de diseño urbano a diferentes escalas y que tenga en cuenta las condiciones de operación urbanística en las zonas comerciales.
- Incorporación, en la redacción de los proyectos de urbanización para nuevas centralidades, de la actividad comercial como elemento estratégico de conformación del territorio.
- Elaboración de nuevas propuestas de reorganización de la actividad comercial de proximidad para favorecer el acceso a ella, teniendo en cuenta a los consumidores, la distribución de las mercancías y los servicios necesarios para dar respuesta a la demanda.
- Impulso de la diversificación del comercio en áreas degradadas con el consenso de los agentes sociales, e instauración de nuevos ejes comerciales bajo el criterio de la rehabilitación integral de barrios para aprovechar nuevas dinámicas de actividad económica.

Profundizar en la aplicación de los criterios de sostenibilidad en la planificación comercial, tanto en aspectos ambientales como de movilidad.

- Introducción de los criterios de sostenibilidad integral en la planificación de nuevas áreas comerciales o de núcleos de actividad comercial aislados de las tramas urbanas.
- Estudio de varios modelos que permitan superar la ruptura potencial en el territorio a través del diálogo con los espacios abiertos cercanos a zonas y ejes comerciales.
- Elaboración de nuevos criterios en la remodelación o la intervención de las zonas comerciales existentes dentro de las tramas urbanas que pueden generar un choque con los criterios de sostenibilidad (recogida de basura, contaminaciones ambientales, acústicas, odoríferas...).
- Proyección de la prestación de actividades económicas asociadas al comercio, a fin de no potenciar los desplazamientos a otras áreas y de retener a los consumidores aprovechando el desarrollo de los planes de movilidad.
- Elaboración de la propuesta del plan de infraestructuras con “visión comercial” para detectar y corregir las posibles deficiencias en su formulación.

Consolidar el nexo entre las políticas de vivienda y la promoción del comercio.

- Planificación de las nuevas ubicaciones comerciales considerando la distribución poblacional, los flujos de comunicación, la estructuración de la trama urbana, la competencia comercial, etc.
- Impulso de los modelos que cuenten con áreas o zonas comerciales cercanas para abastecer con facilidad el consumo básico y de proximidad en las nuevas planificaciones de vivienda.
- Intervención activa en las políticas de rehabilitación de las viviendas, coordinada con acciones de mejora del tejido comercial.

Mejorar la competitividad internacional en relación con los retos de los mercados globales.

- Facilitación del acceso de las empresas a los servicios de ayuda a la exportación ya existentes.
- Impulso de medidas para facilitar la diversificación y reducir la dependencia de pocos mercados.
- Creación de los canales y de la conectividad necesarios para aliviar las tramitaciones aduaneras y facilitar la logística.
- Impulso de las actuaciones que favorezcan la reinversión de parte de las ganancias de los procesos de exportación/importación en la mejora de las condiciones del entorno de los procesos productivos, particularmente en los de innovación y de aumento de la productividad.
- Mejora del abastecimiento energético, para no afectar la capacidad competitiva de las empresas, a través de la reducción de la dependencia y aplicando la estrategia Europea 2020 (+ 20 % de la eficiencia energética, – 20 % de las emisiones de GEI y + 20 % de energías renovables).

Establecer conexiones intermodales eficientes y de gran capacidad con los principales mercados de consumo, consolidando las actividades logísticas.

- Facilitación de la conexión de los centros productivos de Barcelona con los mercados de consumo/destino, garantizando la multimodalidad de transporte.



- Impulso de la suficiencia de los servicios de transporte aéreo y marítimo para facilitar las exportaciones de sectores y productos de mayor valor añadido.
- Planificación de las actividades de logística para dar respuesta a las necesidades importadoras y exportadoras de mercancías y de bienes de consumo, facilitando la distribución por el territorio.
- Potenciación de la combinación intermodal del transporte e impulso del ferroviario para la distribución de mercancías.

Profundizar en las sinergias entre las empresas de los sectores más dinámicos, los centros de investigación y de diseño y los productos de alta intensidad en conocimiento cobijados bajo el paraguas de la marca Barcelona.

- Profundización de los sectores de actividad intensa en conocimiento (automóvil, mecánica, química, farmacia, TIC) que pueden impulsar sinergias entre los centros universitarios y los centros de diseño.
- Impulso de la proyección exterior de la marca Barcelona en todos los aspectos que afecten a la potencialidad de la participación del territorio metropolitano en el mercado global.
- Mejora del comercio exportador de los productos de intensidad alta, alineando las inversiones realizadas en ciencia e innovación con los resultados obtenidos.
- Impulso de medidas para favorecer la transferencia de conocimiento creado en el sistema de ciencia y tecnología a las empresas, favoreciendo las exportaciones de intensidad alta de conocimiento.

Impulsar la simplificación y coordinación de todos los procesos administrativos relacionados con la actividad económica del territorio metropolitano.

- Impulso de las medidas necesarias para facilitar la simplificación y coordinación de los procesos administrativos relacionados con la actividad económica.

- Potenciación del uso de las nuevas tecnologías para las actividades de promoción económica y para atraer nuevas actividades.

Potenciar las sinergias entre las escuelas de negocios y el entorno que los propicien para fortalecer la actividad económica actual y atraer la nueva.

- Impulso de las sinergias para hacer negocios, crear nuevas empresas, nuevo empleo y avanzar hacia la economía del conocimiento.
- Aprovechamiento de la capitalidad de las telecomunicaciones GSM para atraer nueva actividad económica de alto valor añadido y relacionada con las tecnologías de las Smart Cities.
- Impulso y desarrollo de iniciativas, en colaboración con otras administraciones locales, para atraer inversión extranjera y asesorar su establecimiento.

Hacer atractivos los ámbitos de clústeres empresariales que existen en el AMB.

- Mantenimiento del posicionamiento de prestigio internacional de Barcelona, como entorno para hacer negocios, ferias, exposiciones y congresos, en cooperación con las escuelas de negocios.
- Despliegue de actuaciones para mantener y ampliar las ferias de gran proyección en términos económicos y de innovación (Construmat, Alimentaria, Mobile Congress, The Brandery, Salón del Automóvil), potenciando la participación de las empresas de la región de manera más activa e integrada.

Aumentar y reforzar la imagen/marca internacional de Barcelona como ciudad turística y potenciar una redistribución del turismo hacia el resto de la metrópolis.

- Potenciación de la marca Barcelona como sello para la promoción internacional de todo el territorio metropolitano, impulsando plataformas compartidas entre el sector público y el partenariado privado.
- Potenciación de la competitividad del sector del turismo, garantizando la calidad de servicios y la capacidad de absorción de sus demandas para convertirlo en polo de atracción.
- Estudio del posicionamiento de Barcelona en relación con otros destinos que compiten, buscando orientaciones a los procesos de mejora continua de equipamientos, de acogida, etc.
- Fomento de una actualización y profesionalización de las actividades de servicios de comercio, restauración y hostelería para mejorar la calidad, tanto del empleo como de los servicios.
- Mantenimiento y reforzamiento de la buena imagen internacional de Barcelona a través del fomento a los grandes eventos.
- Impulso de medidas para la desconcentración del turismo hacia otras zonas de Barcelona, con el fin de evitar un exceso de dependencia de la industria turística, explorando las potencialidades de los entornos y espacios naturales metropolitanos como nuevos puntos de interés.
- Aprovechamiento del tráfico turístico para impulsar conexiones aéreas y marítimas, tanto para el turismo convencional como para el de negocios.



- Potenciamiento de la innovación en el sector turístico con el fin de poder ofrecer a los turistas, y a los nuevos perfiles de turistas, la posibilidad de disfrutar de todo el patrimonio natural y cultural existente a partir de experiencias novedosas.
- Reforzamiento de la imagen/marca internacional de Barcelona como ciudad turística potenciando una redistribución del turismo hacia las otras áreas urbanas del territorio metropolitano.
- Impulso de la colaboración, tanto público-privada como pública y privada, entre todos los actores implicados en el turismo (transporte, alojamiento, actividades, limpieza, informadores, etc.). En este ámbito, el AMB debería asumir un rol de liderazgo entre las distintas administraciones locales.
- Promoción de la sostenibilidad de la actividad turística mejorando la red de transporte público y potenciando el desplazamiento en bicicleta y en vehículo eléctrico, y aumentando la red de puntos de recarga.
- Facilitación de la convivencia entre las actividades turísticas y el resto de actividades, tanto productivas como lúdicas.
- Planificación de los equipamientos, así como de sus servicios, con el fin de adaptarlos a posibles aumentos de la oferta turística.
- Potenciación de posibles crecimientos turísticos y áreas de influencia económica alrededor de centros comerciales y de ocio vinculados a infraestructuras como nudos de autopistas o líneas de ferrocarril.

- Reforzamiento y ampliación de la interrelación entre el hecho turístico y el comercio local, reforzando las intervenciones de promoción, dinamización y facilidad de la accesibilidad en zonas de concentración comercial promoviendo el incremento del gasto de los turistas.
- Exploración de las potencialidades de los entornos y espacios naturales metropolitanos como referentes de atracción para un turismo medioambiental y como oferta complementaria a los visitantes por negocios.

PRIORIDAD 6

GOBERNANZA PARA UNA NUEVA ECONOMÍA

El proyecto de desarrollo económico del territorio metropolitano debe contar con variables definidas en aspectos clave relacionados con el territorio, y, dentro de este enfoque, las infraestructuras de telecomunicaciones y los aspectos de gobernanza cobran un papel relevante.

En este contexto, es necesario que:

- Se planteen las decisiones estratégicas que afectan a las relaciones entre tecnología y las administraciones públicas, dando respuesta a la conectividad a medio y largo plazo en materia de las TIC de acuerdo con las apuestas de modelo de sociedad.
- Se revierta la tendencia a disminuir la acción pública sobre el sector de las TIC haciendo que la Administración intervenga en la planificación de las redes y servicios de telecomunicaciones.
- Se consolide la cobertura con redes de servicios más avanzados, la inversión en las mejores tecnologías disponibles de red, y la interconexión de sedes municipales.
- Se potencie la legislación y la normativa para que las TIC sean asimiladas a la figura de servicio universal, haciendo que de esta manera, por ejemplo, las zonas con menor densidad de población disfruten de servicios que permitan el establecimiento de actividad económica y el despliegue de servicios públicos basados en las TIC.
- Se favorezca el vínculo y la coordinación intermunicipal para aumentar la competitividad, potenciando la coordinación y la transversalidad de las actuaciones.
- Se coordinen las acciones para el desarrollo económico con los actores económicos, sociales e institucionales para potenciar nuevas estrategias y herramientas de gobernanza.
- Se coordinen e impulsen las actuaciones desde el Área de Desarrollo Económico del AMB, fortaleciendo la interacción entre los distintos ámbitos de actuación y estableciendo, en el marco del Observatorio de Políticas Metropolitanas, una línea de trabajo sobre los impactos económicos en el territorio.

En consecuencia, se proponen las 2 líneas de intervención siguientes:

- **Infraestructuras de telecomunicaciones**
- **Herramientas para una nueva gobernanza de la economía**

OBJETIVOS E INICIATIVAS

Hacer que la dirección política y técnica de las administraciones públicas sea activa y participativa en las decisiones estratégicas sobre tecnología.

- Conexión de las estrategias en materia de las TIC con la necesidad de actuar en aspectos clave relacionados con el desarrollo territorial social, económico y tecnológico.
- Aumento de la capacidad de las instituciones y entes locales para condicionar la planificación a pequeña escala de las redes y servicios de telecomunicaciones por parte de los operadores.
- Conservación de la capacidad de las entidades locales de ser un actor de mercado en el ámbito de las redes y servicios de telecomunicaciones.
- Promoción del territorio metropolitano como un espacio con sentido propio en cuanto a la planificación y el seguimiento de la evolución de las redes de operadoras de telecomunicaciones.
- Creación de un grupo de trabajo bajo la fórmula de Comité Director Interdisciplinar de políticas basadas en las TIC, garantizando la coordinación y la adecuación a las prioridades políticas generales.

Impulsar la creación de una mesa de desarrollo de infraestructuras en el AMB con todas las operadoras y Localret, para obtener regularmente información sobre la disponibilidad de acceso a redes y servicios.

- Consolidación de la cobertura de las redes en los servicios más avanzados del territorio metropolitano y fomento de la inversión en las mejores tecnologías disponibles de red.
- Consecución de la confluencia de todas las redes propias de fibra óptica de interconexión de sedes municipales del AMB.
- Impulso de proyectos específicos desde la participación local, como el Plan Idigital, el Plan Xfocat y las anillas sectoriales de tipo industrial, cultural, etc.
- Formulación de un plan de infraestructuras y servicios basados en las TIC, destinado a las personas y a las empresas, que entronque con las planificaciones europeas, españolas y catalanas (para beneficiarse de financiación).

Promover medidas de gobernanza que respondan a las necesidades actuales y futuras para la gestión de las TIC en el ámbito metropolitano.

- Creación, dentro del ámbito del AMB y con la participación y apoyo técnico de Localret, de un foro de responsables del AMB con responsables de los municipios del AMB.
- Impulso de acciones comunes en el marco de Localret y de la FEMP para poner en valor la necesidad de que los entes locales sean tenidos en cuenta como parte relevante en el ámbito de la construcción de redes.
- Coordinación de las encuestas de servicios municipales, incorporando preguntas sobre la disponibilidad de acceso a redes de los ciudadanos de los municipios metropolitanos.

Favorecer el vínculo y la coordinación intermunicipal para aumentar la competitividad.

- Impulso de la interrelación y cooperación entre los municipios del AMB para aumentar la capacidad de impacto de las políticas locales de desarrollo económico a través de políticas comunes.
- Creación de un banco de buenas prácticas en materia de desarrollo económico para garantizar la transferencia entre las diversas experiencias del territorio metropolitano.
- Aportación de orientaciones estratégicas y desarrollo de las herramientas de análisis y prospectiva establecidas en el Plan Director Urbanístico Metropolitano.

Coordinar las acciones relativas al desarrollo económico con las entidades y los agentes que realizan acciones de promoción económica.

- Potenciación de la Agencia Metropolitana de Desarrollo Económico para impulsar y coordinar las iniciativas y acciones de reactivación económica y de creación de empleo.
- Coordinación de las actuaciones con todos los responsables de promoción económica de cada uno de los municipios metropolitanos, así como con los agentes principales que actúan en este ámbito (Fira de Barcelona, Cámaras de comercio, ACCIÓ, agentes sociales...).
- Coordinación de las acciones y la información entre el Área de Planificación Estratégica del AMB, el IERMB y el Plan Estratégico Metropolitano de Barcelona.
- Impulso de un nuevo modelo de participación del AMB en la gestión de los grandes operadores como el aeropuerto, la Feria y el puerto.
- Despliegue de nuevas herramientas de gobernanza del desarrollo económico en el AMB para propiciar una interacción y colaboración intensas entre todos los actores.
- Potenciación de experiencias singulares de cooperación y colaboración pública en ámbitos de actividad económica concreta como, por ejemplo, fondos para emprendedores y pymes, proyectos de construcción y gestión de infraestructuras, etc.

Crear mecanismos de coordinación e impulso de actuaciones desde el Área de Desarrollo Económico del AMB.

- Identificación de las áreas de actuación preferente y establecimiento de un plan de acción para el desarrollo de actividades en estas áreas.
- Elaboración y desarrollo de planes como “El observatorio de la calidad del servicio de la administración a las empresas” y “El observatorio de la calidad del servicio de los suministros a las empresas”.



EJE ESTRATÉGICO SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

PRIORIDAD 7. LUCHA CONTRA EL CAMBIO CLIMÁTICO

PRIORIDAD 8. EFICIENCIA EN EL USO DE LOS RECURSOS, POR UNA ECONOMÍA VERDE Y BAJA EN CARBONO

El Área Metropolitana de Barcelona (AMB), como el resto de grandes aglomeraciones urbanas contemporáneas, afronta una serie de retos ambientales, tanto globales como locales, derivados de su propio funcionamiento. Es en las metrópolis donde se consumen gran parte de los recursos naturales del planeta (energía, agua, materiales), y donde se generan buena parte de las emisiones de gases de efecto invernadero (cambio climático) y los residuos (sólidos urbanos, aguas residuales). También es en las metrópolis donde se producen ciertas problemáticas ambientales con incidencia potencial sobre la salud pública (contaminación atmosférica, acústica) y donde se ejercen fuertes presiones sobre los espacios naturales (pérdida de hábitats, fragmentación del paisaje). Sin embargo, las metrópolis también concentran actividad, conocimiento, cultura, innovación, etc. y, por tanto, tienen un enorme potencial en el bienestar de las personas y la sostenibilidad del territorio (económica, social y ambiental). En consecuencia, las áreas metropolitanas son fundamentales en el camino hacia un desarrollo más sostenible.

Barcelona y su territorio metropolitano constituyen un sistema urbano con una destacada proyección internacional que, desde hace años, ha tenido en cuenta los aspectos ambientales en su planificación, crecimiento y gestión. De acuerdo con las competencias que le han sido asignadas, el AMB ha dedicado importantes esfuerzos en la gestión del ciclo del agua y el tratamiento de aguas residuales. En cuanto a los residuos, se han establecido sistemas de tratamiento y se ha implementado la recogida selectiva. Desde el punto de vista de la eficiencia energética, se ha llevado a cabo un proceso de mejora tecnológica en las centrales de generación, además de producirse un incremento de su capacidad. En cuanto a la contaminación atmosférica (partículas en suspensión, óxidos de nitrógeno), existe una gran preocupación por el tema y se está haciendo un seguimiento del Plan de Actuación para la Mejora de la Calidad del Aire, a la vez que se está desarrollando el Plan Metropolitano de Movilidad Urbana, como una apuesta decidida a afrontar esta problemática. El uso del transporte público se ha incrementado en los últimos años, al igual que la movilidad activa (a pie y en bicicleta). Otro de los esfuerzos más importantes ha sido el de mejorar la calidad de vida en las ciudades por medio de una recuperación del espacio público (ampliando aceras, recuperando suelo industrial, rehabilitando barrios antiguos, enterrando infraestructuras). En relación con la gestión de los espacios naturales, se ha mejorado la calidad ambiental, el mantenimiento y la gestión de las playas metropolitanas, y se ha intervenido en los ríos y en los parques de carácter metropolitano.

En cuanto al resultado de estas políticas desarrolladas, la calidad de muchos vectores ambientales ha mejorado significativamente a lo largo de las últimas décadas (disminución del consumo de agua, disminución de la generación de residuos, aumento de la recogida selectiva). El incremento de eficiencia energética de las centrales ha supuesto un crecimiento sustancial de autosuficiencia, aunque todavía es un territorio con una gran dependencia energética. En relación con los sistemas hídricos, la calidad ecológica de los ríos ha mejorado considerablemente gracias a las mejoras que se han hecho en el sistema de saneamiento. En cuanto a los espacios abiertos metropolitanos, pese a las fuertes presiones que reciben, se encuentran en una relativamente buena representación de hábitats mediterráneos, espacios de ribera, zonas húmedas, y de la biodiversidad que estos paisajes sostienen. En general, en este periodo, la conciencia ambiental ha aumentado, lo que también ha supuesto un aumento de la exigencia ambiental por parte de los ciudadanos.

Sin embargo, no ha habido, en cambio, una estrategia ambiental común, realizada de forma sistémica, en el territorio metropolitano. Hasta ahora, los municipios han desplegado indivi-

dualmente sus competencias ambientales, y el AMB les ha provisto de servicios, como los de tratamiento de residuos, la depuración de las aguas o de mejoras en el ciclo del agua. Pero aún quedan pendientes grandes retos ambientales en varios municipios metropolitanos, como la mejora de la calidad del medio urbano (persisten problemas de contaminación atmosférica y de ruido que inciden en la salud pública), déficits en el actual sistema energético, eficiencia de los recursos hídricos, gestión y tratamiento de residuos, mejora de la funcionalidad ecológica de la matriz territorial (fragmentación del territorio, pérdida de conectividad ecológica...), todo ello teniendo en cuenta la calidad de vida de la población.

El actual reconocimiento del territorio metropolitano como un sistema complejo en el que los procesos sociales, económicos y ecológicos interaccionan, demuestra la necesidad de buscar nuevas formas de planificación y de gobernanza donde se integren los objetivos de sostenibilidad de una forma transversal en todos los sectores de planificación (urbanística, de movilidad, de espacios naturales, energética, de gestión del ciclo del agua y de los residuos, de promoción económica, de políticas sociales). De esta manera, se podrá aumentar la resiliencia del territorio ante perturbaciones (cambio climático, escasez de recursos, crisis financiera), manteniendo la competitividad económica, la funcionalidad ecológica del territorio y la calidad de vida de las personas. En estos momentos de coyuntura económica, además de un servicio ecosistémico a la sociedad sin sustituto, el medio ambiente debería ser un sector importante donde invertir esfuerzos en formación, educación, implantación de empresas y creación de actividad. Fortalecer el desarrollo de una economía baja en carbono en el ámbito metropolitano es una estrategia de doble ganancia: en el ámbito local, favorece la actividad económica y consigue un modelo de crecimiento más inclusivo socialmente y respetuoso ambientalmente, y desde un punto de vista global, afronta el reto del cambio climático y la pérdida de capital natural.

En definitiva, el AMB quiere ser líder en la mejora del medio ambiente localmente y de forma global, tomando la iniciativa de una economía baja en carbono y eficiente en el uso de los recursos (en línea con la Estrategia Europa 2020). El Plan de Sostenibilidad Ambiental del AMB (PSAMB) debe servir como marco de referencia para establecer las líneas estratégicas de actuación comunes en el territorio metropolitano, así como las medidas y acciones concretas a desarrollar.

En este contexto, y en cuanto a la sostenibilidad ambiental, la REM identifica 2 retos principales:

1. Cómo dar respuesta para avanzar hacia una economía baja en carbono, para consolidar el equilibrio territorial y productivo, respetando el entorno y favoreciendo el uso de nuevas formas de consumo y de ahorro energético.
2. Cómo avanzar hacia un uso eficiente de los recursos naturales y dar respuesta a las necesidades de la ciudadanía metropolitana del siglo XXI.

En este sentido, nos proponemos 2 prioridades:

Prioridad 7. Lucha contra el cambio climático

Prioridad 8. Eficiencia en el uso de los recursos, por una economía verde y baja en carbono

PRIORIDAD 7

LUCHA CONTRA EL CAMBIO CLIMÁTICO

La primera gran prioridad en términos de desarrollo sostenible es la lucha contra el cambio climático, basada en una transición hacia una economía baja en carbono. El reto, marcado por la Estrategia Europa 2020 a través de tres objetivos principales, es disminuir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) un 20 % respecto al año base (1990), aumentar el peso de las energías renovables hasta un 20 % del consumo final de energía respecto al año base, y reducir un 20 % el consumo de energía respecto al escenario tendencial. Mientras que la UE está progresando hacia el cumplimiento de estos objetivos, la Comisión Europea ha propuesto un nuevo marco de política climática y energética integrada para el período que va hasta el año 2030, a fin de garantizar la certeza reguladora a los inversores y un enfoque coordinado entre los estados miembros.

Hoy por hoy, las ciudades son las principales responsables de las emisiones de GEI, ya que contribuyen en dos terceras partes del consumo global de energía. La mayoría de las Global Cities están desarrollando políticas, planes o programas para hacer frente a los retos en materia de sostenibilidad y energía. El elemento clave de este proceso será la voluntad y el esfuerzo invertidos para afrontar la mitigación y la adaptación al cambio climático. La línea de futuro será la misma, pero también hay que pensar en otras dimensiones.

Algunas ciudades están encarando su futuro con la introducción de elementos que las hagan más resilientes ante fenómenos como el cambio climático o el *peak oil*. La resiliencia es una aproximación nueva, y no existe una metodología única definida para conseguir políticas encaminadas a incrementarla. La Unión Europea incentiva las administraciones locales (regiones, metrópolis, ciudades) a alinearse en este proceso. Sin embargo, el AMB, así como Cataluña y España, aún está lejos de conseguir los objetivos marcados en materia energética. A pesar de que la transición hacia una economía baja en carbono no es responsabilidad directa y competencial del AMB ni de los ayuntamientos –ya que la competencia en la política energética recae fundamentalmente sobre otras administraciones–, sí resulta necesario crear condiciones y favorecer oportunidades que posibiliten cambios sustanciales en el funcionamiento del sistema energético.

En este marco será necesario actuar para que:

- Se reduzcan las emisiones que superan los límites establecidos y acordados.
- Se establezcan políticas, metodologías, procesos y actuaciones para hacer frente al cambio climático, adoptando una actitud más resiliente.
- Se revisen los objetivos en materia de suministro, gestión, eficacia y eficiencia de todos los aspectos relacionados con la gestión sostenible del ciclo del agua.
- Se creen condiciones y oportunidades que posibiliten cambios sustanciales en el funcionamiento del sistema energético y en los hábitos de la población en cuanto a este consumo.

En este contexto, se proponen dos líneas de intervención, con los correspondientes objetivos e iniciativas:

- **Mitigación y adaptación al cambio climático**
- **Reducción de la contaminación**



OBJETIVOS E INICIATIVAS

Impulsar políticas activas para la mitigación de las emisiones de GEI.

- Despliegue de medidas específicas para identificar y analizar los efectos del cambio climático en el ámbito metropolitano e intentar cuantificar las emisiones atribuibles al territorio metropolitano.
- Establecimiento de un plan de acción para la prevención, mitigación y compensación de emisiones de GEI e impulso de medidas para la reducción de las emisiones de GEI en un 40 % en 2030.
- Establecimiento de incentivos a la reducción de emisiones y promoción de la eficiencia energética de edificios y del sector industrial.
- Favorecimiento de una movilidad sostenible mediante la potenciación de los sistemas de transporte de bajas emisiones con políticas de apoyo directo de naturaleza informativa.
- Potenciación de la utilización de energías renovables.
- Fomento de procesos para la autosuficiencia y la generación distribuida, así como del impulso de la disminución de la intensidad de la demanda energética final.
- Extensión de la estrategia de gestión del carbono, mediante planes de acción para la reducción de emisiones de CO₂.

Impulsar políticas activas para la adaptación al cambio climático.

- Establecimiento de una estrategia de adaptación para los ámbitos más vulnerables a los efectos del cambio climático sobre el ciclo del agua: las zonas inundables, las reservas estratégicas de agua, los acuíferos, las zonas de recarga y los cauces de los ríos metropolitanos.
- Establecimiento de una estrategia para minimizar los efectos del cambio climático sobre la biodiversidad de las masas forestales, el parque agrario y los parques metropolitanos.



- Definición de una estrategia para preservar el sistema litoral metropolitano de los riesgos de vulnerabilidad: costa, puertos y deltas.

Promover políticas y actuaciones más resilientes ante el cambio climático.

- Incorporación de los principios de resiliencia ante el cambio climático en la planificación del AMB.
- Realización de un plan para la resiliencia de las infraestructuras críticas ante el cambio climático: energía, telecomunicaciones, agua, transporte, equipamientos sanitarios, etc.

Establecer políticas de gobernanza para hacer frente a los efectos del cambio climático.

- Potenciación de los actores en el trabajo en red contra el cambio climático, impulsando procesos que faciliten la implicación de la ciudadanía, ya sea de manera organizada o individual.
- Mejora de los sistemas de información y comunicación externa, así como de la propia organización.

Potenciar una gestión sostenible del ciclo del agua.

- Mejora de la eficiencia en la utilización del agua en todo su ciclo.
- Promoción de los planes y programas de mejora de la calidad ecológica de los ríos y el litoral.
- Optimización del control de las actividades industriales que vierten al sistema de saneamiento.
- Mantenimiento de las políticas de regeneración y reutilización de las aguas tratadas en las depuradoras, como elemento fundamental de las políticas de mejora y eficiencia y de optimización de los recursos invertidos.

- Impulso de medidas de evaluación ambiental en instalaciones de tratamiento y transporte del agua, y mejora de la calidad ecológica del medio receptor.

Aumentar los esfuerzos en materia de gestión y recuperación de suelos contaminados.

- Establecimiento de un plan de gestión de los suelos contaminados, hecho conjuntamente con los municipios afectados por esta problemática.
- Potenciación de un plan de prevención en materia de suelos contaminados y establecimiento de un servicio de asesoramiento a tal efecto.

Mejorar la calidad ambiental del área metropolitana de Barcelona.

- Impulso de un modelo de reducción y monitorización de la contaminación del aire y en especial de NOx y partículas.
- Favorecimiento de medidas que puedan garantizar una movilidad sostenible, promoviendo una renovación progresiva de la flota de vehículos públicos, flotas corporativas y taxis, y de los prestadores de servicios a las instituciones metropolitanas, con vehículos de baja emisión.
- Mejora de los programas de seguimiento de la calidad medioambiental, actuando sobre los focos emisores con políticas activas y disuasorias, particularmente en los “puntos negros”.
- Desarrollo e implantación de políticas y herramientas de lucha contra la contaminación acústica que se da en los municipios, con especial atención a las zonas cercanas a las grandes infraestructuras.
- Promoción de acciones para la reducción y minimización de las molestias por olores en las instalaciones metropolitanas.

Reducir los *outputs* que se generan debido al funcionamiento del sistema metabólico urbano y tratar de cerrar los ciclos, para reducir las emisiones y los residuos generados.

- Consolidación de un modelo de reducción de la generación de residuos, y aproximarnos al cumplimiento de los objetivos establecidos en materia de residuos.
- Impulso de un modelo de fiscalidad ambiental para potenciar la prevención en la generación de residuos, la separación de residuos en origen, y más coherente con el principio de “quien contamina, paga”.
- Incorporación, en los procesos de educación e información ambiental, de medidas que apunten a la reducción del derroche alimentario.
- Refuerzo de los procesos de reaprovechamiento de los residuos orgánicos en el marco de los procesos y de la industria agroalimentaria.
- Continuación de los proyectos de minimización de la fracción resto, potenciando maximizar la separación de residuos valorizables en origen.
- Fomento del ecodiseño y la introducción del sistema DDR (depósito, devolución, retorno) para envases.
- Redacción del PMGRM para reducir la generación de residuos y aumentar la reutilización y el reciclaje.
- Prosecución de la experimentación y, si es factible, de la ampliación, desarrollo y aprovechamiento energético de la disposición de residuos.



PRIORIDAD 8

EFICIENCIA EN EL USO DE LOS RECURSOS, POR UNA ECONOMÍA VERDE Y BAJA EN CARBONO

La mejora de la eficiencia en todos los sentidos es un aspecto clave. Eficiencia energética, en la gestión del ciclo del agua, en el transporte, en todos los flujos y, en definitiva, en el funcionamiento de la ciudad. Una mejora de la eficiencia reduce las necesidades de recursos naturales y las externalidades que afectan el medio y las personas. La crisis global está haciendo replantear no sólo la economía, sino también el aprovechamiento de los recursos y nuestro estilo de vida.

Para lograr una economía baja en carbono, hay que actuar especialmente sobre la dependencia de los combustibles fósiles y, de rebote, en el ahorro y la eficiencia energética; aspectos que ya han sido tratados en las líneas de actuación contra el cambio climático.

El AMB debe convertirse en un auténtico motor de desarrollo y de implementación de acciones en el ámbito de la sostenibilidad y en el marco de sus competencias. El territorio metropolitano debe ser referencia mundial en materia de políticas urbanas y metropolitanas que prioricen las variables de eficiencia de los recursos energéticos y la reducción de los efectos contaminantes, así como de impulso de proyectos de economía verde.

Entre otros, habrá que pensar en estos aspectos:

- Identificación de las necesidades de reducción de la demanda y adaptación de las infraestructuras energéticas para optimizar el aprovechamiento de recursos locales.
- Necesidad de diseño e impulso de un modelo que apunte a la gestión sostenible del ciclo del agua.
- El impulso de políticas activas en materia de economía y compra verde.
- La promoción de los productos alimenticios locales o de proximidad, reactivando la agricultura en el entorno metropolitano.
- Internalización de los costes ambientales y sociales.
- Necesidad de insertar la sostenibilidad en todos los ámbitos de gestión dependientes del AMB.

En consecuencia, se proponen las tres líneas de intervención siguientes:

- ♦ **Eficiencia en el uso de recursos**
- ♦ **Potenciación de la economía verde y baja en carbono**
- ♦ **Un proyecto de sostenibilidad ambiental para el conjunto del AMB**

OBJETIVOS E INICIATIVAS

Reducir la demanda energética.

- Identificación y análisis de las magnitudes y hábitos de consumo energético, con la finalidad de disponer de herramientas que permitan informar y concienciar a la ciudadanía y las instituciones para elaborar políticas de reducción de consumo.
- Apuesta decidida por el modelo de “transición energética”, planificación que camina hacia una economía sostenible por medio de la energía renovable, la eficiencia energética y el desarrollo sostenible.

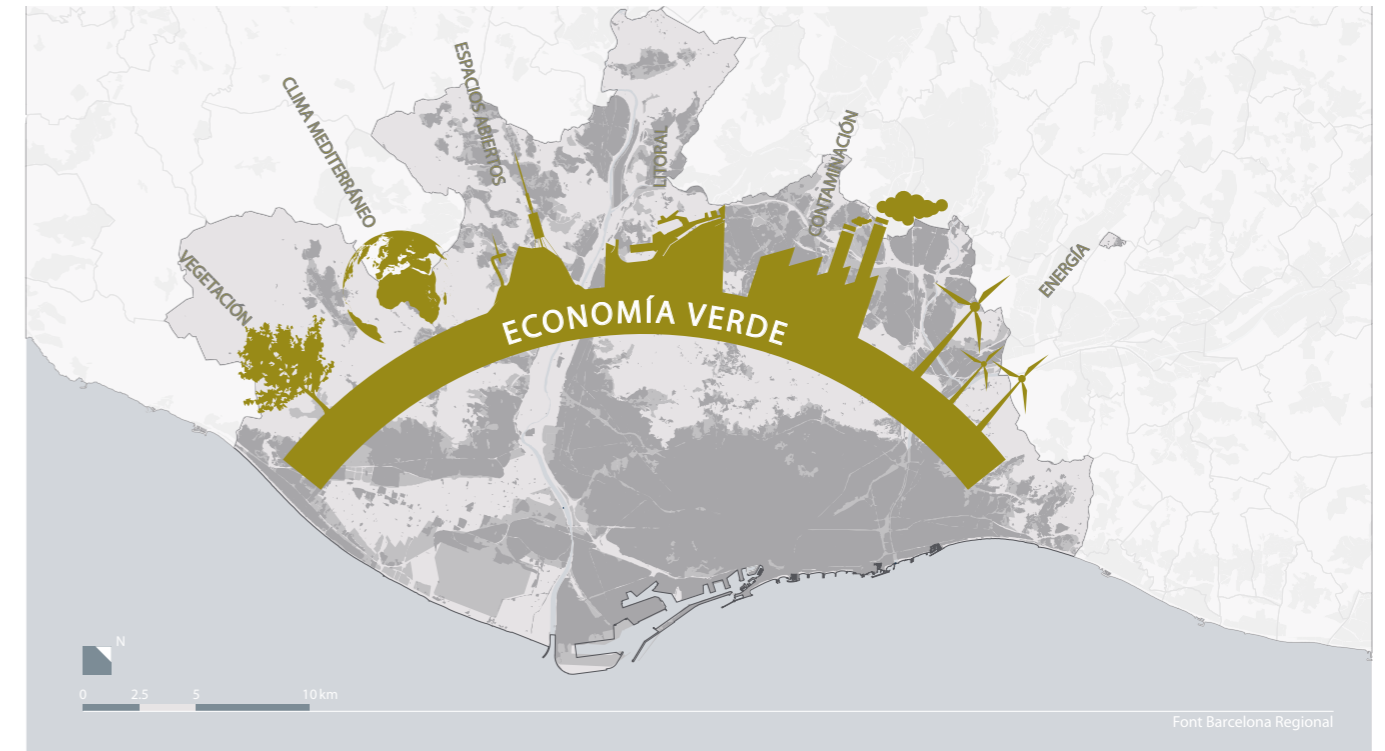
- Mejora de la eficiencia energética en los equipamientos, espacios y edificios públicos, y en las infraestructuras metropolitanas.
- Modernización de las redes energéticas hacia un sistema más *smart*, integrado en un modelo de generación distribuida.
- Incentivación de proyectos destinados a la rehabilitación de los edificios.
- Potenciación de sistemas de transporte que consuman la menor cantidad posible de recursos energéticos.
- Racionalización de las líneas eléctricas del área metropolitana de Barcelona, especialmente en aquellas zonas donde las infraestructuras energéticas tienen un fuerte impacto territorial y ambiental, como podría ser el caso del Parque Natural de Collserola.
- Promoción del refuerzo y mallado de las redes energéticas para obtener unas infraestructuras más resilientes y mejorar la seguridad y calidad del suministro.

Impulsar un modelo de gestión sostenible del ciclo del agua.

- Mejora de la eficiencia en la utilización del agua en todo su ciclo, prosiguiendo el trabajo para la reducción de la demanda de agua.
- Favorecimiento de la utilización de recursos hídricos alternativos: agua freática, agua regenerada, agua pluvial, etc. para usos no consuntivos.
- Análisis de los recursos hídricos disponibles a medio y largo plazo a fin de ser más resilientes ante los episodios de sequía: mejorar la permeabilización de las cuencas, actuar en las redes de drenaje del territorio, de abastecimiento...
- Determinación de las zonas del territorio que son clave en el ciclo del agua, ya sea por su vulnerabilidad o bien por ser emplazamientos estratégicos que garantizan la calidad o la cantidad del agua (recarga de acuíferos, zonas vulnerables a inundaciones, zonas que mejoran la calidad del agua, zonas de vertidos que empeoran su calidad...).
- Monitorización y sectorialización de la red de abastecimiento para hacerla más eficiente.
- Estudio de posibles fuentes de abastecimiento para mejorar la garantía de suministro en episodios de sequía extrema.

Mejorar la calidad ecológica y la aportación de valores de los espacios abiertos.

- Asunción de la dinámica de los sistemas naturales, trabajando para mantener o conseguir una buena calidad ecológica y para preservar la biodiversidad en beneficio de los ecosistemas.
- Identificación y valoración de los servicios ambientales y de los espacios abiertos del territorio metropolitano.
- Estudio de sistemas de financiación para servicios ambientales de los espacios abiertos no exclusivamente dependientes de los presupuestos públicos.
- Establecimiento de un verdadero sistema de espacios abiertos, bajo el principio de una gestión sostenible, racional e integral, cuidando los espacios de transición y las zonas verdes.



- Identificación de los espacios singulares en cuanto a su biodiversidad, ya sea por sus características propias o bien por su papel en la conectividad del territorio metropolitano.
- Establecimiento de las zonas de protección para garantizar la conectividad ecológica y restaurar aquellos elementos conectores que tengan una baja funcionalidad ecológica.
- Impulso de la compatibilidad del uso social y de la preservación de los espacios naturales con un adecuado sistema de señalización, información y divulgación, y con una correcta definición de la gestión de las zonas protegidas y del suelo no urbanizable.

Promover los productos alimenticios locales o de proximidad, con reactivación de la agricultura en el entorno metropolitano.

- Realización de estudios sobre los aspectos medioambientales y socioeconómicos de la agricultura urbana y periurbana del territorio metropolitano vinculada al sistema alimentario que permita evaluar su papel en la actividad económica.
- Coordinación de las políticas municipales en relación con la agricultura urbana y periurbana para preservar su existencia como actividad de proximidad, garantizando su viabilidad económica.
- Refuerzo de los vínculos con la producción agroalimentaria de la Región Metropolitana para reforzar los canales cortos de producción, distribución, comercialización y consumo.
- Facilitación de actuaciones que recuperen y hagan más eficientes y rentables los proyectos agrícolas del territorio metropolitano, particularmente los que se encuentran en el Parque Agrario.

- Potenciación de la marca agrícola metropolitana dentro de las políticas de activación económica, y fomento de la creación de empleo en el sector.

Extender la estrategia de gestión del carbono.

- Impulso de planes de acción para la mitigación de emisiones y reducción del CO₂, de los que se pueda realizar un seguimiento desde el AMB, y establecimiento de estrategias concretas para un desarrollo bajo en carbono en el territorio metropolitano.
- Continuidad de los estudios sobre los probables efectos del cambio climático en el ámbito metropolitano, e identificación de los elementos más vulnerables, así como de la afectación a elementos estratégicos como el Parque Agrario, los recursos hídricos del Llobregat, el litoral metropolitano o los espacios naturales.

Favorecer la reducción de costes económicos y ambientales, mediante políticas públicas de prevención y reutilización de residuos o la compra pública responsable.

- Impulso de la reflexión sobre el modelo de gestión de residuos metropolitano a partir de las conclusiones de la Revisión del PMGRM 2009-2016.
- Potenciación de productos que generen menos residuos, impulsando actuaciones de información y de prevención relacionadas con el exceso de embalaje.

Impulsar políticas de economía verde.

- Priorización de las compras verdes por parte de las instituciones metropolitanas, con la elaboración de un protocolo específico al respecto que se extienda al conjunto de los municipios del territorio metropolitano.
- Establecimiento de trabajos conjuntos entre todos los ámbitos del AMB para facilitar proyectos de empresas vinculadas a sectores relacionados con iniciativas que trabajan por un modelo de economía más sostenible ambientalmente, como los procesos de rehabilitación, regeneración, cogeneración, vehículo eléctrico, eficiencia energética de las viviendas, etc.
- Promoción de acciones de educación ambiental que difundan y potencien la compra verde.

Promover la implantación de energías renovables.

- Fomento de la autogeneración y de la generación distribuida.
- Continuación del fomento de la implantación de energías renovables en todos los equipamientos públicos, tanto metropolitanos como municipales.
- Promoción para la creación de empresas y reconversión de las existentes, en materia de energías renovables que desarrollen líneas de trabajo sobre el tema, para actuar directamente en el mundo de la vivienda y de la actividad económica.
- Búsqueda de nuevas líneas de apoyo a procesos de implantación de energías renovables en barrios y zonas de actividad económica.

Promover la conservación de la funcionalidad de los sistemas naturales existentes y aprovechar los espacios disponibles dentro del tejido urbano que puedan cumplir funcionalidades en los sistemas naturales.

- Impulso de los diversos servicios medioambientales en el territorio para que actúen como agentes activos de observación y seguimiento de la preservación de los sistemas naturales.

- Creación de un modelo-protocolo para evaluar la calidad ecológica de los sistemas naturales.

- Impulso de acciones que faciliten usos compatibles en diversos sistemas naturales, superando la visión “pseudoconservacionista” en estos ámbitos.

Mejorar la calidad ambiental de la ciudad en varios aspectos que son clave en la calidad de vida y la movilidad.

- Impulso del modelo de movilidad sostenible en la promoción de los medios de transporte público, promoción de la bicicleta y de los desplazamientos a pie, sistemas para compartir vehículos y uso de vehículos de bajas emisiones.
- Despliegue de intervenciones de promoción de la salud ambiental con acciones de mejora de la calidad del aire a través de la minimización de la contaminación atmosférica, acústica, odorífera y del control de plagas.
- Incorporación de lecturas ambientales y de sostenibilidad en todos los procesos de planificación, implementación, gestión y evaluación.
- Impulso de políticas ambientales transversales en todos los ámbitos competenciales en los que interviene el AMB, ya sean edificios públicos propios, centros de tratamiento especializados (como los Ecoparques), flota de vehículos, etc.
- Despliegue de políticas de eficiencia en la utilización de los recursos dirigidas a los ayuntamientos para una mejor coordinación de planes y medidas relacionados con la movilidad, la compra conjunta u otros aspectos que se vean reforzados con el trabajo común, además de contribuir a la eficiencia energética de los edificios municipales y de la obra pública que desarrollen.
- Impulso de programas de educación para favorecer la sostenibilidad, la potenciación y mejora de la comunicación, la sensibilización y la educación ambiental, así como los instrumentos transversales de planificación estratégica y de los mecanismos de participación ciudadana y de seguimiento, adaptando plataformas y redes sociales especialmente a las nuevas realidades.
- Impulso de una nueva cultura de la sostenibilidad para dar visibilidad a la política ambiental del AMB: atracción de eventos, talento e imagen.
- Potenciación del reconocimiento y homologación de iniciativas de sostenibilidad: escuelas verdes, mercados “bio”, consumo responsable de energía, etc.
- Apoyo a la implementación de las medidas de los planes de acción de energía sostenible (PAES) municipales.
- Promoción de una coordinación de cara a políticas comunes de los ayuntamientos para compartir información sobre tasas municipales (especialmente de residuos) y para facilitar el establecimiento de criterios técnicos y de coordinación en las ordenanzas fiscales.
- Realización de un seguimiento en el seno del AMB (a través de comisiones interáreas) que permita la implantación y el seguimiento de las acciones propuestas.



EJE ESTRATÉGICO: MOVILIDAD EFICIENTE

PRIORIDAD 9. GOBERNABILIDAD Y FINANCIACIÓN DE LA MOVILIDAD

PRIORIDAD 10. GESTIÓN DEL TRANSPORTE, LAS REDES Y LAS INFRAESTRUCTURAS

PRIORIDAD 11. LAS REDES EN LAS NUEVAS DINÁMICAS METROPOLITANAS

La gestión y organización de las redes de transporte y de los servicios a la movilidad, capaces de dar respuesta a la elevada demanda de desplazamientos cotidianos, es uno de los rasgos característicos de las conurbaciones metropolitanas, porque su competitividad, social y económica, en un entorno globalizado recae, en gran parte, en la calidad y la eficiencia de este sistema. No hay que olvidar que el derecho a la movilidad se ha convertido en unos de los elementos centrales que pueden garantizar la igualdad de oportunidades de la ciudadanía, dar satisfacción a su derecho de acceder a los bienes y servicios para poder desarrollar libremente las actividades profesionales y personales, y, asimismo, garantizar los flujos de mercancías para el desarrollo eficiente de la actividad económica.

Este sistema de transporte debe alcanzar, pues, el reto de garantizar conjuntamente la calidad de vida y la accesibilidad de sus ciudadanos, la cohesión social y la competitividad de su estructura económica en un contexto de sostenibilidad global. En este sentido, no debe olvidarse que el sector del transporte es el que consume más energía y, al mismo tiempo, genera los impactos ambientales (particularmente en la calidad del aire) más importantes. Se hace imprescindible, por tanto, hacer de la movilidad y el transporte un eje clave en las políticas metropolitanas.

Durante las últimas décadas, en el área metropolitana de Barcelona se han realizado numerosas actuaciones de ampliación y mejora de las infraestructuras de transportes, tanto en la red viaria como en la ferroviaria, y de ampliación de los servicios de transporte público que operan en ella. Siempre con el objetivo que el transporte público gane en calidad, eficiencia e integración. Asimismo, se han desarrollado otras medidas complementarias con una importante incidencia en el uso de modos más sostenibles. Entre ellas, cabe destacar el papel integrador que han supuesto: la consolidación del sistema tarifario integrado en el conjunto de la región metropolitana; las políticas de regulación del aparcamiento en superficie de algunos municipios metropolitanos, o el impulso de la bicicleta como medio de transporte cotidiano, con el sistema de bicicletas públicas Bicing de Barcelona o la red de aparcamientos Bicibox.

En conjunto, puede afirmarse que el modelo de movilidad en la conurbación metropolitana es satisfactorio en cuanto al peso de los desplazamientos a pie, pero que aún le queda camino por recorrer en cuanto al uso del transporte público y de la bicicleta. En el ámbito de la conurbación central, si bien hay algunas mejoras pendientes, el grado de cobertura y calidad del transporte público ha posibilitado un elevado nivel de uso. Sin embargo, a medida que nos alejamos de este ámbito central, su demanda disminuye, singularmente en las relaciones no radiales, fruto de la inadecuación de la oferta a este tipo de flujos.

Donde se hace patente un nivel de satisfacción menor de nuestro modelo de movilidad es en los desplazamientos en vehículo privado. Aunque las mejoras en la extensión y calidad de la red de transporte público han permitido incrementar su demanda, en conjunto, su crecimiento ha sido muy inferior al experimentado por la demanda de vehículo privado. De hecho, la movilidad intermunicipal se sostiene básicamente a través de este modo de transporte. En consecuencia, los impactos sobre la calidad del aire y la salud de las personas se han intensificado.

Las razones que explican el predominio del modo privado en muchas de las relaciones metropolitanas son múltiples, y hay que vincularlas a aspectos infraestructurales y organizativos. Entre ellos: el sistema de financiación de la red de transporte público, el marco regulatorio e institucional, la configuración de la red de transporte (y más especialmente la red ferroviaria de servicios de cercanías) e, incluso, a los hábitos y a la percepción de los ciudadanos, a los que se debe concienciar de que, a medio plazo, el modelo vigente es difícilmente sostenible y que es necesario un cambio de rumbo.



Todas estas consideraciones ponen de manifiesto que, en el territorio metropolitano de Barcelona, aún quedan numerosos retos que habrá que superar en las próximas décadas. Hace falta un compromiso político para emprender actuaciones de carácter organizativo e infraestructural.

Estos objetivos dependen, entre otros, de la voluntad del AMB y los municipios, de la madurez de los proyectos, del gran consenso existente entre todos los actores, de la experimentación avanzada y pionera de nuevos sistemas (como el coche eléctrico y la apuesta por la bicicleta), el *know-how* acumulado o la potencialidad de las infraestructuras futuras. Todos ellos son elementos fundamentales que nos permiten llenar de expectativas positivas el futuro cercano. Ahora tocará profundizar y materializar las propuestas en un contexto que, si bien es difícil, abre significativas posibilidades en un horizonte no muy lejano.

La meta es desarrollar un modelo de movilidad metropolitana que mejore la calidad de vida de las personas y la competitividad de su economía, y por eso hay que integrar bajo una misma estrategia diversos instrumentos sectoriales que intervienen en la movilidad metropolitana.

Así, los retos principales son:

1. Cómo afrontamos el cambio en la gobernanza entre todas las entidades y los actores implicados, así como la garantía de una financiación suficiente tanto en el plan de inversiones como en el del mantenimiento óptimo del servicio, y cómo enfocamos el planeamiento territorial y urbanístico.
2. Cómo realizamos la gestión del transporte público metropolitano; cómo integramos todos los medios de transporte, la distribución de su red, la complementariedad y el solapamiento; cómo facilitamos los intercambios; qué política económica y tarifaria se aplicará; cómo se combinan y se planifican la red viaria y las infraestructuras; cómo se da respuesta a las grandes infraestructuras del puerto y el aeropuerto, y cómo apostamos, impulsamos o regulamos la distribución de mercancías y la logística.
3. Cómo gestionamos la demanda de movilidad; cómo priorizamos la tipología de los desplazamientos y los recorridos; cómo establecemos una política de aparcamientos común, y cómo gestionamos el ahorro y la centralidad o polaridad de los flujos.

A partir de estos retos surgen las siguientes prioridades:

Prioridad 9: Gobernabilidad y financiación de la movilidad

Prioridad 10: Gestión del transporte, las redes y las infraestructuras

Prioridad 11: Las redes en las nuevas dinámicas metropolitanas

PRIORIDAD 9

GOBERNABILIDAD Y FINANCIACIÓN DE LA MOVILIDAD

El sistema de transporte metropolitano requiere un replanteamiento del papel de las diferentes instituciones: con tantas administraciones implicadas se producen solapamientos o huecos y, en conjunto, la falta de una administración de referencia hace que los procesos de planificación, decisión, proyecto y ejecución se vuelvan extremadamente largos (sobre todo, en el ámbito del transporte público). Esta situación conlleva la existencia de deficiencias en la complementariedad de los diferentes servicios de transporte público y, por tanto, la falta de un verdadero sistema de transporte integrado. En este contexto, tampoco se han resuelto satisfactoriamente los mecanismos de financiación del transporte público, ya que los acuerdos son *ad hoc* y dependen de la coyuntura económica y política del momento. Además, queda todavía un largo camino por recorrer para mejorar los procesos de vinculación e integración entre la praxis del urbanismo y el desarrollo del transporte.

Así pues, los temas clave identificados que exigen dar respuesta a esta prioridad afectan a varios aspectos que se indican a continuación:

- La reordenación del marco institucional y organizativo en el ámbito del transporte y de la movilidad.
- La dotación al sistema de transporte público metropolitano de un marco de financiación estable centrado en la mejora y el aumento de la eficiencia.
- La construcción de un modelo que defina y concrete los mecanismos para la extensión de los servicios de transporte metropolitano en los 18 municipios del resto del territorio metropolitano.
- El establecimiento de mecanismos que hagan más eficaz la vinculación de la movilidad en todas las escalas de planeamiento territorial y urbanístico metropolitano.
- La búsqueda de nuevos modelos de gobernanza y de canales de participación, concertados técnicamente y financieramente, garantizando su ejecución y posterior monitorización.
- La construcción de un modelo de reparto equitativo de la sección de las calles que acoja todos los modos de transporte en concurrencia y no en competencia por el espacio.
- La armonización entre el centro urbano y la periferia urbana.

En este contexto, se proponen las siguientes líneas de intervención:

- ♦ **El modelo y la gestión de la financiación de la movilidad**
- ♦ **La movilidad en el planeamiento territorial y urbanístico**

OBJETIVOS E INICIATIVAS

Impulsar la reordenación del marco institucional para dar una respuesta más eficaz y eficiente a los problemas de transporte y movilidad.

- Definición del rol de cada una de las administraciones con competencias en transporte público y movilidad (Generalitat, ATM, AMB, ayuntamientos y otros).
- Modificación del reparto de competencias respecto a las infraestructuras de apoyo a la red de movilidad y a los servicios de transporte público.
- Impulso de acuerdos con los ayuntamientos, la Generalitat y las otras administraciones para que el Plan de Movilidad Urbana Metropolitana tenga capacidad de acción en aspectos de la gestión viaria metropolitana básica.
- Asunción del rol de Autoridad en materia de planificación y gestión de las infraestructuras.
- Implementación de un sistema de planificación eficaz y realista de proyectos en infraestructuras de movilidad.
- Establecimiento de una mejor coordinación en la planificación y la explotación de los servicios de transporte público colectivo de los diferentes operadores en el ámbito del AMB.

Establecer un nuevo marco normativo que regule la financiación del transporte público, así como la búsqueda de fórmulas de fiscalidad finalista.

- Creación de un marco necesario de financiación estable del servicio de transporte metropolitano, con la elaboración de las leyes pertinentes que fijen el compromiso del Estado, la Generalitat, el AMB y los ayuntamientos.
- Racionalización del gasto operativo del sistema para optimizar y reorganizar los recursos actuales.
- Revisión del modelo actual de tasas/impuestos para homogeneizar criterios de participación en la financiación.
- Adecuación y homogeneización de la política tarifaria actual y futura para hacer frente a las políticas sociales en materia de transporte público.

Definir y concretar los mecanismos para la extensión de los servicios de transporte metropolitano en los 18 municipios de la segunda corona metropolitana.

- Definición del modelo y programa de extensión de los servicios de transporte al resto de municipios del AMB que aún no están integrados.

Establecer métodos de trabajo, así como canales de participación y concertación, más eficaces para integrar mejor la movilidad y el transporte en las políticas de ordenación territorial y urbanística.

- Definición de un marco legal que haga que la movilidad sostenible sea un parámetro ineludible a la hora de establecer los criterios de emplazamiento de futuros equipamientos y servicios.
- Establecimiento de un modelo de planeamiento urbanístico general y derivado (aprovechando la puesta en marcha del Plan Director Urbanístico Metropolitana) que suponga el reparto modal más sostenible posible, y que favorezca la posibilidad de revisar la solución urbanística.

- Agilización de los mecanismos de subvención/financiación de nuevos servicios vinculados a nuevos desarrollos urbanísticos o modificaciones urbanísticas, por parte de promotores o propietarios (estudios de evaluación de la movilidad generada).
- Impulso de nuevas metodologías de trabajo para definir mejor la financiación de las propuestas (programando las actuaciones), y para que el promotor y el propietario se impliquen en la financiación de su coste.

Definir unos parámetros comunes de diseño urbano para armonizar al máximo la calidad del espacio público con la movilidad en el conjunto de municipios metropolitanos.

- Promoción de un diseño del viario urbano común, en diferentes escalas de planeamiento, que facilite y tenga en cuenta las condiciones de operación del servicio del transporte público en superficie, particularmente del autobús.
- Revisión de los aspectos de las normas de diseño urbano que incluye el Decreto 344/2006 a partir de la experiencia que tiene el AMB en la redacción de proyectos de urbanización.
- Establecimiento de un máximo de las plazas de aparcamiento en superficie de actividad.

PRIORIDAD 10

GESTIÓN DEL TRANSPORTE, LAS REDES Y LAS INFRAESTRUCTURAS

El sistema de transporte metropolitano ha experimentado ganancias y mejoras evidentes en las últimas décadas, dando respuesta al crecimiento de la demanda y también adaptándose a los nuevos retos ambientales. A pesar de estas mejoras, este sistema presenta algunas carencias que hacen que, en determinados flujos o tipos de movilidad, el vehículo privado sea aún el predominante. Así, la movilidad intermunicipal de personas, la movilidad laboral y el transporte de mercancías se sostienen principalmente por modos motorizados privados, contribuyendo de forma negativa en la calidad ambiental y social del territorio. Algunos de los factores explicativos son las carencias en cuanto a: intermodalidad e integración de los servicios, deficiencias de la red ferroviaria de cercanías, ineficiencias en las redes de transporte de superficie en autobús y también a la logística y al transporte de mercancías.

Para poder realizar un nuevo salto cualitativo, habrá que pensar, entre otros, en los siguientes aspectos:

- La actuación coordinada sobre la gestión y operación diarias de los servicios, potenciando la relación con el usuario del sistema. En cuanto al transporte público, las inversiones no sólo supondrían incrementos de la red; se necesitan también inversiones a menor escala –y no ya infraestructurales– para que el sistema sea menos débil y las redes se integren plenamente.
- Propuesta de medidas que jerarquicen y mallen las vías de circulación, que a su vez deberán tener una nueva función como vías de apoyo al transporte público de superficie, para que éste gane velocidad comercial.
- El planteamiento de mejoras en la planificación y gestión del sector a medio y largo plazo, en relación con la logística y el transporte de mercancías, siempre bajo el paradigma de la sostenibilidad. Habría que potenciar especialmente el transporte ferroviario como alternativa al transporte por carretera.

- Las actuaciones que mejoren el posicionamiento de Barcelona en un entorno globalizado, estrechamente unidas al hecho de encontrar nuevos marcos de diálogo entre las administraciones y los gestores, así como la mejora de las infraestructuras de conectividad metropolitana. El puerto, el aeropuerto y la estación de Sants (y en un futuro de la Sagrera) son las principales infraestructuras nodales de conexión del territorio metropolitano con el exterior, y los puntos más importantes de entrada y salida de mercancías y de viajeros de Cataluña.

En este contexto, se proponen las 4 líneas de intervención siguientes:

- ♦ **El transporte público metropolitano**
- ♦ **La red viaria metropolitana**
- ♦ **Las grandes infraestructuras de transporte y los nodos metropolitanos**
- ♦ **La logística y el transporte de mercancías**

OBJETIVOS E INICIATIVAS

Mejorar el sistema tarifario y la complementariedad metro/tren/autobús/tranvía.

- Mejora del sistema tarifario, estableciendo las bases para reordenar el sistema aprovechando la implementación de la nueva T-Movilidad y del futuro Centro de Información y Gestión del Transporte Público de Cataluña.
- Creación de una visión integrada del conjunto de las líneas de autobús, independientemente del operador.
- Promoción de la complementariedad del tranvía y del autobús, racionalizando servicios.
- Desarrollo de plataformas reservadas para autobuses, tanto en vías urbanas como en vías interurbanas o de alta capacidad.

Potenciar los intercambiadores modales.

- Impulso de la mejora y construcción de intercambiadores y terminales de autobuses de diferentes escalas en las principales entradas a las ciudades, de acuerdo con lo establecido en el Plan Director de Infraestructuras 2011-2020, para ampliar el modelo más allá de los intercambiadores de Sants, Estación del Norte y Sagrera Meridiana-TAV y el futuro intercambiador de la Sagrera.
- Configuración de un modelo de gestión y de explotación de los intercambiadores y de las terminales de autobuses.
- Despliegue de la gestión integrada de las tarifas del aparcamiento del vehículo privado con los títulos de transporte (Park and Ride) en el conjunto de intercambiadores, con independencia de la titularidad del aparcamiento.
- Ampliar, regular y mejorar las condiciones de los aparcamientos de intercambio en las estaciones ferroviarias (Park and Ride).
- Mejora y ampliación de los sistemas de información en tiempo real de todos los servicios de transporte público del AMB, garantizando la información en las paradas y también a lo largo del itinerario.

Completar la red de cercanías ferroviarias para responder a la demanda de servicios futura y también para hacerla más fiable.

- Finalización de las actuaciones en cercanías siguiendo las pautas del PDI y del Plan de Infraestructuras Ferroviarias de Cercanías de Barcelona 2015, del Ministerio de Fomento.
- Redefinición de los proyectos pendientes, como la línea orbital ferroviaria, el túnel Diagonal Cercanías, y diversas ampliaciones de líneas en el subsistema de segunda corona.

Mejorar la capacidad de la red de FGC para absorber la demanda existente y potencial.

- Ejecución de las obras nodales para mejorar la funcionalidad, como la cola de maniobras en la estación de la Plaça de Catalunya.
- Ampliación de la cobertura territorial de la red de FGC en Barcelona, creando nuevas centralidades urbanas (integración Vallès-Barcelona) y estableciendo una nueva conexión con el Vallès.
- Desarrollo de un plan de mejora de estaciones y de eliminación de pasos a nivel.

Continuar con la ampliación y mejora de la red de ferrocarril metropolitano planificada, así como la del tranvía.

- Impulso de las actuaciones en infraestructura (conexiones, prolongaciones, nuevas líneas) y estaciones de metro incluidas en el PDI 2011-2020 con acciones de rehabilitación y remodelación, adaptación de estaciones y adecuación de espacios.
- Definición y ejecución de la conexión de las redes del Trambaix y del Trambesòs, para dar continuidad al eje de la Diagonal de Barcelona y ampliar el alcance territorial del tranvía.

Mejorar los sistemas de transporte de capacidad media en superficie.

- Estudio de las necesidades de los sistemas de transporte de capacidad media en superficie.
- Estudio integral del impacto de este sistema desde el punto de vista de las conectividades, congestión de la movilidad, contaminación, interacción con otros sistemas (entre otros factores), para ajustar al máximo su implantación.

Establecer nuevos enlaces viarios y conexiones, y mejorar y aumentar la capacidad de determinadas vías, así como construir nuevas vías y accesos.

- Impulso de prolongaciones y ampliaciones en vías del subsistema viario del Baix Llobregat y del Barcelonès norte.
- Intervención en rondas, accesos a la estación de la Sagrera, acceso viario al puerto, desdoblamiento de carreteras y viales de ronda.

Construir nuevos carriles bus interurbanos y evaluar la posibilidad de que sean también aptos para la circulación de turismos de alta ocupación, así como de nuevos ejes reservados para el transporte público de superficie.

- Priorización de los siguientes ejes viarios y ámbitos: Barcelona-Molins de Rei (B-23), acceso aeropuerto (B-22), Universidad Autónoma de Barcelona, Castelldefels-Barcelona (C-31 o C-32), Cerdanyola-Ripollet (N-150), Barberà-Sabadell, Barcelonès norte y Montgat-Sant Adrià (C-31).

- Intervención de manera prioritaria en los siguientes corredores: Castelldefels-Cornellà (C-245), Santa Coloma-Sant Adrià (margen izquierdo del Besòs), frente marítimo de Badalona, Badalona-Can Ruti, Prat-Sant Boi y Cerdanyola-San Cugat.

Mejorar la eficiencia y capacidad del aeropuerto para transformarlo en un *hub* internacional.

- Impulso de la definición de un nuevo modelo de gestión que dé respuesta a las necesidades del sector turístico y de negocios, clave para el desarrollo económico de Barcelona y su entorno metropolitano, reivindicando una participación activa en el nuevo modelo de gestión.
- Fomento del incremento de vuelos internacionales y de nuevas compañías aéreas.
- Desarrollo de las estrategias de modelo de aeropuerto empresarial, potenciando ventajas, localizaciones y requerimientos, y orientado fundamentalmente al transporte de mercancías.
- Impulso de la ejecución de las infraestructuras de acceso ferroviario al aeropuerto, así como los accesos a la red de cercanías y el metro y, eventualmente, con otros sistemas que mejoren la conectividad (lanzaderas, etc.).

Promover e integrar el puerto como elemento competitivo y atractivo para las empresas ya existentes en el área y para las futuras.

- Mejora de los accesos viarios.
- Implementación de las medidas de solución de los accesos ferroviarios.
- Impulso de la conexión entre Tarragona y Castellbisbal en ancho internacional.

Promover el desarrollo de las infraestructuras ferroviarias y viarias necesarias para facilitar la movilidad de las mercancías en el puerto y en su área de actividades logísticas.

- Impulso para la creación de terminales de carga eficientes y flexibles que permitan la carga de trenes hasta minutos antes de la salida, así como para una gestión e información de la localización y estado de la mercancía de cara al usuario.
- Estudio de la viabilidad de desarrollo de viales reservados al tráfico de vehículos pesados en los corredores metropolitanos, donde el transporte de mercancías tiene un peso muy elevado.

Impulsar la alta velocidad ferroviaria y la estación de la Sagrera.

- Promoción de una mejora de la planificación y programación de la intermodalidad, en su vertiente más amplia, en el futuro intercambiador de la Sagrera.
- Establecimiento de un trabajo conjunto con las administraciones competentes para poder tener ejecutadas las obras de la estación de la Sagrera cuanto antes.

Impulsar la incorporación en la planificación general de la red de transportes y en el planeamiento urbanístico de las infraestructuras logísticas y de aquellas específicas del transporte de mercancías.

- Reivindicación del papel del AMB como autoridad en materia de infraestructuras (y, por tanto, también de infraestructuras de apoyo para el transporte de mercancías) para garantizar el cumplimiento de los objetivos previstos.
- Mejora de las infraestructuras (red y terminales) y de los servicios ferroviarios para aumentar la cuota de mercancías de larga distancia transportadas con este medio.



- Ejecución de manera perentoria de la primera fase de los accesos ferroviarios al puerto en vía única.
- Adecuación de la red viaria metropolitana a las previsiones futuras de movilidad de mercancías, teniendo en cuenta sus efectos medioambientales y sociales.
- Impulso de la ejecución del corredor mediterráneo ferroviario de mercancías en un plazo temporal asumible.
- Estudio de los mecanismos y de las actuaciones de mejora de la Ronda Litoral, así como de la posibilidad de implantar viarios exclusivos para la circulación de vehículos pesados, particularmente en el corredor del Llobregat.

Intervenir en la reducción drástica del nivel de contaminación y de perjuicio ambiental.

- Promoción del cambio del parque de vehículos destinados a la distribución de mercancías (a otros más ecológicos e incluso híbridos o eléctricos), particularmente en la DUM.
- Impulso del desarrollo de microplataformas de distribución para la DUM.

Promover medidas de gestión de la movilidad para mejorar el sistema modal.

- Fomento de la optimización de la eficiencia del transporte de mercancías por carretera, con políticas de gestión de la movilidad que no limiten sólo la circulación de vehículos.
- Impulso de la homogeneización de criterios en la normativa municipal sobre el sector, así como de los que hacen referencia a los horarios de C/D, a la limitación de acceso en determinadas zonas de las ciudades o a la fiscalidad asociada a este sector.
- Implementación de las mejoras en la información y señalización específica para vehículos pesados en la red viaria metropolitana y urbana.

Ampliar el conocimiento de los actores que forman parte del sistema logístico y del transporte de mercancías, para aumentar la información de que se dispone y equipararla a aquella disponible para el transporte de personas.

- Impulso de la realización de la Encuesta de Movilidad de mercancías metropolitana.
- Impulso de la creación de un órgano específico que represente los diferentes actores del sector en el ámbito metropolitano.

Incorporar nuevas estrategias de interacción con el sector logístico que permitan crear espacios de transformación industrial de productos aprovechando su paso por el Puerto de Barcelona.

- Impulso de un estudio que permita identificar sectores industriales que podrían intervenir en el proceso de transformación de algunos productos aprovechando el paso por nuestro puerto.
- Búsqueda de modelos concretos y efectivos para el aprovechamiento del paso de mercancías para intervenir en la cadena de transformación de procesos productivos.

PRIORIDAD 11

LAS REDES EN LAS NUEVAS DINÁMICAS METROPOLITANAS

La gestión de la demanda de movilidad es fundamental para incidir en el cambio de hábitos de la población, para mejorar la eficiencia del sistema de transporte, para reducir la accidentalidad vial y para reducir sus impactos sobre el medio ambiente y la salud de las personas. El impacto acumulativo de un amplio conjunto de estrategias de gestión de la demanda puede comportar cambios de comportamiento de la población y, consecuentemente, se puede producir una disminución de los costes externos que genera el sistema de transporte.

Esta visión más global de las políticas metropolitanas de transporte; es decir, de aquellas que tratan de forma íntegra y sistémica la red de movilidad, es fundamental en el marco de la estrategia futura de movilidad en el territorio metropolitano.

En consecuencia, hay que abordar, entre otros, los siguientes aspectos:

- El impulso de un modelo ciudadano de movilidad más equitativo para mejorar las condiciones de circulación de las diferentes redes de transporte y, en concreto, para priorizar los sistemas de transporte público y colectivo y los desplazamientos a pie y en bicicleta, particularmente en las relaciones intermunicipales.
- La potenciación de los modos de transporte de uso cotidiano saludables, como la bicicleta y los desplazamientos a pie.
- La promoción del uso racional del transporte privado para minimizar los impactos sobre el medio ambiente, el espacio urbano y la congestión de la red viaria. En este sentido, hay que abordar la renovación del parque de vehículos o el papel del aparcamiento en destino como herramienta de gestión efectiva de la movilidad.
- El desarrollo de las políticas de gestión de la movilidad en los centros generadores de movilidad.
- La incorporación del concepto Smart City en la gestión y operación de la red de transportes.



En este contexto, se propone la línea de intervención siguiente:

• **La gestión de la demanda de movilidad**

OBJETIVOS E INICIATIVAS

Mejorar las condiciones de la movilidad, de la red infraestructural y de los servicios destinados a la movilidad a pie y en bicicleta, maximizando la seguridad en los desplazamientos.

- Creación de proyectos de “camino seguros” para determinados desplazamientos de media distancia, dentro o entre municipios, con propuestas de señalización y medidas de seguridad vial concretas.
- Promoción e impulso de la cultura del desplazamiento a pie y en bicicleta mediante campañas específicas al respecto.
- Armonización del marco normativo (a partir de ordenanzas) de los municipios metropolitanos con respecto a la regulación del uso de la bicicleta en la ciudad.
- Fomento de la bicicleta eléctrica.
- Fomento de los aparcamientos seguros, así como del registro y el seguro para bicicletas.

Mejorar la conectividad y el funcionamiento de la red viaria, evitando el paso directo calle-autopista.

- Mejora de la conectividad vial entre los municipios situados a ambos lados de los ríos Llobregat y Besòs.
- Aplicación de las medidas de gestión del tráfico necesarias para amortiguar el volumen de vehículos que realizan trayectos urbanos en la red viaria principal, en coordinación con el resto de administraciones implicadas.

Implantar medidas para reducir los niveles de contaminación del aire.



- Estudio de la introducción de medidas como el etiquetado de vehículos, la disminución de tarifas en el aparcamiento, la exención o reducción en el impuesto de circulación, tasas ecológicas, o la definición de zonas de baja emisión donde se restrinja o se disuada el acceso de determinados vehículos contaminantes.
- Fomento y promoción del uso de vehículos con sistemas de propulsión no derivados del petróleo, como el vehículo eléctrico (coche, moto, bicicleta), con el desarrollo y la extensión de una red infraestructural para su implementación en el ámbito metropolitano, y con el apoyo de otras medidas que incentiven su uso por parte de la ciudadanía.

Mejorar la competitividad del transporte de superficie (autobús y tranvía), estableciendo medidas para aumentar y garantizar la velocidad comercial.

- Implementación de ajustes de nuevas prioridades semafóricas.
- Aplicación de más disciplina vial y de un sistema de ordenación de las normativas e infraestructuras.

Consolidar la política de racionalización en la utilización del vehículo privado con medidas de gestión del aparcamiento y del tráfico.

- Promoción, en la medida de lo posible, de una política y regulación de aparcamientos más homogénea para el conjunto de ciudades (extensión del aparcamiento foráneo y residencial, control centralizado, gestión tarifaria integrada, etc.).
- Promoción de medidas de minimización del impacto sobre el espacio urbano del aparcamiento de las motocicletas y ciclomotores en los municipios metropolitanos.
- Racionalización de los accesos a Barcelona a partir de la valoración de la implementación de medidas que fomenten un cambio modal.

Continuar la renovación de la flota de transporte público de superficie con la incorporación de más vehículos sostenibles, en especial gas natural y sistemas híbridos con motores eléctricos.

- Promoción de la monitorización del consumo energético y de emisiones de las flotas de transporte público.
- Extensión del uso de los vehículos eléctricos, híbridos y de baja emisión en las flotas públicas de vehículos del AMB.

Continuar trabajando para garantizar la calidad del servicio de taxi metropolitano, estableciendo medidas que tengan como objetivo el uso social de este medio de transporte.

- Promoción y extensión del cambio del parque de taxis en vehículos más sostenibles con el reto de un 70 % de híbridos en 2022.
- Desarrollo de un plan de paradas metropolitano.

Promover la introducción de mejoras tecnológicas y aprovechar las existentes para aumentar la eficiencia en la gestión y operación diaria de los servicios de transporte público colectivo en el AMB.

- Facilitación de la incorporación de estas herramientas en la operativa diaria de las empresas operadoras de los servicios.
- Impulso del desarrollo de un centro de ayuda a la explotación de los servicios de transporte colectivo en autobuses metropolitanos.

Mejorar y unificar los distintos planificadores de rutas en transporte público existentes, incorporando información actualizada.

- Facilitación de la introducción y la implementación de aplicaciones en el ámbito de la movilidad que aporten información a la ciudadanía para tomar decisiones oportunas antes y durante sus trayectos.
- Promoción del uso de las redes sociales para dar y recibir información sobre los servicios de transporte metropolitanos.

Introducir nuevos protocolos de trabajo en el seguimiento y la mejora de las condiciones de movilidad, en colaboración con el Pacto Industrial de la Región Metropolitana de Barcelona y otras entidades que representen a otros sectores.

- Definición de los centros generadores de movilidad con más problemas de accesibilidad y de las principales carencias en estos ámbitos.
- Establecimiento de un programa de actuaciones que defina el calendario de implementación, el coste y el sistema de financiación.



EJE ESTRATÉGICO: TERRITORIO COHESIONADO

PRIORIDAD 12. POR UN NUEVO PLAN DIRECTOR URBANÍSTICO

PRIORIDAD 13. CAMBIO DE LOS MODELOS DE ACTUACIÓN EN EL USO DEL SUELO

PRIORIDAD 14. INNOVACIÓN EN ESTRATEGIAS DE INTERVENCIÓN TERRITORIAL

El Área Metropolitana de Barcelona ha cambiado de manera sustancial en los últimos 40 años. Ésta ha sido objeto de importantes intervenciones que han dignificado nuestros municipios y han elevado la calidad de vida de nuestra ciudadanía. Sin embargo, los cambios económicos, sociales, culturales, tecnológicos y ambientales plantean nuevos retos a desarrollar en este territorio; respecto a sus efectos y a la forma cómo deben afrontarse estas problemáticas.

El envejecimiento de las infraestructuras, de las viviendas y de la misma población, la transformación de la economía a escala global, el cambio climático o la llegada de la nueva ciudadanía nos marcan un escenario nuevo, que se completa con la necesidad de adaptar y adecuar los instrumentos de planificación urbanística a las nuevas realidades, tanto normativas como de la propia evolución del territorio metropolitano.

Por ello se hace necesario incorporar una nueva visión, dinámica y transversal de las actuaciones a realizar en materia de planeamiento territorial y urbanístico, que permita experimentar con metodologías diversas y renovadas que recojan el conjunto de circunstancias del momento actual.

El territorio, tal y como decíamos anteriormente, es donde pasan las cosas, donde se construyen las viviendas, los equipamientos, los espacios públicos, las actividades económicas, etc. y donde se representan hoy en día los efectos más significativos de la nueva realidad, como el impacto del cambio climático, los retos de convivencia o de la economía. Por tanto, los proyectos que se desarrollen o planifiquen en el territorio metropolitano no pueden ser únicamente instrumentales, sino que deben tener un carácter más estratégico y una visión transversal.

Así pues, tenemos que repensar el hecho territorial desde cuatro puntos de vista:

1. Desde la integración de las diversas disciplinas que confluyen en la definición y desarrollo de un territorio (sociales, económicas, medioambientales, técnicas...).
2. Desde el tratamiento conjunto de los diferentes ámbitos (calle, barrio, distritos, municipios...).
3. Desde la adaptabilidad de los procesos de planificación del territorio (combinación de planes sectoriales con planes estratégicos, operativos, municipales...).
4. Y, finalmente, desde la innovación entendida como el resultado de una transformación en las formas de entender y de actuar.

También es importante considerar el rol que tendrán las ciudades en el futuro como actores económicos, sociales y culturales en un contexto global (en el año 2050 se calcula que entre el 60 % y el 70 % de la población mundial vivirá en entornos urbanos). Hay algunas ciudades que recientemente han ido desarrollando nuevas estrategias en el ámbito metropolitano que nos dan pistas sobre nuevos instrumentos, conceptos o formas de afrontar los problemas. La agenda urbana ha evolucionado y las tecnologías vinculadas principalmente a las comunicaciones nos permitirán establecer nuevos modelos de gestión urbana más eficientes y sostenibles.

La REM se inscribe en un enfoque general que busca los objetivos relacionados con la creación de empleo, el crecimiento económico, la inclusión social, la sostenibilidad ambiental, la movilidad eficiente y sostenible, y, en este sentido, el componente de la planificación territorial debe trabajar para garantizar dos objetivos:

1. La concreción en el territorio de las acciones previstas en el conjunto de la reflexión metropolitana.
2. La búsqueda de los mecanismos formales e informales (normativas, programas, sistemas de consenso) para hacerlas efectivas.

El enfoque general de la REM Territorio Cohesionado se realiza a partir de cuatro aspectos:

1. El análisis del espacio físico del territorio.
2. La proyección temporal con las previsiones sociales, económicas y demográficas.
3. El enfoque global con nuevos conceptos que se están discutiendo sobre planificación del territorio en diferentes foros.
4. Los condicionantes institucionales y competenciales del momento actual.

EL ESPACIO FÍSICO

Desde el punto de vista físico, la configuración actual de este territorio tiene que ver tanto con su situación y configuración geográfica en la costa mediterránea como con su evolución económica, el trazado de las infraestructuras o las dinámicas de evolución demográfica y social. A diferencia de otras ciudades que han ido creciendo de forma extensiva sin tantos condicionantes físicos, la construcción de la metrópolis barcelonesa ha estado condicionada desde un inicio por la existencia de una serie de núcleos de población diseminados por el territorio, que se han convertido en ciudades, con profundas dinámicas de transformación que cuantitativamente se hicieron muy notables a partir de la segunda mitad del siglo xx.

Durante este período aparecieron los primeros polígonos de viviendas e industriales, se crearon las primeras continuidades urbanas, y los cambios en el modelo de transporte hicieron proliferar un mercado de la vivienda en diversos lugares del territorio metropolitano, en muchos casos en un contexto de especulación urbanística y densificación del territorio, que constituyeron el principal reto de los ayuntamientos democráticos a partir de 1979.

Fue con la llegada de la democracia cuando los ayuntamientos asumieron la necesidad de dignificar los espacios mediante operaciones de microcirugía urbanística, participación ciudadana y dinamización social, con un incremento de las zonas verdes y equipamientos, con la mejora y ampliación de grandes infraestructuras como el aeropuerto o el puerto, y apuestas por reforzar y crear nuevos núcleos de centralidad en todo el territorio. De todas las grandes transformaciones realizadas en estos años, quizás la más significativa fue la del período Olímpico, por la gran repercusión en la ciudad central, pero también para otros municipios del AMB. A ésta, le siguieron otras operaciones, finalizadas o en marcha, como la del Fòrum, el 22@, la Plaça d'Europa o el Centro Direccional de Cerdanyola entre otras actuaciones.

LA PROYECCIÓN TEMPORAL

En la situación actual de crisis es complicado hacer previsiones sobre el futuro del AMB, a causa del carácter cambiante de la realidad social y económica. Hay muchas problemáticas que, según cómo se afronten, crearán escenarios completamente diferentes. En este sentido, la Reflexión Estratégica Metropolitana no se plantea como una herramienta cerrada, sino como un instrumento flexible en el tiempo que puede cambiar durante su aplicación.

En todo caso, debemos pensar la forma de equilibrar la balanza entre la oferta de vivienda y la demanda real, con nuevas modalidades de tenencia que permitan que todo el mundo pueda acceder a una vivienda digna. Por otra parte, uno de los grandes retos a los que se debe hacer frente es el alto índice de paro, por lo que el planeamiento debe ser capaz de adaptarse al territorio para crear situaciones que también promuevan la generación de puestos de trabajo.



EL ENFOQUE GLOBAL

En el contexto de globalización económica actual, las regiones urbanas se han convertido en los principales centros de poder y desarrollo económico del mundo. Se calcula que más del 70 % del PIB mundial se genera en entornos urbanos. Este rol de las ciudades y el papel de las áreas metropolitanas como actores económicos, sociales y culturales en un contexto global supone una presión para los modelos tradicionales de gobierno de la ciudad. Cuestiones que, en definitiva, suponen la prestación de servicios y la elaboración de políticas que desbordan los límites administrativos de la ciudad y que requieren la búsqueda de nuevas fórmulas más o menos institucionalizadas que permitan romper con los modelos de gobernabilidad tradicionales establecidos hasta ahora.

CONDICIONANTES INSTITUCIONALES Y COMPETENCIALES

En los últimos años se han hecho grandes esfuerzos para elaborar diversos planes –como el Plan Territorial Metropolitano de Barcelona, que define las líneas generales sobre cómo debe ser este territorio– y se han aprobado o están en redacción muchos otros planes, como el de Sostenibilidad del Área Metropolitana de Barcelona (PSAMB), el Plan Director de Infraestructuras (PDI) o el Plan Metropolitano de Movilidad Urbana (PMMU). Pero también debemos ser conscientes de que esta nueva realidad se construye sobre la base del Plan General Metropolitano de Barcelona (PGM) de 1976, que, como instrumento regulador ha sido vital, a pesar de las múltiples modificaciones sufridas durante las casi cuatro décadas de aplicación.

Con todos estos planes sobre la mesa, la reflexión metropolitana adquiere una gran importancia como instrumento que debe tener esta visión de conjunto, necesaria en un territorio tan complejo, evitando que todos estos instrumentos sean planes autónomos sin tener ninguna relación entre ellos. Por tanto, la REM debe ser el instrumento vertebrador de los planes sectoriales y urbanísticos dirigidos desde el AMB, dando respuesta, dentro del territorio metropolitano, a las preguntas: qué, por qué, dónde, cómo, cuándo y quién. Se trata de construir la hoja de ruta para cumplir los objetivos de cada reflexión, valorando cada iniciativa (qué), justificando su aplicación (por qué), ubicándola en el territorio (dónde), buscando los mecanismos para llevarla a término (cómo), programándola (cuándo) y, por último, determinar el tipo de operación y quienes serían los responsables de llevarla a cabo. Con la definición (respuesta) de todos estos elementos tendríamos un verdadero instrumento estratégico con el que planificar las iniciativas, evaluar hipótesis para llevarlas a cabo, valorar los costes y los efectos, etc.

Hay que tener presente que, a consecuencia de la actual situación de crisis económica, el AMB se encuentra en una coyuntura decididamente más exigente y compleja. Esto obliga a tratar el planeamiento y la mirada de futuro con el máximo rigor y eficiencia. Por esta razón, cuando hablamos de planificación en el territorio metropolitano, debemos tener presente que:

- El sistema de planificación urbana es una pieza clave en el desarrollo territorial y tiene un rol muy importante en la organización espacial en aspectos referidos a los recursos del territorio, la actividad económica, los asentamientos, los espacios abiertos, las infraestructuras, etc.
- La tradición planificadora: cuatro décadas después de la puesta en marcha del PGM, cuando en todas partes se planteaban planes de intervención territorial para dar coherencia y contenido a las acciones de desarrollo urbano que devienen de las políticas más paradigmáticas del estado del bienestar, nuevas evaluaciones de la realidad indican que han surgido nuevos problemas en entornos metropolitanos derivados de múltiples factores relacionados con nuevos retos de gestión, modelos de procedimiento administrativo, el rol de las iniciativas innovadoras, así como con los nuevos retos de la gobernanza.
- La existencia de un conjunto de legislaciones, normativas y planes aprobados y vigentes que tienen una repercusión evidente en cualquier proyección futura.
- Una nueva etapa de gobernabilidad y gobernanza en el AMB, que deriva de la puesta en marcha de una nueva institución y del compromiso adquirido de planificar nuevos instrumentos de gestión como son el Plan Director Urbanístico (PDUM), el Plan de Ordenación Urbana y otros planes sectoriales.

Así pues, los principales retos que deben abordarse son:

1. La reflexión sobre la estructura jurídica
2. El análisis del territorio según los usos
3. La visión transversal del territorio

A partir de estos retos se establecen las tres prioridades siguientes:

- ♦ **Prioridad 12. Por un nuevo Plan Director Urbanístico**
- ♦ **Prioridad 13. Cambios de los modelos de actuación en el uso del suelo**
- ♦ **Prioridad 14. Innovación en estrategias de intervención territorial**

PRIORIDAD 12

POR UN NUEVO PLAN DIRECTOR URBANÍSTICO

Uno de los grandes retos que plantea la planificación urbanística en estos momentos es la incertidumbre, producida principalmente por la velocidad de las dinámicas de cambio. El PGM ha dado la seguridad necesaria para el desarrollo del territorio metropolitano a lo largo de todos estos años, y sus múltiples modificaciones han servido para reforzar y perfeccionar su modelo urbanístico, demostrando permanencia y adaptabilidad. En este momento, sin embargo, después de casi 40 años, nos encontramos con la dificultad de operar bajo un marco jurídico con una jerarquía que define unas competencias a las que el AMB (instituciones, municipios, etc.) se debe adaptar.

En la construcción del nuevo marco normativo para el AMB, se deben tener en cuenta su nivel de actuación y la complejidad del marco jurídico sobre el que se debe desarrollar.

En síntesis, es posible identificar un conjunto de problemáticas que pueden dar pie a una lectura propiciadora de este nuevo marco. Algunas de las más significativas y evidentes son:

- Gestión de sistemas superpuestos; es decir, la articulación de las variables legislativas, institucionales y disciplinarias a diferentes escalas y de forma transversal.
- Deficiencias y debilidades del marco actual, como son los desajustes entre el tiempo de la planificación y el de la ejecución.
- La necesidad de repensar la definición, gestión e implementación de los nuevos escenarios de actuación y planificación en términos territoriales.
- Buscar los mecanismos jurídicos o de planeamiento, a partir de la identificación de los déficits del territorio metropolitano, para poder aplicar políticas a diferentes escalas y de forma global.
- Precisar las implicaciones y valorar las oportunidades de la sustitución del PGM por el PDU y el POUM, así como el encaje y la compatibilidad del futuro PDU con los diversos planes sectoriales.
- Avanzar en la forma de abordar las actitudes de rechazo a los temas más conflictivos, tanto por parte de la ciudadanía como de las propias instituciones de la administración local.
- Tener en cuenta que el territorio metropolitano no termina en sus límites administrativos y que, por tanto, se debe prever el diálogo con el resto del territorio.

OBJETIVOS E INICIATIVAS

Adaptar el nuevo marco normativo a las nuevas necesidades del AMB.

- Construcción de un nuevo marco normativo que, considerando su jerarquía, sea propositivo en su integración dentro del marco jurídico.
- Ajuste de los parámetros del territorio con el fin de adaptarlos a las nuevas realidades relacionadas con la vivienda, la actividad económica, los espacios libres, los equipamientos y las infraestructuras.
- Creación y/o adaptación de los instrumentos urbanísticos con el objetivo de facilitar o hacer viable la transformación de los tejidos urbanos.

- Agilización del tiempo de realización de la planificación, tramitación y gestión de los instrumentos urbanísticos.

Crear los mecanismos de gobernabilidad o control, con el fin de cumplir los objetivos planteados en la REM.

- Construcción de nuevos ámbitos de diálogo que permitan llevar a cabo una gestión integrada, con una visión holística del territorio para tener un mejor control de todas las operaciones de futuro.
- Impulso de nuevos instrumentos de gobernanza y de interacción con los otros ámbitos territoriales, como la segunda corona, la RM y las otras conformaciones metropolitanas.

PRIORIDAD 13

CAMBIO DE LOS MODELOS DE ACTUACIÓN EN EL USO DEL SUELO

El crecimiento urbano del AMB de las últimas décadas ha ido acompañado de un aumento considerable de los desplazamientos intermunicipales, sobre todo debido al desequilibrio entre el lugar de trabajo y el de la residencia. La implantación de las infraestructuras de transporte necesarias para cumplir con estas nuevas dinámicas ha provocado un fuerte impacto, poniendo en peligro, en algunos casos, otras funcionalidades del territorio, como la conectividad ecológica de los sistemas naturales o la continuidad entre barrios urbanos.

En la reflexión sobre la movilidad se analizan aspectos que provocan efectos sobre el territorio, como la planificación e intervención sobre el modelo de transporte público y la planificación, y las inversiones en el sistema ferroviario y viario.

Los principales temas claves identificados son:

- Necesidad de revisión de los aspectos normativos que afecten al planeamiento urbanístico y a la movilidad para hacer más eficientes los procedimientos y la redacción de los proyectos.
- Aumento y mejora de la coordinación de la planificación urbanística y sectorial con una visión global del territorio metropolitano y en conexión con las redes europeas.
- Incorporación, desde el punto de vista urbanístico, de las nuevas intervenciones sobre las grandes infraestructuras de la movilidad para optimizar su funcionamiento y lograr la máxima rentabilidad social y económica.
- Asunción clara de la necesidad de redacción de un Plan Director de Infraestructuras realista que establezca la priorización de aquellas infraestructuras vitales con diferentes escenarios temporales.

OBJETIVOS E INICIATIVAS

Promover cambios en la normativa de movilidad y en la planificación urbana para garantizar un máximo de coherencia y de interacción entre ambos procesos.

- Revisión de la tasa de transporte público asignada a los promotores de las operaciones urbanísticas, clarificando el destinatario de los recursos y garantizando el seguimiento de esta tasa.



- Planteamiento de cambios de los parámetros de diseño urbano, que incluyan ratios de reserva de plazas de aparcamiento³.
- Inclusión en los EEMG (Estudios de Evaluación de la Movilidad Generada) de indicadores de género y de urbanismo inclusivos para el conjunto de colectivos (personas mayores, los niños o las personas de movilidad reducida).
- Promoción de una mejor coordinación, por parte de la administración de movilidad, en la redacción de los documentos que forman parte del expediente de planeamiento urbanístico.

Impulsar las medidas para que el marco jurídico territorial y urbanístico metropolitano esté adecuado a los marcos de nivel superior.

- Revisión del marco jurídico de las diferentes leyes y normativas que afectan a los sistemas de movilidad, generalmente de ámbito estatal, con el fin de gestionar de la mejor manera posible sus efectos sobre el territorio metropolitano.
- Promoción de una participación más activa de los municipios en la elaboración de las normativas urbanísticas que afectan al planeamiento de la movilidad en sus territorios.

Revisar las reservas de suelo del sistema viario coordinadamente con la autoridad competente en movilidad para responder a las necesidades actuales y futuras del tejido urbano.

- Planificación de una verdadera red viaria secundaria, a fin de resolver algunas distorsiones entre el sistema de autopistas y la red interna de las poblaciones, realizada con una visión global de las conexiones urbanas e interurbanas.

- Mejora de la seguridad vial (pensando en la funcionalidad de las vías, radios de giro, anchos...) y del peatón, pensando en términos de un diseño urbano inclusivo (criterios de género, para personas de movilidad reducida...).
- Promoción de reservas de viario especializado que ayuden a descongestionar la red viaria en determinados puntos o corredores, como por ejemplo, reservando carriles para el transporte colectivo en determinados corredores, para hacerle ganar competitividad respecto a otros modos de transporte, o bien estableciendo reservas para mejorar los corredores destinados al transporte de mercancías⁴.
- Estructuración y planificación urbanística de las vías públicas, desde las grandes vías de conexión interurbana hasta la red de ejes cívicos, la red de carriles bici o los ejes donde el transporte público es mayoritario.
- Regulación de las zonas de actividad económica situadas en la vía pública, como la mejora de la gestión del espacio público de los ejes comerciales o de las islas de peatones con dificultades para gestionar la distribución urbana de mercancías (DUM).
- Vinculación de usos y proyectos a los tipos de movilidad necesaria: a) industria y logística, vinculadas al transporte pesado de mercancías; b) terciario de alta intensidad, comercio, oficinas y grandes equipamientos, vinculados al transporte público de gran capacidad.

Completar el esquema de calles de escala metropolitana con un Plan de Enlaces que integre diferentes requerimientos funcionales de la vialidad y de los usos urbanos.

- Análisis de la red de avenidas y vías interurbanas que deberían convertirse en vínculos de enlace entre los distintos centros de las ciudades y barrios metropolitanos, estudiando los problemas funcionales, las alternativas posibles y las necesidades de nuevos trazados.
- Planteamiento de actuaciones de transformación de las vías existentes y de nuevos trazados que, además de responder a los retos propios de la movilidad, con modos públicos y privados, integren otras funciones urbanas como espacios públicos de relaciones, de apoyo a usos urbanos calificados y de infraestructuras de servicios.

Obtener una planificación global de la red ferroviaria metropolitana que permita tomar decisiones urbanísticas.

- Análisis de la función de las reservas del sistema ferroviario en la planificación urbanística, realizando un diagnóstico para elaborar una estrategia metropolitana que facilite la toma de decisiones en contextos de transformaciones del territorio.
- Aportación de criterios de planificación territorial a los procesos de planificación de la movilidad en los temas que nos afectan como AMB.

Definir una estrategia de actuaciones urbanísticas en los intercambiadores de transporte con el fin de hacer más eficiente la movilidad metropolitana.

- Planteamiento de operaciones urbanísticas de transformación urbana en el entorno de los nuevos intercambiadores, dotándolos de valor añadido (comercio, actividades culturales y recreativas, servicios deportivos...), con el fin de hacer más atractivos estos nuevos espacios de la movilidad. Estas nuevas centralidades pueden mejorar la trama urbana, haciéndola más densa y mejor servida.

³ Por ejemplo, cuantificar/especificar el número de aparcamientos de bicicleta, a veces no tiene sentido, ya que debería aplicarse en función del contexto, o bien vía justificación en el mismo estudio de movilidad.

⁴ El principal eje viario que requiere soluciones es el corredor del Baix Llobregat, pero habría que estudiar también la conveniencia de aportar soluciones al tramo de la AP-7 a su paso por el Vallès, o a la Ronda Litoral de Barcelona.

- Impulso de la planificación necesaria para garantizar la construcción de los grandes intercambiadores con aparcamientos (Park and Ride) en posiciones estratégicas de la ciudad. Estos aparcamientos deberían tener precios competitivos y vinculados al billete de transporte público.
- Vinculación de los intercambiadores con circuitos peatonales o con la red de carriles bici, para fomentar el uso de estos medios.
- Promoción, allí donde sea viable, de plataformas/equipamientos de intermodalidad carretera-ferrocarril.

Actualizar el sistema de relaciones urbanas puerto-ciudad de acuerdo con las necesidades actuales y futuras.

- Estudio de las posibilidades de ampliar la actividad portuaria con usos más compatibles con la ciudad donde la relación sea más directa.
- Fomento del cumplimiento de la planificación de las obras de ampliación del puerto.

Establecer una planificación estratégica del aeropuerto para mejorar su competitividad.

- Planteamiento de la revisión del Plan Director del Aeropuerto de Barcelona (1999), de acuerdo con el modelo de aeropuerto que sea más conveniente para el conjunto del territorio y desde la perspectiva de la plena implicación del AMB y las instituciones del país en este proceso.
- Revisión del papel de la ciudad aeroportuaria en el nuevo contexto del AMB desde la perspectiva de los retos actuales para el desarrollo territorial del Baix Llobregat tanto en relación a los aspectos sociales como a los económicos y medioambientales.
- Consideración, dentro del planeamiento urbanístico, del aeropuerto y de la ciudad aeroportuaria como un nuevo centro integrado en la trama urbana del AMB.

SISTEMA DE SERVICIOS TÉCNICOS

Dentro del AMB, se pueden observar dos grandes ejes de infraestructuras: uno, en torno al río Llobregat y el otro, al Besòs, en cuyas desembocaduras se concentra una gran cantidad de instalaciones prioritarias para el funcionamiento de este territorio. Se podría decir que prácticamente todo el AMB cuenta con unos niveles aceptables de infraestructuras de servicio, y hay que destacar el gran esfuerzo realizado en los últimos años en pro de la construcción y modernización de algunas de las infraestructuras de servicio más importantes y que, en términos generales, hacen menos vulnerable el AMB a posibles incidentes. Sin embargo, habrá que realizar muchas más acciones para conseguir ser más sostenibles en el consumo y la producción de energía. Así pues, será necesario continuar promoviendo medidas que conlleven mejoras de eficiencia en el transporte y en la distribución de energía, en la gestión de residuos y en la promoción de infraestructuras e instalaciones de energías alternativas.

Los principales retos que tenemos por delante son:

1. Necesidad de establecer las medidas urbanísticas necesarias para la eficiencia de las infraestructuras de servicios.
2. Planificación de actuaciones para aumentar la seguridad de suministro.
3. Coordinación legislativa para el óptimo desarrollo de los servicios en el territorio.

OBJETIVOS E INICIATIVAS

Establecer directrices generales sobre la planificación de los espacios libres dentro del AMB.

- Detección de los déficits en el sistema espacios libres, buscando el equilibrio del territorio en cuanto a la distribución de los espacios y la mejora de su funcionalidad.
- Implementación de medidas que garanticen la accesibilidad y el uso de los espacios libres y de los equipamientos.
- Establecimiento de los mecanismos para ejecutar y urbanizar aquellos sistemas previstos por el planeamiento, en especial la resolución de los problemas específicos de los espacios libres vinculados a urbanizaciones dispersas.

Elaborar un Plan de Equipamientos del AMB.

- Definición de las necesidades de mejora y transformación de los equipamientos existentes en los municipios metropolitanos.
- Planificación, teniendo en cuenta las nuevas necesidades del territorio y de la red de equipamientos necesaria, tanto de carácter local como metropolitano.

Generar una red de verde urbano estableciendo las funciones y los servicios principales que debe brindar a la población metropolitana.

- Planificación de un modelo de “verde de proximidad” que aporte nuevos elementos de uso; garantice la multifuncionalidad de estos espacios con funciones sociales, pedagógicas y educativas, y que, a la vez, aporte biodiversidad, genere paisaje y sea un recurso recreativo para la salud y el bienestar.
- Planificación del verde como un sistema integral que configure la “infraestructura verde” del entorno metropolitano, generando una diversidad de espacios que aporte múltiples y diversos servicios ambientales.
- Aprovechamiento de las condiciones de compatibilidad entre espacios verdes de diferentes escalas y equipamientos, locales o metropolitanos, para generar espacios vivos de más centralidad y complejidad, y más acordes con la riqueza social y espacial de la ciudad metropolitana.

SUELO NO URBANIZABLE

Los espacios abiertos son, a efectos de la reflexión sobre el territorio y siguiendo los criterios utilizados en el PTMB, los suelos clasificados como no urbanizables según el planeamiento urbanístico.

El AMB es un territorio que ha sufrido una gran transformación en los últimos años, a causa de una extensa urbanización que ha supuesto un importante crecimiento del suelo urbano, provocando la pérdida significativa de superficie agrícola. Las problemáticas más importantes de los espacios abiertos son las relacionadas con la falta de conexión entre espacios protegidos, que provoca el aislamiento de los unos respecto a los otros, alterando su diversidad ecológica.

Los principales retos que tenemos por delante son:

1. Necesidad de disponer de una planificación urbanística de los espacios abiertos del AMB desde la óptica de la preservación y mejora de su funcionalidad ecológica y socioeconómica.

2. Adaptación normativa a las necesidades actuales de los espacios abiertos, superando el marco anterior vigente desde una perspectiva innovadora.

OBJETIVOS E INICIATIVAS

Actuar sobre la categorización de los espacios abiertos, permitiendo más coherencia en la delimitación, calificación y clasificación del suelo.

- Revisión de las áreas de protección del suelo de espacios abiertos, potenciando la clasificación de suelo no urbanizable donde sea necesario para el buen funcionamiento del sistema, y garantizando la compatibilidad con otros sistemas.
- Identificación y análisis del estado en que se encuentran los suelos fuera de ordenación.
- Análisis de los tejidos urbanos poco consolidados, con usos dentro del suelo no urbanizable, y de los emplazamientos mal urbanizados en los espacios de relación entre el núcleo urbano y el suelo no urbanizable, a fin de proponer su recuperación para usos propios de los espacios abiertos.
- Potenciación de los espacios de transición en los límites entre el suelo urbano y el suelo no urbanizable, para que cumplan una función ordenadora respecto al exceso de frecuentación de los espacios abiertos.

Modificar y regular los parámetros urbanísticos de los espacios abiertos, de acuerdo con las figuras de protección de rango superior.

- Realización de proyectos de mejora de los puntos críticos donde hay que actuar desde el planeamiento para evitar más fragmentación del suelo o para mejorar la conectividad de los espacios abiertos.
- Revisión de los usos del suelo en los espacios abiertos, considerando la frecuentación de estos usos y la regulación de actividades autorizadas, estableciendo espacios adaptados al uso social de los espacios naturales y agrícolas (por ejemplo en Collserola, en el delta del Llobregat, en Garraf-Ordal y en la sierra de Marina).
- Estudio de las condiciones de la edificación en los espacios abiertos, así como de otros parámetros urbanísticos (edificabilidad, ocupación...).
- Inclusión de los criterios para el paso de infraestructuras por el SNU.

USOS MIXTOS DEL TERRITORIO

El espacio metropolitano barcelonés se caracteriza por la existencia de grandes áreas urbanas, centrales a escala metropolitana o municipal, donde la residencia –compartiendo edificios o manzanas edificadas – convive con actividades económicas muy variadas, como son comercios, talleres, oficinas, hoteles, equipamientos, etc.

Hoy vemos como positivas estas características, pero no siempre ha sido así, e incluso en el AMB se han producido, desde mediados del siglo xx, crecimientos altamente especializados y espacialmente segregados, polígonos de viviendas, polígonos industriales, centros comerciales y terciarios o urbanizaciones residenciales de baja densidad.

La motorización de la sociedad y la construcción de nuevas infraestructuras (autopistas) permitió el establecimiento de nuevos suburbios residenciales alejados de los centros tradicionales y de nuevos enclaves terciarios (centros comerciales y de ocio).

El análisis y diagnóstico de los barrios metropolitanos actuales y de los sectores de desarrollo previstos con relación a los cambios de las expectativas actuales, nos debería dar pistas de las potencialidades en la transformación de tejidos urbanos que requieran intervenciones de mejora en diversos aspectos relacionados con la vivienda.

Por otra parte, hay muchas actividades económicas que normalmente se localizan en áreas urbanas con un alto contenido residencial a las que aportan carácter e incluso estructura urbana.

La coexistencia de extensas áreas de uso mixto presenta muchas ventajas, reduce los tiempos usados para la movilidad cotidiana, optimiza el transporte público, y hace la ciudad más viva, interesante y variada, pero también genera problemas que se deberán tratar con las regulaciones oportunas.

Respecto a la ciudad compleja, en la que convive el uso residencial con las actividades económicas, es necesario que:

- Se planifique un modelo de desarrollo basado principalmente en la transformación y rehabilitación de tejidos, para posibilitar el uso residencial en un contexto urbano seguro, salubre, accesible y de calidad, restaurando los equilibrios ambientales.
- Se introduzca el factor tiempo en la planificación, adaptando el crecimiento a períodos más ajustados a las necesidades residenciales reales, equilibrando la oferta y la demanda.
- Se incorporen los aspectos sociales, referidos a los cambios en los modelos familiares y a las necesidades de movilidad, integrando en el tejido urbano usos compatibles con la función residencial, para contribuir al equilibrio de las ciudades y de los núcleos residenciales.
- Se establezcan las condiciones de compatibilidad entre los diferentes usos relativos a las actividades económicas presentes o posibles en este suelo y el uso de vivienda.
- Se planifiquen los servicios, equipamientos e infraestructuras relacionados con el sector turístico, con el fin de mantener su competitividad dentro de un modelo de crecimiento sostenible.
- Se cuente con un Plan de Espacios de Actividad Económica para mejorar desde el planeamiento urbanístico las grandes áreas comerciales urbanas, los equipamientos públicos y privados y los grandes centros de servicios.

OBJETIVOS E INICIATIVAS

Definir criterios sobre los planeamientos de sectores residenciales que se desarrollarán los próximos años.

- Establecimiento de las reservas de suelo que sean necesarias de acuerdo con el estudio sobre las necesidades residenciales del AMB a medio y largo plazo, teniendo en cuenta las previsiones de crecimiento, el parque de viviendas desocupadas actualmente y previsible (por efecto de la mortalidad), el estado de las viviendas, el mercado residencial y la cohesión social, los planes pendientes de gestión, etc.
- Definición del modelo de desarrollo, basado principalmente en la transformación y rehabilitación de tejidos, considerando los ritmos de generación de la oferta y la demanda.

- Fomento de la rehabilitación de barrios en suelo urbano consolidado: los programas de renovación urbana, coordinando las intervenciones en vivienda, urbanismo, actividad económica y bienestar social.

Ampliar la oferta de régimen de tenencia de las viviendas.

- Previsión en el planeamiento de nuevas modalidades de régimen de vivienda, incentivando el equilibrio entre regímenes de tenencia en todos los barrios metropolitanos, a partir de un estudio detallado del mercado residencial y la cohesión social.
- Búsqueda de mecanismos jurídicos para favorecer que, desde el planeamiento, se puedan definir regímenes de tenencia de alquiler o de derecho de superficie en áreas de transformación de usos o en sectores de nuevo desarrollo, de modo que se garantice la propiedad pública del suelo con viviendas protegidas.

Redefinir parámetros urbanísticos de los tejidos residenciales.

- Definición de un modelo de vivienda adecuado a los diferentes barrios metropolitanos definiendo los ratios promedio de las viviendas, la diversidad de tipologías, la densidad media y la proporción de usos en suelo residencial.
- Revisión de los parámetros urbanísticos del suelo urbanizable programado y no programado en función de un modelo de ciudad densa y compacta.
- Impulso de las medidas normativas necesarias para adecuar la oferta de vivienda a los cambios en las formas de convivencia a lo largo del curso de vida, creando nuevos modelos para las necesidades de la población (más flexibilidad en acabados, dimensiones, servicios...).
- Regulación de los usos compatibles para incentivar la mixticidad funcional de los barrios metropolitanos.

Establecer directrices desde las figuras de planeamiento sobre la mejora de la calidad de las viviendas.

- Promoción de figuras normativas del AMB para la mejora del confort de las viviendas con sistemas pasivos (protecciones solares, aislamiento, ventilación natural, elección de materiales de construcción...).
- Priorización de normativas que impulsen el uso de energías renovables en las viviendas frente a la utilización de fuentes de energía fósil, así como de medidas en favor de la eficiencia energética.
- Impulso de medidas, dentro de los planes urbanísticos y ordenanzas, dirigidas al sector de la construcción para el uso de materiales, productos y tecnologías que reduzcan las emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero, así como de materiales reutilizados y reciclados.
- Incorporación de normativas para aplicar medidas relativas a la eficiencia en el uso del agua en edificios de obra nueva, como por ejemplo, la separación de aguas grises, depósitos de pluviales, o el uso de agua regenerada.

Planificar, en función de las necesidades, un modelo turístico sostenible.

- Planificación de los equipamientos y servicios, adaptándolos al incremento de la oferta turística, sin que ello afecte la dinámica de la población local.

- Impulso de los cambios en el territorio que permitan la desconcentración del turismo presente sólo en determinadas zonas de Barcelona, con el fin de evitar un exceso de dependencia de la industria turística⁵.

Estudiar las grandes áreas comerciales urbanas, los grandes equipamientos públicos y privados y los centros de servicios y sus efectos en el territorio.

- Potenciación, a través de la planificación del territorio, de determinados sectores económicos en torno a centros que actualmente ya funcionen y tengan capacidad de crecimiento, como los grandes centros hospitalarios públicos y privados, grandes centros comerciales...
- Instauración de nuevos ejes comerciales, bajo el criterio de la rehabilitación de barrios, para aprovechar nuevas dinámicas de actividad económica y potenciar las relaciones sociales del entorno, que puedan venir impulsadas por transformaciones en la red viaria, intercambiadores de transporte, etc. (aeropuerto, Sagrera...)
- Inclusión de la reflexión global del AMB sobre el peso y la especialización de la actividad económica en nuevos desarrollos o sectores de transformación (el Barça, Térmicas, La Sagrera, Biopol...)

SUELO RESIDENCIAL

A pesar de que el espacio metropolitano barcelonés se caracteriza por la existencia de grandes áreas urbanas donde convive la residencia con actividades económicas muy variadas, desde mediados del siglo XX se implantaron crecimientos altamente especializados y espacialmente segregados: polígonos de viviendas, polígonos industriales, centros comerciales y terciarios o urbanizaciones residenciales de baja densidad.

Los polígonos de viviendas de los años cincuenta y setenta respondieron a una necesidad, “urgente”, de dar respuesta al problema masivo de la vivienda. Pretendían ser una alternativa a la fuerte explotación, por densificación, de la estructura urbana existente y están conformados por ordenaciones en bloques plurifamiliares aislados y en ocasiones en “isla abierta”.

Los suburbios residenciales de casas agrupadas o aisladas responden al modelo de ciudad dispersa y de baja densidad. En el AMB, muchas de estas urbanizaciones se han realizado en zonas alejadas de los centros de trabajo y de servicios para sus habitantes, lo que implica una elevada movilidad con medios privados y, en ocasiones, una falta de transporte público, de equipamientos y de espacios de relación.

Estos tejidos residenciales presentan problemáticas de tipo general y otras más concretas, en función de la edad, el estado y la tipología de las viviendas, del nivel de dotaciones, etc. Pero, en muchos casos, las problemáticas dependen también de cuestiones muy específicas que se deben evaluar individualmente, como por ejemplo el tamaño, la densidad y la estructura urbana de los barrios, la distancia y la relación con el centro urbano más próximo, el nivel de integración urbana o la existencia, o no, de intercambiadores de transporte público cercanos.

Tras esta breve reseña sobre el suelo residencial especializado, es necesario que:

- Se estudien y evalúen de manera individualizada las problemáticas específicas de los diferentes barrios residenciales especializados del AMB.

⁵ Por ejemplo, en el AMB se cuenta con 18 ARES (en Badalona, Hospitalet de Llobregat, Sant Adrià de Besòs, Santa Coloma de Gramenet, Barcelona, El Prat de Llobregat, Sant Joan Despí, Cornellà de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Sant Boi de Llobregat, Sant Boi de Llobregat y Santa Coloma de Cervelló, Sant Vicenç dels Horts, Barberà del Vallès y Montcada i Reixac), o sectores como el de la Marina de la Zona Franca en Barcelona, Vulpalleres en Sant Cugat del Vallès, el Pla de Ponent en Gavà, el puerto de Badalona, o la transformación del suelo industrial en el frente litoral de Sant Adrià del Besòs.

- Se integren estas problemáticas en el proceso de planificación del Área Metropolitana como cuestiones importantes de la estructura metropolitana en transformación.
- Se establezcan áreas de centralidad y dotación de servicios para el conjunto de áreas residenciales especializadas, aprovechando las oportunidades resultantes de los recursos territoriales disponibles.

OBJETIVOS E INICIATIVAS

Estudiar y evaluar las problemáticas específicas de los barrios residenciales (especializados) del AMB.

- Identificación, estudio y caracterización de todos los barrios residenciales de los diferentes municipios y distritos del Área, especificando los principales problemas detectados (de envejecimiento del parque, de degradación de espacio público relacionado, de movilidad...).
- Estudio evolutivo y de tendencias de las diferentes variables sociales, económicas y urbanísticas de cada uno de los barrios, en relación con los centros metropolitanos más cercanos y el AMB en conjunto, para prever escenarios prospectivos de evolución de estos territorios.
- Evaluación, diagnóstico y establecimiento de actuaciones a desarrollar para corregir las problemáticas detectadas en todas las materias (rehabilitación, intervención en el espacio público, conectividad y movilidad, etc.).

Planificar las acciones a desarrollar en los diferentes barrios de manera integrada y dentro del planeamiento metropolitano.

- Integración de las problemáticas y actuaciones a desarrollar dentro de la planificación metropolitana en todas las temáticas: social, económica y territorial (urbanismo, espacio público, transportes, vivienda, equipamientos...) y en todos los ámbitos: de barrio, municipal y metropolitano.
- Determinación del conjunto de medidas que hay que incorporar coordinadamente en los distintos programas de actuación, municipales y metropolitanos.
- Programación y priorización de las acciones a desarrollar en las diferentes temáticas y escalas.

Proyectar elementos de servicios singulares en los distintos barrios, de manera articulada con los espacios de su entorno urbano.

- Identificación de los lugares donde sean posibles las actuaciones singulares de centralidad y dotaciones, dentro o en continuidad con los barrios (puertas) y de manera articulada con la estructura de la ciudad, a escala local y metropolitana.
- Establecimiento, dentro del planeamiento urbanístico, de los contenidos correspondientes a los proyectos urbanos necesarios para el desarrollo de las actuaciones referidas.
- Redacción e implementación de los proyectos concretos correspondientes a las actuaciones singulares de centralidad y de dotaciones.

SUELO DE ACTIVIDAD ECONÓMICA

En el marco de la reflexión sobre el futuro modelo productivo en Cataluña –basado en criterios de sostenibilidad, innovación y conocimiento–, uno de los retos más importantes es la optimización de los espacios para la actividad productiva, adaptando el planeamiento y mejorando sus infraestructuras de servicio y de movilidad.

La evolución reciente de la estructura industrial de Cataluña en el marco de la globalización y el cambio tecnológico se ha manifestado principalmente en un incremento de las actividades basadas en el conocimiento y los servicios, más que en el procesamiento de productos tangibles como había sido habitual anteriormente.

Es, por tanto, el momento de establecer una hoja de ruta para el suelo industrial, ya que será necesario reformular los espacios de la actividad económica, adaptarlos a las nuevas necesidades de ubicación, compatibilizar usos diversos y ofrecer los servicios, las infraestructuras, la accesibilidad y las comunicaciones necesarias.

Al igual que el caso del suelo residencial, en el AMB hay pocas reservas de suelo urbanizable y, en cambio, hay muchos sectores en proceso de ejecución o ejecutados, donde es necesaria una reflexión relacionada con su viabilidad urbanística o su conveniencia económica y social.

También se hace necesaria una reflexión sobre cómo se pueden mejorar y aprovechar ciertas implantaciones, como son los centros comerciales, de ocio y de equipamientos, accesibles desde las grandes infraestructuras pero débilmente vinculados a la estructura urbana del territorio metropolitano.

Una vez realizado el planteamiento respecto a los suelos de actividad económica, es necesario que:

- Se desarrolle desde el punto de vista urbanístico un plan de polígonos para el AMB que contemple, entre otros aspectos, las determinaciones de los ámbitos territoriales clave ATC.
- Se traten de manera específica las grandes zonas comerciales y de equipamientos metropolitanos actualmente segregadas de las tramas urbanas, para aprovechar su potencial económico y urbano, integrándolas a las diferentes escalas de la red metropolitana.

OBJETIVOS E INICIATIVAS

Desarrollar, desde el punto de vista del planeamiento, un plan de polígonos para el AMB.

- Análisis y evaluación de los polígonos, con el objetivo de conocer con profundidad el estado actual de las edificaciones, las infraestructuras y el planeamiento urbanístico.
- Elaboración de recomendaciones de emplazamientos adecuados para cada actividad productiva, considerando la posible especialización de los territorios.
- Planteamiento de la mejora de la accesibilidad de los espacios productivos, atendiendo a los requerimientos de movilidad de cada caso (enfocado a la movilidad de las personas y a facilitar el acceso de vehículos pesados o del ferrocarril...).
- Promoción de la mejora de las infraestructuras de servicios en los espacios productivos.
- Reflexión sobre los instrumentos urbanísticos y de ordenación para adaptarlos más

- fácilmente a los requerimientos de las demandas industriales y de servicios.
- Adaptación del planeamiento para facilitar el desarrollo de las cinco ADEM: Barcelona-Besòs, el corredor de la B-30, el eje del Llobregat, el delta del Llobregat, y el litoral.
- Estudio del territorio con el fin de encontrar polígonos o áreas donde se puedan llevar a cabo reconversiones urbanísticas que permitan realizar otro tipo de actividades económicas (tipo 22@...).
- Análisis y evaluación de los sectores planificados, en ejecución y ejecutados, que debido a la crisis y a otros factores actualmente no funcionan, con el fin de dar soluciones para su reactivación.

Tratar la integración en la red metropolitana multiescalar de las grandes áreas comerciales, de los equipamientos públicos y privados y de los centros de servicios actualmente segregados de las tramas urbanas.

- Identificación y cuantificación de las necesidades de accesibilidad y de dotación de servicios complementarios de estas grandes áreas de servicios.
- Estudio de las posibilidades de integración en las tramas urbanas vecinas, con los espacios de transición o continuidad adecuados, atendiendo especialmente los espacios intersticiales existentes y los sectores de planeamiento que se han de desarrollar (ejemplo: UAB – Parc de l’Alba – Cerdanyola – Sant Cugat – Badia del Vallès).
- Integración de estas grandes áreas de equipamientos y servicios a las grandes redes metropolitanas: viaria y no segregada (bulevares y enlaces metropolitanos); espacios públicos representativos, y transporte público metropolitano. De manera análoga, se deberá impulsar la integración de estas áreas con las tramas urbanas locales.
- Establecimiento de los espacios de transición y continuidad con el sistema de espacios abiertos y los tejidos urbanos de carácter local.
- Planificación de actuaciones concretas sobre los entornos de estas grandes piezas a fin de aprovechar las oportunidades que las grandes concentraciones de equipamientos y servicios pueden generar de forma sinérgica sobre los tejidos productivos locales.

PRIORIDAD 14

INNOVACIÓN EN ESTRATEGIAS DE INTERVENCIÓN TERRITORIAL CARÁCTER POLICÉNTRICO DEL ÁREA METROPOLITANA DE BARCELONA

El espacio metropolitano en el Área Metropolitana de Barcelona del siglo XXI es un espacio policéntrico en construcción y transformación. Este policentrismo es un recurso territorial clave y con unas posibilidades de evolución que, de ser aprovechado con una planificación adecuada, nos puede permitir avanzar hacia un espacio socioeconómico integrado, más cohesionado, eficiente y duradero.

Se pueden considerar algunos ejemplos claros de dotación de centralidad en muchos barrios y ciudades metropolitanas como:

- Las mejoras llevadas a cabo en el espacio público de los de los centros históricos o antiguos.

- Nuevos espacios de gran dimensión, significativos a escala de ciudad y a escala metropolitana, que se sitúan en espacios hasta ahora periféricos.
- Dotación de equipamientos que generan nuevos espacios de centralidad urbana, a distintas escalas de servicio –de barrio, de ciudad y metropolitana–, como bibliotecas, centros culturales, etc.
- Consolidación y extensión de centralidades urbanas, con ampliaciones y extensiones de los centros tradicionales.
- Nuevos espacios de centralidad metropolitana, articulados con la ciudad existente.
- Artefactos de centralidad, aunque desarticulados o débilmente vinculados al espacio metropolitano.
- Proyectos urbanos de ampliación de centros de ciudad.

El espacio metropolitano presenta problemas que habrá que superar para construir una verdadera red metropolitana de nodos urbanos, como los derivados de la especialización de determinados tejidos, los correspondientes a grandes recintos “débilmente vinculados” y a las barreras que impiden el funcionamiento eficiente de la red, tanto físicas como sociales.

Las oportunidades se presentan en:

- El espacio metropolitano está en constante cambio y es muy diverso, y las grandes infraestructuras en construcción se pueden utilizar para expandir el corazón metropolitano.
- Las grandes piezas de suelo, aún por desarrollar, pueden tener un papel articulador del territorio y contribuir a solucionar problemas o a generar nuevos conflictos.
- Los equipamientos metropolitanos y de rango superior son un gran recurso para generar centralidad urbana en muchos lugares del territorio, pero también pueden llegar a ser “recintos débilmente vinculados”.

Una vez planteadas algunas de las temáticas relevantes en relación con el policentrismo metropolitano en construcción, y para seguir avanzando, es necesario que:

- Se despliegue la expansión de las funciones centrales del AMB, haciendo mayor y más diverso el corazón metropolitano.
- Se garantice un nivel de centralidad suficiente en todas las ciudades del área metropolitana en función de su tamaño.
- Se doten muchos de los subcentros urbanos de funciones y espacios de escala metropolitana, en función de las oportunidades locales.
- Se planifique de manera que se puedan aprovechar la heterogeneidad y los recursos sociales y territoriales de cada parte del área metropolitana de manera coordinada.

OBJETIVOS E INICIATIVAS

Expandir las funciones del corazón metropolitano, como mínimo, hacia los territorios cercanos, como por ejemplo el Barcelonès norte o el Baix Llobregat.

- Integración de los grandes proyectos de infraestructuras en la transformación de sus entornos urbanos, a escala local, de ciudad y metropolitana. El aeropuerto y la estación

central de la Sagrera son dos grandes oportunidades para transformar entornos urbanos muy amplios, dotándolos de nuevas actividades económicas y funciones urbanas que, además de encontrar en estos lugares las localizaciones óptimas, expandirían el corazón metropolitano sobre tejidos que hasta ahora podemos considerar de escasa centralidad.

- Reconsideración de las estructuras urbanas existentes (sistemas y zonas) en torno a estos grandes proyectos para aprovechar las oportunidades de transformación que las nuevas implantaciones de grandes infraestructuras ofrecen sobre ámbitos territoriales amplios.
- Garantizar un nivel de centralidad suficiente en todas las ciudades, en función de su tamaño, para que las funciones que se pueden establecer a escala local no hayan de satisfacerse en instancias superiores.
- Dotación a los nodos de la red metropolitana, ciudades y barrios, de los equipamientos y espacios necesarios para posibilitar empleo y servicios a la ciudadanía residente.
- Evolución de los nodos urbanos mediante intervenciones en materia de actuación urbanística que posibiliten el buen uso de todos los centros urbanos sin áreas vulnerables al vaciado y a la degradación.

Dotar los diferentes subcentros urbanos de funciones y espacios de escala metropolitana, en función de las oportunidades locales, para avanzar en la construcción de un espacio metropolitano en red.

- Localización, en muchos de los nodos, de equipamientos y funciones de rango superior al local, de manera que todos los barrios tengan un atractivo propio. Para hacerlo viable, es necesario profundizar en aspectos básicos como la superación de las barreras en tiempo y otros obstáculos, dotando la red metropolitana de las infraestructuras de conexión aún necesarias.
- Implementación de un buen diseño de los vínculos de la red, como pueden ser los referentes al transporte, a la vinculación con espacios públicos relevantes, como avenidas, plazas y estaciones, que generaría nuevos ejes y espacios de centralidad.

Aprovechar la heterogeneidad y los recursos sociales y territoriales de cada parte del territorio de manera coordinada.

- Identificación y priorización de las funciones que son posibles y eficientes en cada uno de los lugares, ya que optimizan el potencial local, ante aquellas que encajan con dificultad o que pueden colapsar el área a escala local; pensemos por ejemplo en el turismo de masas o en la industria que requiere transporte pesado, en la gran logística o en las actividades que requieren accesibilidad de media o larga distancia de las personas
- Optimización del espacio productivo existente: sean las áreas especializadas de actividad económica, mediante operaciones de mejora completa o parcial, haciéndolas más funcionales y flexibles a los cambios de la producción y dotándolas de más funciones productivas y de centralidad; sean los espacios de posible utilización económica dispersos dentro del tejido de los centros urbanos existentes.
- Aprovechamiento de las oportunidades que nos ofrece el actual contexto de cambio en cuanto a la generación de nuevos espacios de actividad y centralidad más eficientes e integrados en la red metropolitana.

ÁMBITOS TERRITORIALES CLAVE

Se trata de grandes ámbitos territoriales donde se dan una serie de oportunidades futuras y proyectos ya en curso que, por su nivel de interrelaciones o de interferencias, reclaman el estudio y el tratamiento conjunto de las futuras ordenaciones e intervenciones a diferentes escalas. Estos territorios se corresponden con unas áreas geográficas que, a pesar de las particularidades de cada caso, comparten algunas características comunes, como la presencia de grandes infraestructuras de movilidad, con los potenciales de accesibilidad y centralidad que posibilitan, pero también de fragmentación y perturbación que pueden conllevar; el desarrollo de polígonos de actividad económica, centros comerciales o grandes equipamientos de diversa medida y alcance territorial ligados a las grandes infraestructuras; y la inclusión de espacios de transformación o de extensión urbana de interés metropolitano.

Los ámbitos territoriales clave que hoy podemos considerar más consolidados son: Barcelona-Besòs, el corredor de la B-30, el eje del Llobregat, el delta del Llobregat y el litoral metropolitano.

El estudio del territorio metropolitano, enfocado a la ordenación urbanística, nos debe permitir avanzar en los contenidos, las funciones, las estructuras y las formas urbanas de estos ámbitos territoriales; y también buscar otros espacios con potencialidades análogas en cuanto a la mejora y transformación del conjunto metropolitano.

En cuanto a las áreas territoriales clave, hay que afrontar:

- El establecimiento de una hoja de ruta para cada ámbito territorial clave, desde el punto de vista económico y social basado en el desarrollo sostenible del territorio.
- La definición de una planificación estratégica conjunta del litoral metropolitano, ya sea en términos de transformación, formalización, protección o redefinición de usos de los diferentes tramos de costa.

OBJETIVOS E INICIATIVAS

Producir más sinergias entre los suelos productivos del delta, las infraestructuras y las dotaciones comunitarias, bajo el concepto de preservación de los valores del entorno.

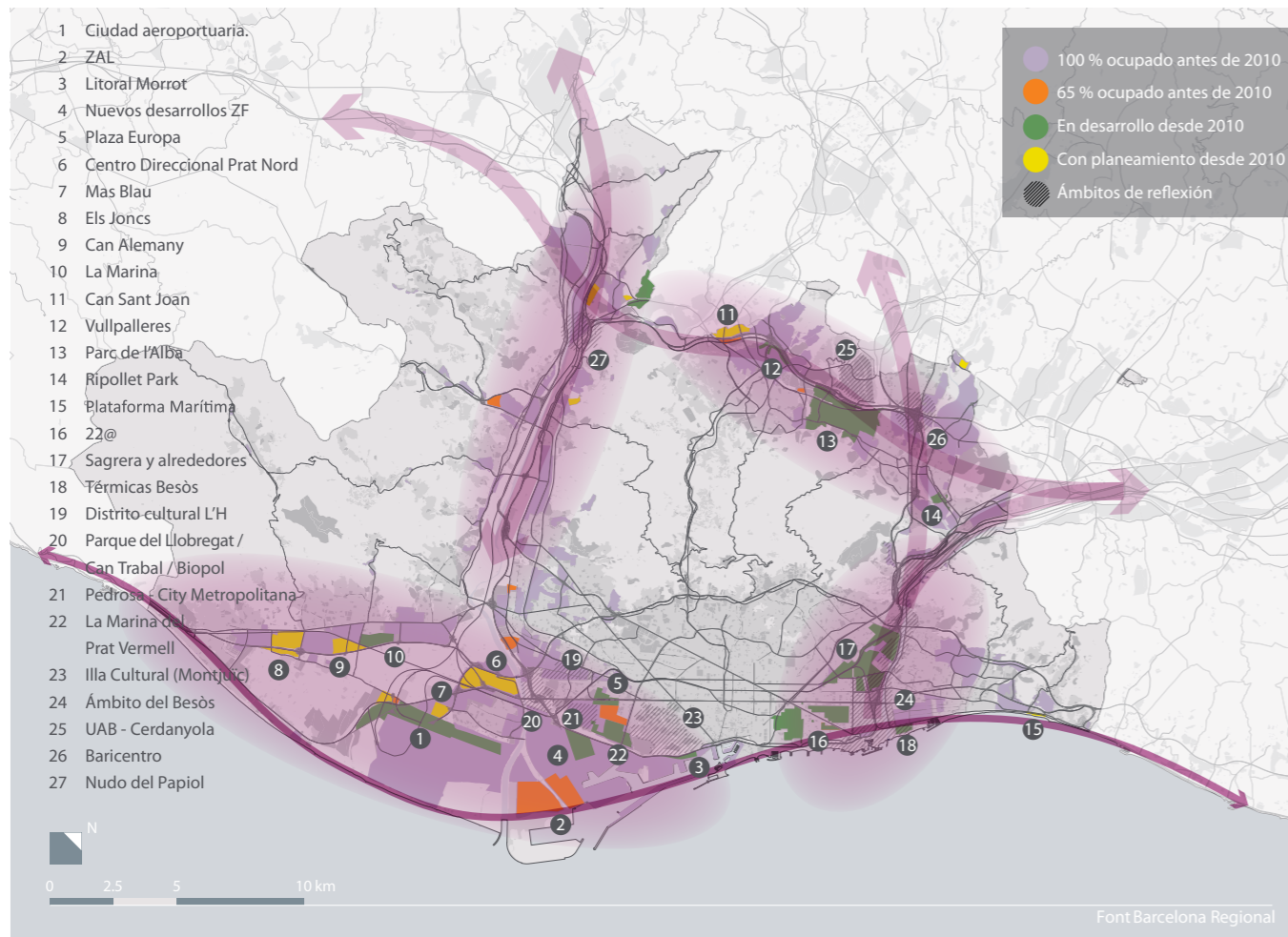
- Compatibilización de los espacios del delta de una manera global, incorporando el factor tiempo en la planificación.
- Impulso de acciones para trabajar con los límites, contornos y relaciones entre los suelos productivos, para fortalecer un territorio estratégico como el delta del Llobregat.

Promover la evolución y la transformación del ámbito Besòs-Barcelona partiendo del elemento estructurador del río de acuerdo con la identidad propia de este territorio.

- Definición de directrices para la optimización de las infraestructuras, la estructuración de los espacios libres y el tejido urbano en el área Besòs-Barcelona.
- Estudio riguroso sobre los parámetros de transformación de usos que debe tener el territorio Besòs-Barcelona.

Plantear actuaciones en el eje del Llobregat que mejoren la funcionalidad de esta área en todos los ámbitos.

- Estudio de actuaciones sobre las urbanizaciones dispersas del eje del Llobregat para dirigir el territorio hacia un modelo más sostenible.



Áreas estratégicas. Fuente: AMB y Barcelona Regional.

- Impulso de la mejora de la conectividad entre los márgenes del río Llobregat, así como de la mejora entre infraestructuras y la gestión del tráfico de mercancías.

Consolidar el *buffer* de la B-30 como zona de actividad económica y de equipamientos vinculados a grandes infraestructuras de movilidad.

- Definición del papel estratégico de los diferentes tipos de actividad económica entorno a la B-30 en relación al conjunto del AMB.
- Reformulación del encaje territorial, dentro del AMB, de los sectores residenciales pendientes de desarrollar o a medio ejecutar próximos al corredor de la B-30.
- Impulso de las actuaciones en infraestructuras de movilidad y servicios para mejorar la competitividad del corredor de la B-30.
- Definición de las futuras intervenciones en torno a la B-30, garantizando la conectividad de los espacios abiertos.

Establecer directrices de actuación en las distintas partes del litoral metropolitano según una estrategia global.

- Definición y análisis de los tramos funcionales de la costa metropolitana, con sus correspondientes áreas de influencia en las zonas urbanas.
- Adopción de las medidas de transformación o de adaptación para mejorar la relación del litoral con el mar en cada tramo, en términos de usos permitidos, de intensidad de uso, de su ordenación física, etc.

- Protección de aquellas áreas consideradas estratégicas para la preservación del medio ambiente en el litoral metropolitano.
- Desplazamiento de la terminal de trenes de mercancías del puerto ganando espacio para los ciudadanos en el Morrot, conectando al mismo tiempo con la montaña de Montjuïc, y aprovechando las transformaciones de la ronda Litoral para descongestionar los trayectos cortos y locales.

ESPACIOS DE TRANSICIÓN

La máxima eficiencia de la matriz territorial del AMB depende en buena parte de la adecuada distribución e intensidad de los usos que se desarrollan en cada parte del territorio. En este sentido, los límites entre determinados usos, tejidos o ciertas infraestructuras pueden convertirse en zonas de conflicto o frontera, o bien en espacios de oportunidad si desde el planeamiento se entienden las potencialidades de cada situación. Unos espacios a estudiar son los bordes o límites de los espacios abiertos, entendidos como el ámbito de transición o de contacto entre el suelo urbano y el no urbanizable.

Del límite entre el tejido residencial y el industrial o especializado de servicios, a menudo resultan situaciones complejas, ya que no siempre estas actividades son fácilmente compatibles e integrables en la trama urbana. También participan de estas problemáticas las grandes infraestructuras que atraviesan núcleos urbanos o espacios naturales y agrícolas.

Para afrontar un correcto tratamiento de los límites entre las tramas urbanas y los espacios abiertos y entre diferentes tejidos funcionales, es necesario que haya:

- Un tratamiento adecuado de los límites entre tejidos urbanos, sobre todo en el cambio entre clases de suelo y entre usos muy diferentes.
- Una mejora de las conexiones entre tejidos divididos por grandes infraestructuras.

OBJETIVOS E INICIATIVAS

Definir el carácter de los espacios libres en la línea de contacto entre el suelo urbano y el no urbanizable, para regular el uso y el acceso a los espacios abiertos.

- Diseño de las conexiones de los espacios abiertos con los espacios libres de la ciudad según sus características, necesidades funcionales y proximidad a los entornos urbanos.
- Promoción de la accesibilidad en transporte público a los espacios de transición, limitando su acceso en vehículo privado.
- Planificación de los equipamientos adecuados a estas zonas vinculados con actividades de ocio o productivas propias del suelo no urbanizable, para que tanto los usos urbanos como los espacios abiertos se beneficien de esta situación.

Tratar las franjas “frontera” para evitar segregaciones de partes del territorio.

- Estudio de las transiciones entre diferentes tejidos funcionales para promover más complejidad y conectividad entre los mismos.
- Minimización del impacto de las barreras provocadas por el paso de infraestructuras a través de tejidos urbanos.

ADAPTACIÓN TERRITORIAL AL CAMBIO CLIMÁTICO

El cambio climático es un fenómeno contrastado por la comunidad científica que no podemos soslayar y que condicionará las generaciones futuras. En consecuencia, es necesario incorporar el factor temporal a medio y largo plazo en la planificación del territorio. Actualmente, ya se empiezan a percibir los efectos de este cambio global, por tanto, la adaptación del territorio metropolitano a los efectos del cambio climático es de vital importancia para garantizar su buen funcionamiento en el futuro. Plantear un plan de adaptación al cambio climático del AMB parece del todo necesario, así como seguir trabajando para la mitigación de las emisiones de CO₂.

Con el fin de adaptar el territorio metropolitano al cambio climático, es necesario que:

- Se construya un territorio resiliente al cambio climático y plenamente integrado en un enfoque sostenible.
- Se establezcan medidas que se puedan tomar desde el planeamiento urbanístico para la mitigación del cambio climático.

OBJETIVOS E INICIATIVAS

Establecer las directrices de la planificación urbanística con previsión de la adaptación y mitigación del cambio climático.

- Estudio de aquellas infraestructuras de la movilidad más susceptibles de sufrir los efectos del cambio climático a fin de proponer soluciones desde el planeamiento urbanístico.
- Análisis de las afectaciones en la costa y elaboración de una propuesta de soluciones.
- Establecimiento de las condiciones de urbanización y establecimiento de servicios en nuevos desarrollos urbanos y en nuevas áreas de transformación, teniendo en cuenta los efectos del cambio climático.
- Impulso de actuaciones innovadoras, como las islas autosuficientes, en la perspectiva de incorporar progresivamente modelos energéticos que, por ejemplo, tiendan a la reducción del consumo de recursos de costosa –económica y ambientalmente– obtención.

Incorporar la planificación de infraestructuras, nuevos proyectos de urbanización y de transformación de tejidos urbanos y productivos, en la prospectiva de una mejor adaptación al cambio climático.

- Propuesta de cambios en las infraestructuras de servicios que garanticen su protección frente a los efectos producidos por el cambio climático.
- Propuesta de actuaciones en los tejidos urbanos que queden afectados por riesgo de inundabilidad u otras consecuencias del cambio climático.
- Adopción de mecanismos jurídicos y urbanísticos a través del PDU para mejorar la eficiencia energética de los edificios, equipamientos y espacios de actividad económica.



EJE ESTRATÉGICO: CAPITALIDAD Y GOBERNANZA

PRIORIDAD 15. UNA GOBERNANZA INNOVADORA PARA UNA CAPITAL GLOBAL

El desarrollo de las regiones y áreas metropolitanas se está convirtiendo en una de las formas predominantes de asentamiento humano. En el siglo XIX, sólo el 2 % de la población mundial vivía en las ciudades, y hoy en día más de la mitad de la humanidad vive en ellas; de hecho, hay más de 500 ciudades con más de un millón de habitantes (y, por tanto, consideradas como metrópolis). Según datos de las Naciones Unidas, en el año 2050, siete de cada diez habitantes del mundo vivirán en las ciudades.

Sabemos que hoy en día la prosperidad, la cohesión territorial, el crecimiento económico y la inclusión social provienen de las ciudades. Ciudades creativas, ciudades inteligentes (Smart Cities), ciudades resilientes, ciudades globales, ciudades tecnológicas, ciudades del conocimiento... La ciudad es el núcleo central de las transformaciones del siglo XXI. Y las áreas metropolitanas son la expresión más extendida de lo que serán los escenarios de futuro. Es por ello que, más allá de definiciones de modelos de organización, es imprescindible pensar cuáles serán las necesidades y los retos emergentes.

En este sentido, los aspectos más destacados son:

- Necesidad de hacer frente a los nuevos retos de globalización, lo que exige pensar en términos de competitividad de territorios y complementariedades intrarregionales.
- Búsqueda de los mecanismos para responder a la mejora del tratamiento de temas que, por volumen, alcance, naturaleza común o economías de escala, requieren eficiencia en la gestión y una acción coherente, cooperativa y colaborativa entre los diversos gobiernos involucrados.
- Vocación de construir y operar en base a un modelo de liderazgo y concertación de intereses e iniciativas que supere el marco local y no entre en colisión con otros gobiernos, sean locales o supralocales.
- Necesidad de fortalecer la legitimidad democrática de ciertos ámbitos de actuación, aportando transparencia y capacidad de rendición de cuentas.
- Exigencia externa e interna a los gobiernos de que ofrezcan nuevos modelos de gobernanza en los que la corresponsabilidad, la concertación con los agentes sociales y económicos, la implicación de la ciudadanía, la participación y la complementariedad con el sector privado, el no lucrativo y otros niveles de administración sean imprescindibles.

Es por ello que el planteamiento debe comprender varios aspectos que radican en la historia, los retos, la conformación territorial, la interacción con otros territorios próximos, la coexistencia con otras administraciones y el posicionamiento en el ámbito de cualquier ciudad metropolitana. En el nuestro, además, la gobernanza metropolitana viene determinada también por la voluntad de existir que se ha demostrado durante más de 30 años de proyectos compartidos.

Es necesario, por tanto, hablar de un nuevo modelo de gobernanza que defina nuevos parámetros de relación, para pasar así de un modelo unívoco y unidireccional de gobierno a un sistema de gobierno en que se requieran y activen los recursos del poder público, los mercados y las redes sociales. Debemos entender la gobernanza como la síntesis de sinergias que superan las visiones tradicionales y entran de lleno en temas como el combate contra la pobreza y la exclusión social, el fomento de la cohesión social, de la igualdad de oportunidades, de la equidad en el acceso a los servicios públicos, la proximidad, la acción redistributiva, la transparencia y la participación.

Barcelona, como todas las grandes ciudades del mundo, está sometida a la presión de los cambios y transformaciones de la globalización. El contexto socioeconómico y geopolítico y la



evolución del país, particularmente a raíz de la crisis, y los nuevos riesgos relacionados con el aumento de las desigualdades y la exclusión, obligan a pensar cómo afrontar los nuevos retos en una perspectiva que exige, en muchos aspectos, repensar cambios de enfoque orientados a una nueva forma de política desde el AMB.

En este sentido, hay que proyectar el área metropolitana internacionalmente en toda su dimensión, para que ocupe el lugar que le corresponde –el que quiere, pero también el que se le reclama– en las “nuevas cartografías de la globalización”. Esto significa compromiso, ocupar un “lugar en el mundo”, asumir los liderazgos dónde y cómo le corresponden, aprovechar su capacidad para incidir, cooperar, competir, sumar e impulsar en cada momento lo que le corresponde en un mundo global.

La gran oportunidad que significa el nacimiento del AMB debe aprovecharse para reforzar el papel que la ciudad tiene como capital del Mediterráneo, como punto clave del sur de Europa, como sede de la Unión por el Mediterráneo y de organizaciones locales e internacionales que trabajan en la región, como ONU-Habitat, EIPA, CRPM, IEMED y Medcités, entre otros. De esta manera se convierte en un factor nodal en el proceso de creación de la arquitectura institucional de la Unión Europea y en la puerta de Europa para Asia, Oriente Próximo y América.

El papel de liderazgo y capitalidad de Barcelona se ha hecho aún más evidente en los últimos años, gracias a la pujanza de la ciudad y a un conjunto de medidas legales y administrativas que han reforzado este papel.

Por este hecho, los grandes retos de la Barcelona metropolitana deben ser:

1. La profundización en el marco institucional.
2. La búsqueda de una financiación idónea y adecuado a las necesidades de los retos actuales en materia de medio ambiente, infraestructuras, transporte y cohesión social.
3. La búsqueda de mayor proyección como capital, como marca, como referente de ciudad metropolitana, como proyecto de cooperación, como capital del Mediterráneo.
4. A partir de esta realidad, se plantea como prioridad el desarrollo del proyecto de la Barcelona metropolitana como capital global y con un modelo de gobernanza innovadora.

En este contexto, debemos alcanzar la prioridad siguiente:

Prioridad 15. Una gobernanza innovadora para una capital global

PRIORIDAD 15

UNA GOBERNANZA INNOVADORA PARA UNA CAPITAL GLOBAL

El reto principal que se debe desarrollar en términos de gobernanza para mejorar el concepto de gestión, de utilidad, de rendición de cuentas, de transparencia, de eficacia en la administración de los bienes públicos, de la percepción en la ciudadanía, de cambio de modelo de relaciones con las administraciones y de justificar el marco competencial –en definitiva, de participación y de mejora continua–, es el de impulsar un modelo de liderazgo que establezca una organización y gestión óptimas y haga posible que la AMB sea un referente y ejerza el liderazgo en los procesos innovadores con la aportación de nuevos valores, la difusión de nuevas reglas, nuevas actitudes y capacidades.

La consolidación del liderazgo en proyectos estratégicos del entorno, del Mediterráneo y del sur de Europa es un objetivo principal para las aspiraciones metropolitanas, impulsando la continuidad de las políticas de proyección exterior y de apoyo a la cooperación, mejorar el modelo de prestación de servicios, y promover la agilización de trámites.

Otra condición necesaria es potenciar los nuevos modelos de relación con la ciudadanía, centrados en una información más accesible y concisa, en el impulso de los sistemas de rendición de cuentas y transparencia, y llevarlos a cabo a través de una nueva estructura institucional y participativa.

Sin duda, uno de los mayores retos que deberá alcanzar la nueva administración es la mejora de la capacidad de financiación para continuar ofreciendo una prestación de servicios óptima y adecuada, así como estar preparada para afrontar nuevos proyectos metropolitanos de apoyo a los ayuntamientos. Es decir, la asunción plena del nuevo marco competencial y de las responsabilidades atribuidas, así como el obligado aumento y mejora de nuevos modelos de concertación, participación y colaboración con los agentes y actores pertinentes, profundizando y consolidando el uso de las nuevas tecnologías en todos los procesos de gestión, control y relación.

En este sentido, las líneas de intervención a desarrollar son:

- **Barcelona, capital metropolitana en un mundo global**
- **Servicios públicos desde la calidad, la transparencia y la rendición de cuentas**
- **Fortalecimiento del marco institucional**
- **Ciudadanía y tejido social económico**

OBJETIVOS E INICIATIVAS

Definir un modelo de liderazgo, como ciudad global, en temas clave ante la realidad geopolítica actual.

- Impulso de medidas de reconocimiento del hecho metropolitano en Cataluña, España y Europa.
- Potenciación de la presencia de Barcelona en los organismos supramunicipales e internacionales en materia de preservación y gestión ambiental, como ciudad implicada en la sostenibilidad.
- Impulso de la Barcelona metropolitana como capital europea de negocios, de la economía social y colaborativa, de moda, como punto de referencia gastronómico,



de cultura, de proyectos de inclusión social, de urbanismo y arquitectura, y de investigación biomédica, entre otros.

- Refuerzo y asunción de un nuevo modelo en relación con el puerto y la gestión del aeropuerto.
- Potenciación de la ciudad metropolitana como sede internacional (ferias, convenciones y congresos), con proyectos emblemáticos, como por ejemplo el Mobile.

Promover proyectos de cooperación y relaciones internacionales de acuerdo con las necesidades actuales de la nueva AMB.

- Impulso de proyectos y oportunidades de cooperación para el AMB en el ámbito europeo e internacional, y posicionarnos como un actor de referencia de la gobernanza metropolitana y la prestación de servicios de calidad, de acuerdo con la estrategia de relaciones internacionales del AMB.
- Creación de espacios de apoyo técnico, contactos y relaciones con los diferentes agentes del territorio, como los ayuntamientos metropolitanos o los actores económicos, a partir de las redes y de la acción internacional del AMB.
- Continuidad de los proyectos con las ciudades de la orilla sur del Mediterráneo en materia de planificación estratégica urbana sostenible, prestación de servicios locales básicos, promoción económica, capacitación, calidad democrática y proyectos de transformación urbana.
- Soporte activo al Secretariado de la Unión por el Mediterráneo.
- Implementación de medidas que nos lleven a desarrollar la capitalidad efectiva y el liderazgo del Mediterráneo y del sur de Europa, como la línea de alta velocidad, un polo logístico y de comunicaciones de primera magnitud y un punto central del corredor mediterráneo y de las conexiones aeroportuarias, así como del impulso de proyectos como Medcités.
- Continuidad de nuestra actuación de cooperación internacional, trabajando para el incremento de los recursos que se destinan a ella y haciendo de la educación



para el desarrollo una de las líneas prioritarias, tal como está definido en el Plan de Cooperación Internacional al Desarrollo del AMB 2013-2016.

Mejorar el modelo de prestación de servicios.

- Impulso del programa “Compromiso con la ciudadanía”, mediante el cual los principales servicios darán a conocer los compromisos de calidad del AMB.
- Potenciación de los servicios de atención al ciudadano con un sistema de acceso ágil, extenso y altamente especializado.
- Impulso de las cláusulas sociales en compras y contrataciones relativas a prácticas de RSC por parte de los proveedores, contratistas y concesionarios de los servicios.
- Profundización en la implantación de las ISO en todos los servicios posibles para establecer mecanismos objetivos de calidad en todos los niveles de la administración metropolitana.
- Impulso de la carrera profesional que permita, además de la promoción vertical, la promoción horizontal, de manera que sea posible un desarrollo profesional y técnico.
- Fomento de la comunicación interna, potenciando los instrumentos que impliquen a los trabajadores en el proyecto estratégico del AMB.

Potenciar el e-gobierno.

- Impulso de todos los proyectos de tramitación electrónica posibles.

- Puesta en marcha de la informatización integral de los sistemas de comunicación con la ciudadanía.
- Promoción del acceso público a la información del AMB y a las bases de datos y fuentes de información que puedan mejorar la transparencia y el acceso para estudiosos y público en general.
- Potenciación del *Open Data* en el conjunto de los sistemas de información al alcance de la ciudadanía, indicadores, informaciones de los servicios, bases de datos de utilización académica, etc.

Impulsar las medidas de rendición de cuentas y transparencia.

- Establecimiento de líneas de información para compartir con la ciudadanía, con informes de seguimiento y evaluación de los programas con los avances y obstáculos destacados.
- Puesta a disposición de la ciudadanía del seguimiento de los planes de actuación y proyectos singulares.
- Establecimiento de un modelo sistemático de rendición de cuentas sobre el modo cómo se administran los recursos públicos y su impacto.

Consolidar la nueva estructura institucional y asumir competencias y responsabilidades en el ámbito metropolitano.

- Reivindicación de la participación activa en la gestión de los servicios de transporte y de las infraestructuras que sean competencia del Estado y que afecten directamente al AMB, como el puerto, el aeropuerto y el servicio de cercanías ferroviarias, con la reclamación de la función de Autoridad en materia de infraestructuras.
- Impulso de las actuaciones prioritarias para el reconocimiento de la función de capitalidad de acuerdo con los retos actuales planteados, especialmente en cuanto a los recursos necesarios.

Mejorar la capacidad financiera.

- Puesta en marcha de las actuaciones necesarias para el reconocimiento de los recursos para ejercer la función de capitalidad y, a la vez, el pleno ejercicio de la vocación metropolitana.
- Impulso de un régimen financiero especial con nuevos instrumentos, con la consolidación de una organización económica y financiera específica del AMB.
- Reclamación a la Administración central de la aplicación de los compromisos de la Carta Municipal de Barcelona en lo referente a los fondos de asignación en el AMB.
- Petición al Gobierno de la Generalitat que el AMB cuente con una asignación del Fondo de Cooperación Local de Cataluña coherente con su condición de territorio singular.

Impulsar modelos de concertación y colaboración con los actores sociales, la ciudadanía y otras instituciones.

- Despliegue de procesos de participación sectorial de diversos actores sociales en los proyectos estratégicos, como los planes a desarrollar.
- Refuerzo de los mecanismos de cooperación y colaboración con los actores or-

ganizados, particularmente con la Asociación del Plan Estratégico Metropolitano de Barcelona.

- Impulso de proyectos de cooperación con los municipios que no forman parte del AMB, a fin de conseguir todo el consenso posible en las políticas de nuestra institución.
- Desarrollo de proyectos de educación y difusión sectoriales de la realidad metropolitana.
- Creación de debates participativos con la ciudadanía y las entidades sectoriales para los grandes temas de debate metropolitano.

Aprovechar al máximo el uso de las TIC en los procesos de extensión del buen gobierno.

- Impulso de procesos de participación ciudadana con estrategias de comunicación centradas en la aplicación de las TIC, potenciando también los sistemas participativos y de consulta ciudadana basados en la red social digital.
- Despliegue de nuevos canales de comunicación con aprovechamiento de las TIC para temas que requieren sistemas de validación de determinadas políticas públicas.



REM

Coordinación general

Santcovsky, Héctor
Montiel, Juan Carlos

Comisión de seguimiento

Alarcón, Antoni
Artímez, José Antonio
Carreras, Josep M.
Conill, Carles
Farrero, Antoni
Lahora, Jordi
Martínez, Pelayo
Montiel, Juan Carlos
Novel, Antoni
Santcovsky, Héctor
Saurina, Eduard
Torra, Ramon M.

Coordinación técnica

Soler, Pere
Alier, Sara

Equipo de redacción

Aguilera, Sandra
Alarcón, Antoni

Alier, Sara
Alsina, Guillem
Artímez, José Antonio
Balliano, Marcela
Besa, Dolors
Bigas, Joan M.
Calafí, Joaquim
Carrera, Josep M.
Conill, Carles
De la Torre, Albert
Domene, Elena
Doñate, Isabel
Farrero, Antoni
Fígols, Marc
Frago, Emeteri
Fuster, Jordi
Galletto, Vittorio
González, Carles
Gullón, Martín
Haro, José Luis
Jiménez, Cristina
Juan, Santi
Lahora, Jordi
Lao, José
Lorca, Daniel
Martí, Josep

Martínez, Noemí
Marull, Joan
Montiel, Juan Carlos
Montlleó, Marc
Murrià, Marta
Narvaez, Francisco
Otero, Montserrat
Pérez, Maite
Pérez, Núria
Pié, Núria
Porcel, Sergio
Rodríguez, Gustavo
Ruiz, Ernest
Sanromà, Itzel
Santcovsky, Héctor
Sarasa, Sebastià
Serra, Josep
Serrano, Montserrat
Sodupe, Miquel
Soler, Pere
Soriano-Montagut, Laia
Tarragó, Marçal
Trullols, Joan Miquel
Valdez, Erick
Valls, Jordi
Villalante, Manel

Corrección y traducción

Núria Sàbat

Fotografías

© Àrea Metropolitana de Barcelona

Diseño gráfico

Servei de comunicació AMB
ec.lluch

B 4449-2015 (digital)

www.amb.cat/remreduit-2015

www.amb.cat

© Àrea Metropolitana de Barcelona
© de los textos: los propios autores

El siglo XXI será el siglo de las ciudades metropolitanas, territorios que se encuentran tensionados entre situaciones que provocan desequilibrios territoriales y desigualdades sociales o espacios de oportunidad, crecimiento, inclusión, sostenibilidad y bienestar.

El Área Metropolitana de Barcelona está sometida a esta realidad y, por tanto, consideramos oportuno iniciar una “reflexión” que permita debatir hacia dónde vamos y encontrar la manera de evitar los efectos que pueden afectar y disminuir la calidad de vida de la ciudadanía.

La REM, reflexión estratégica metropolitana, es un punto de partida. Porque es necesario pensar cómo construimos este territorio y cómo fortalecemos los municipios a fin de continuar trabajando para el desarrollo sostenible, la igualdad de oportunidades y la inclusión social, buscando siempre la eficiencia y el equilibrio social y territorial.



www.amb.cat

