

# Agenda Urbana

del Área Metropolitana de Barcelona

La redacción de la Agenda Urbana del Área Metropolitana de Barcelona ha sido coordinada por el Área de Políticas Urbanísticas y Espacios Naturales y por el Área Internacional y de Metrópolis Digital.

La versión en catalán del presente texto fue aprobada por Decreto de Presidencia del Área Metropolitana de Barcelona el 13 de febrero de 2025.

Barcelona, julio de 2025

© del texto y la edición: Área Metropolitana de Barcelona (AMB)

El compromiso del Área Metropolitana de Barcelona (AMB) con la Agenda 2030 ha sido firme y consciente desde 2015. Las competencias de la Administración metropolitana, vinculadas a servicios básicos como la movilidad y el transporte público, la gestión del ciclo integral del agua o el tratamiento de residuos, y también a políticas como la vivienda, la gestión del espacio público o el planeamiento urbanístico, la sitúan como una institución esencial para lograr los objetivos de desarrollo sostenible en la metrópolis barcelonesa. En este sentido, los distintos planes de gobierno del AMB y otros planes sectoriales toman como referencia los objetivos de desarrollo sostenible (ODS) y la Nueva Agenda Urbana (NAU).

Desde la aprobación de la Agenda 2030 y la NAU, el AMB ha asistido a los Foros Internacionales de ONU-Habitat y ha participado en las redes internacionales de ciudades y en diferentes encuentros, para dar a conocer y promover este compromiso con los ODS desde una perspectiva metropolitana.

La Agenda Urbana del AMB que se presenta en este documento es una buena prueba de ello. Su naturaleza es de ámbito metropolitano, participativa, flexible en el horizonte 2050 y viva, puesto que forma parte de un proceso de reflexión constante que empieza en 2023 con la aprobación inicial del Plan director urbanístico metropolitano. Es una Agenda que destaca los elementos que singularizan el territorio metropolitano e incorpora los planes sectoriales de las competencias que la Ley 31/2010 atribuye a la Institución metropolitana. Estos 15 años de existencia de la tercera administración de Cataluña han sido la demostración de que las agendas urbanas deben tener en cuenta la dimensión metropolitana como ámbito territorial imprescindible para alcanzar los objetivos de la Agenda 2030 y la Nueva Agenda Urbana.

El mundo cambia deprisa y ya observamos cómo la revolución tecnológica, la gestión de los datos o la inteligencia artificial están cambiando la forma en que planificamos y gestionamos las ciudades y las metrópolis.

Con este documento que presentamos el AMB quiere establecer una hoja de ruta para los próximos años y contribuir a las agendas urbanas de algunos de los 36 ayuntamientos metropolitanos que ya tienen una.

Las áreas metropolitanas y las ciudades deben estar preparadas para este gran reto que supone renovar el compromiso global de una agenda de desarrollo compartida, equitativa, socialmente más justa y económicamente sostenible. Y el AMB expresa ese compromiso en la Agenda Urbana metropolitana.

### **Antonio Balmón**

Vicepresidente ejecutivo  
Área Metropolitana de Barcelona

# Sumario

## **5** 1. Naturaleza de la Agenda Urbana del Área Metropolitana de Barcelona

## **7** 2. Diagnósis territorial

- 7 2.1. EL ÁREA METROPOLITANA DE BARCELONA
- 8 2.2. SITUACIÓN Y ENCAJE TERRITORIAL
- 16 2.3. LAS DINÁMICAS METROPOLITANAS Y SUS EFECTOS TERRITORIALES
- 20 2.4. LOS INSTRUMENTOS DE ORIENTACIÓN DE LAS POLÍTICAS METROPOLITANAS A CORTO Y LARGO PLAZO

## **46** 3. Plan de acción

EJES Y OBJETIVOS

## **52** 4. Retos

- 54 4.1. LA MATRIZ BIOFÍSICA
- 59 4.2. LOS TEJIDOS RESIDENCIALES Y LA VIVIENDA
- 69 4.3. LOS ESPACIOS DE ACTIVIDAD ECONÓMICA
- 76 4.4. LAS DOTACIONES
- 82 4.5. LOS ESPACIOS Y LAS INFRAESTRUCTURAS DE MOVILIDAD
- 90 4.6. LOS FLUJOS METABÓLICOS
- 97 4.7. DESARROLLO SOCIAL Y ECONÓMICO
- 100 4.8. LA GESTIÓN Y LA GOBERNANZA

## **104** 5. Participación

- 104 5.1. ANTECEDENTES
- 106 5.2. EL DOCUMENTO DE AVANCE DEL PDUM, 2016-2018
- 111 5.3. EL DOCUMENTO PARA LA APROBACIÓN INICIAL, 2019-2023
- 114 5.4. LAS COLABORACIONES EN LA REDACCIÓN DEL PDUM (2014-2022). UN BALANCE

## **116** 6. Gobernanza de la Agenda Urbana del Área Metropolitana de Barcelona

## **117** 7. Seguimiento y evaluación

- 117 7.1. OBJETIVO
- 117 7.2. ESTRUCTURA DEL SISTEMA

# 1

# Naturaleza de la Agenda Urbana del Área Metropolitana de Barcelona



La Agenda Urbana metropolitana es el documento de referencia para desplegar de forma coherente e integrada las futuras acciones del Área Metropolitana de Barcelona (AMB) en el horizonte 2050. Estas acciones están vinculadas a todas las responsabilidades y competencias del AMB en el territorio metropolitano, así como a los distintos planes y programas.

La Agenda presenta una serie de particularidades que determinan su naturaleza: el carácter metropolitano, la Agenda como proceso, la participación y el equilibrio entre determinación y flexibilidad.

## **El carácter metropolitano**

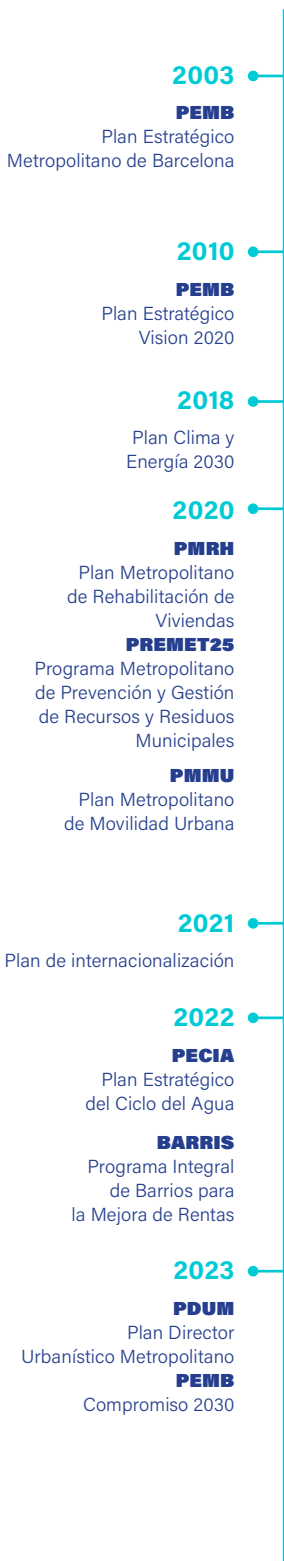
La Agenda subraya su carácter metropolitano por entender que la realidad a la que responde sobrepasa los límites territoriales de lo que se puede considerar urbano.

Existe también la voluntad de promover una visión y un tratamiento de las realidades funcionales y sociales en las que vive la mayor parte de la población europea, que, en la mayoría de los casos, no tiene una correspondencia administrativa, sino metropolitana.

Este enfoque promueve un cambio de orientación sustancial en la forma en que todos los gobiernos abordan las cuestiones relativas a sus realidades territoriales. Pero representa también un reto para la propia elaboración de la Agenda, ya que obliga a plantear cuestiones y a proponer soluciones metropolitanas.

## **La Agenda como proceso**

El inicio del proceso de elaboración de la Agenda lo marca el Plan Director Urbanístico Metropolitano (PDUM), aprobado inicialmente en 2023 y que, por su naturaleza, reúne la mayoría de los requisitos exigibles en un documento de características similares a la Agenda Urbana Española. Se incluyen también el resto de instrumentos de ordenación territorial y urbanística y los planes sectoriales del AMB, aprobados por los órganos competentes de esta institución: Plan de Actuación Metropolitano, Reflexión Estratégica Metropolitana, Plan Clima y Energía 2030, Plan de Sostenibilidad Ambiental (PSA), Plan



Metropolitano de Movilidad Urbana (PMMU) 2019-2024 y 2025-2030, Plan Estratégico del Ciclo Integral del Agua (PECIA), Plan de Internacionalización del AMB 2021-2025, Programa Metropolitano de Prevención y Gestión de Recursos y Residuos Municipales (PREMET), Plan Metropolitano de Rehabilitación de Viviendas (PMRH), Programa de Actuaciones de Cohesión Territorial (PACTE) 2025-2028, Plan Estratégico Metropolitano de Barcelona - Compromiso Metropolitano 2030, Plan Social Metropolitano 2024-2027, Plan Especial de Protección del Medio Natural y del Paisaje del Parque Natural de la Sierra de Collserola (PEPNat) y modificación del Plan General Metropolitano (MPGM). Todo ello da una visión global y transversal de los objetivos y los retos futuros del territorio metropolitano.

La experiencia del PDUM ha servido para hacer una diagnosis del territorio metropolitano, identificar sus retos mediante debates y procesos participativos con un amplio abanico de representación de los diferentes actores del territorio, fijar los objetivos y proponer las actuaciones de carácter urbanístico aprobadas por el Consejo Metropolitano del AMB.

La Agenda incluye, pues, todos los planes sectoriales metropolitanos que, alineados y coherentes con el PDUM, fortalecen su estrategia y aspiran, en el futuro, a mejorarla como parte de un proceso que evoluciona y madura sus planteamientos y objetivos.

Se parte de las propuestas urbanísticas y se incorporan líneas de acción provenientes de todos los departamentos de la institución hasta convertirse en un documento integral y comprensivo del conjunto de actuaciones del AMB.

### La participación

La elaboración de la Agenda Urbana del AMB se basa en la participación tanto interna como externa.

La participación interna la llevan a cabo los diferentes departamentos del AMB. Los responsables de estos departamentos han participado en las respectivas líneas de actuación, pero también en la definición conjunta de las características y las líneas generales de la Agenda.

La participación externa viene dada por el carácter metropolitano del AMB. En este sentido, y más allá de su representación en los distintos órganos descritos en el apartado 1.4, los 36 ayuntamientos de los municipios metropolitanos participan directamente en la elaboración de los documentos estratégicos del AMB.

Además, su naturaleza como ente local otorga al AMB una proximidad a la ciudadanía que le permite conocer de primera mano sus requisitos y necesidades. Por este motivo, como también se detalla en el capítulo 5, tanto el PDUM como la Agenda Urbana del AMB dan especial importancia a la participación de la ciudadanía, tanto individualmente como a partir de las entidades y las asociaciones en las que se organiza la sociedad civil.

### El equilibrio entre la determinación y la flexibilidad

Una agenda urbana que debe guiar el desarrollo de las políticas metropolitanas hasta el 2050 debe ser capaz de adaptarse a las continuas transformaciones territoriales, sociales y tecnológicas que se producirán a lo largo del próximo cuarto de siglo. Pero debe ser capaz también de trascender posicionamientos ideológicos. La Agenda Urbana del AMB intenta ser lo más precisa posible en sus determinaciones a fin de orientar lo mejor posible las actuaciones que se acaben llevando a cabo. Pero, al mismo tiempo, incorpora un componente de flexibilidad que permita adaptar las características de estas actuaciones a los criterios imperantes en cada momento.

# 2 Diagnòsis territorial



Con el fin de garantizar que las distintas líneas de actuación que propone la Agenda Urbana del AMB se ajusten al territorio metropolitano, hay que conocer cuáles son las dinámicas que afectan a su población y actividad y, sobre todo, cuáles son los elementos espaciales que quedan afectados por estas dinámicas, que son aquellos en los que pueden incidir. Este apartado hace una diagnòsis sintética del área metropolitana de Barcelona y remite a otros documentos para una descripción más extensa y detallada.

## 2.1. EL ÁREA METROPOLITANA DE BARCELONA

El territorio del área metropolitana de Barcelona, tal como fue delimitada en la Ley 31/2010, de 3 de agosto, del Área Metropolitana de Barcelona, se extiende a lo largo de las 63.478 ha que cubren la superficie de sus 36 municipios.

Este ámbito ocupa el terreno accidentado en torno a la sierra de Collserola, en medio de la cordillera Litoral: el estrecho ensanchamiento que se abre en la llanura litoral entre los ríos Llobregat y Besòs, el curso bajo de estos dos ríos, la pequeña parte de la llanura del Vallès situada al norte del macizo de Collserola y las vertientes orientales del macizo de Garraf y la sierra de Ordal.

Esta situación y su ubicación respecto a los elementos estructurantes del relieve han otorgado al área metropolitana una accesibilidad natural que le ha permitido articular un territorio mucho más extenso a su alrededor. Pero, al mismo tiempo, han condicionado su desarrollo, tanto en lo que se refiere a los asentamientos urbanos como a las principales infraestructuras de comunicación. La proporción relativamente baja de suelo con pendientes moderadas (solo un 38,4 % de los suelos del área metropolitana tienen una pendiente inferior al 20 %) ha obligado a ocupar intensivamente el espacio disponible y a combinar usos residenciales, de actividad económica e infraestructurales, que obedecen, a veces, a las necesidades urgentes de cada nueva etapa de desarrollo más que a un proceso de planeamiento ordenado.

Esta dificultad ha obligado, por un lado, a alcanzar unas densidades urbanas mucho mayores que las de la mayor parte de las metrópolis europeas para albergar sus 3.353.348 habitantes actuales (52,8 habitantes por hectárea). Pero también, por otro lado, a iniciar un proceso de expansión progresiva que va ocupando territorios cada vez más extensos, de forma que las lógicas que gobiernan sus dinámicas demográficas y económicas respondan a ámbitos funcionales que sobrepasan cada vez más los límites estrictos del área metropolitana.

## 2.2. SITUACIÓN Y ENCAJE TERRITORIAL

Las dinámicas sociales, económicas y territoriales que afectan al área metropolitana de Barcelona y condicionan su desarrollo responden, la mayoría de las veces, a lógicas de escala territorial superior: el sistema mundial de ciudades, el contexto europeo y mediterráneo, los ejes de relación con España, la Cataluña nodal y, finalmente, el resto de la región metropolitana de Barcelona.

### 2.2.1. El papel del área metropolitana en el sistema mundial de ciudades

Desde la integración de España en la Unión Europea (1986), el área metropolitana de Barcelona está experimentando un creciente proceso de apertura que se manifiesta tanto en el movimiento de personas como en el de mercancías y en los flujos monetarios. En las dos últimas décadas, esta internacionalización aún ha sido más acusada. Así, entre 1999 y 2019 las importaciones en la provincia de Barcelona aumentaron un 157 %, y las exportaciones, un 174 %. Buena parte de este movimiento de mercancías se produjo a través del puerto de Barcelona, que en el mismo período de tiempo aumentó su tráfico total de mercancías un 237 %, especialmente las transportadas en contenedores, que se triplicaron. Al mismo tiempo, los flujos internacionales de personas experimentaron incrementos aún más significativos, tanto en el mismo puerto, donde los pasajeros aumentaron un 465 %, como en el aeropuerto, donde se multiplicaron por 5,5. Así pues, el área metropolitana de Barcelona incrementa sus flujos con el exterior y lo hace, además, ensanchando su ámbito de intercambio hasta abarcar la totalidad del planeta.

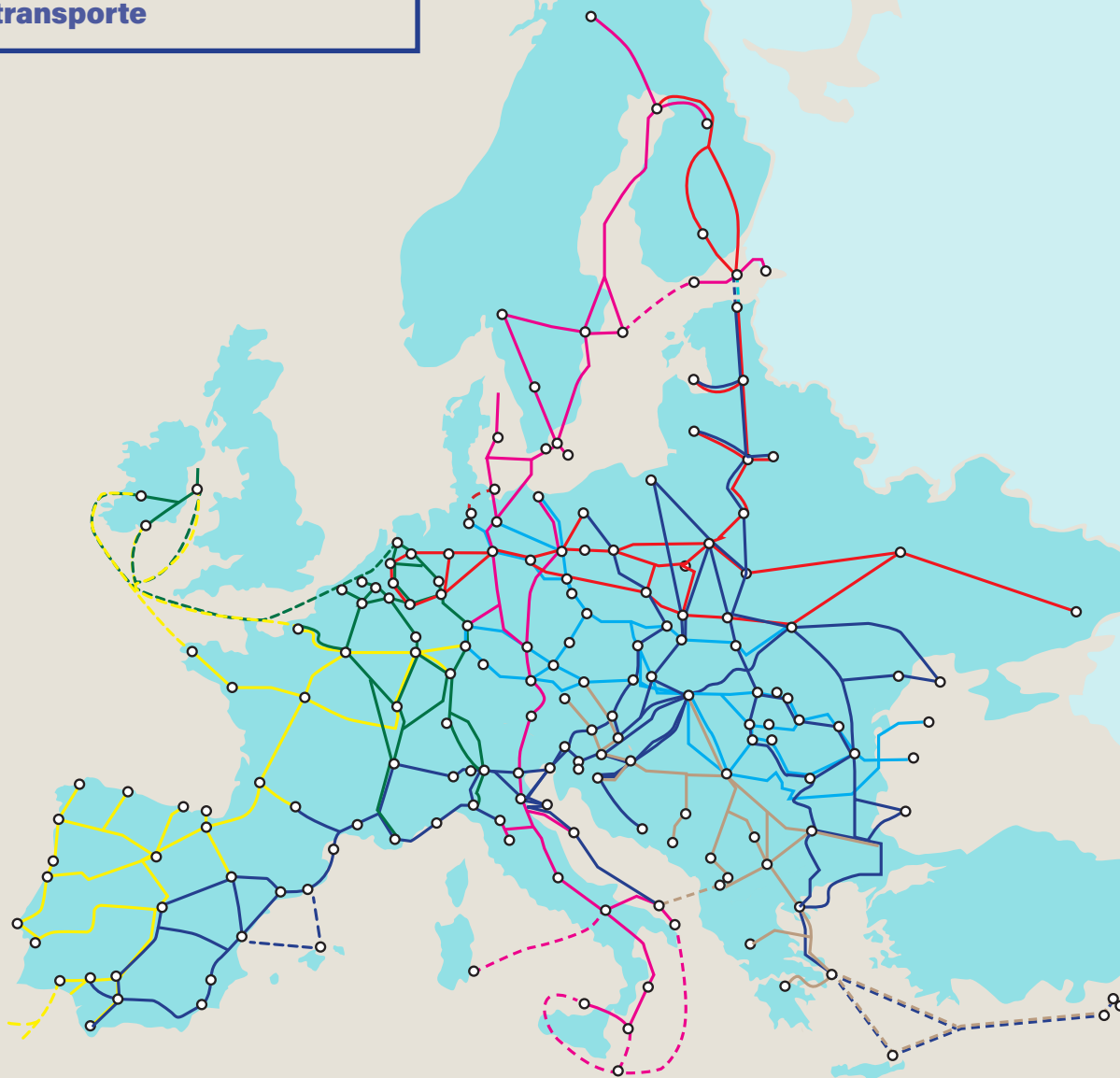
Pese a este proceso de internacionalización, el peso de Barcelona en el contexto mundial de ciudades es moderado, tanto en términos de población como de actividad. Así, si bien en 1950 Barcelona ocupaba el 30.º lugar entre las principales aglomeraciones metropolitanas mundiales (con más de 300.000 habitantes), en 2015 había bajado hasta el puesto 69.

El proceso de urbanización a escala mundial que ha permitido pasar de una población eminentemente rural (el 70,4 % en 1950) a una mayoritariamente urbana desde principios del siglo XXI ha sido posible gracias, sobre todo, al espectacular crecimiento de las ciudades chinas y del sudeste asiático, crecimiento que está previsto que continúe a lo largo de las próximas décadas y al que se sumarán un buen número de metrópolis africanas. En 2035, en el mundo habrá casi unas cincuenta aglomeraciones de más de 10 millones de habitantes, y algunas, como Delhi, Tokio, Shanghái, Daca, El Cairo y Bombay, superarán con creces los 25 millones de habitantes.

Este desplazamiento del centro de gravedad urbano se corresponde, lógicamente, con el de la población y el de las actividades económicas. La concentración más elevada de población, de sedes de las corporaciones más importantes, de tráfico aéreo y portuario o de flujos monetarios en otras metrópolis mundiales aleja a Barcelona de las primeras posiciones de lo que se ha denominado *sistema mundial de ciudades* o *red de ciudades globales*. Ahora bien, esta posición más moderada, lejos de constituir un motivo de preocupación representa, en muchos aspectos, un valor para Barcelona.

En primer lugar, porque los volúmenes demográficos y de actividad necesarios para que una ciudad se convierta en una de las principales capitales mundiales a menudo resultan excesivos a la hora de garantizar unas elevadas condiciones de habitabilidad y de calidad ambiental. Así, los sacrificios que exige estar presente en las primeras posiciones del sistema mundial de ciudades son considerables y se sitúan al mismo nivel que los beneficios económicos y empresariales que conlleva. En segundo

### El corredor mediterráneo en la red transeuropea de transporte



Fuente: Comisión Europea.

lugar, porque el modelo que durante muchos siglos ha caracterizado a Barcelona como ciudad mediterránea implica unas características urbanas de dimensiones, proporción e integración con su entorno difícilmente compatibles con los parámetros que guían los procesos de desarrollo de las grandes concentraciones mundiales. En tercer lugar, porque estas mismas características y particularidades pueden llevar a Barcelona a desempeñar otros papeles a escala mundial más allá de los que se basan en la acumulación y la competencia con otras áreas urbanas y que son, precisamente, los que le confieren su valor propio como lugar. Prueba de ello es que, al margen de los indicadores puramente cuantitativos, y tal como muestran los numerosos índices internacionales que valoran los aspectos cualitativos de la vida de las ciudades, Barcelona siempre ocupa una de las primeras posiciones en las clasificaciones de atraktividad.

### 2.2.2. Los contextos europeo y mediterráneo

El sistema europeo de ciudades se ha analizado ampliamente, no solo desde el punto de vista académico, sino también para articular las políticas de la Unión Europea. Pese a ello, la Unión Europea no define un sistema urbano determinado, ni mucho menos unas funciones específicas para cada área urbana. Los diversos documentos de referencia, como la Agenda Territorial Europea, abogan por un desarrollo territorial integrado, policéntrico y equilibrado, desarrollado con criterios de entorno saludable, economía circular y movilidad sostenible en el que las áreas urbanas deberán desempeñar, lógicamente, un papel preponderante. No obstante, las orientaciones en este sentido son lo suficientemente abstractas para dejar un amplio margen de acción. De hecho, el tratamiento comunitario de las áreas urbanas queda determinado más directamente por dos políticas concretas: la política regional y la política de transporte.

Así, la Dirección General de Política Regional y Urbana de la Comisión Europea ha desarrollado un complejo y ambicioso sistema de iniciativas, programas y documentos de referencia que, más allá de las líneas de financiación que representan, aportan claves significativas sobre el modelo de desarrollo urbano y el papel de las ciudades en los objetivos generales de competitividad, cohesión y sostenibilidad de la Unión Europea. En un intento por unificar y simplificar los numerosos instrumentos y regulaciones a escala comunitaria para lograr una gestión más eficiente, la Agenda Urbana para la Unión Europea sintetiza la orientación actual de estas políticas y destaca catorce temas clave en materia urbana para el período 2021-2027.

El tratamiento de estos temas será la base de la política regional europea y, en consecuencia, determinará en gran medida el reparto de los fondos estructurales europeos.

Junto a los proyectos que desarrollen individualmente los Estados y las administraciones regionales y locales en el marco de políticas urbanas, el papel de cada ciudad en el escenario europeo está claramente determinado por la política de transporte terrestre. En este sentido, el esquema básico de estructuración de esta red de transporte define nueve ejes que cubren la totalidad del territorio europeo, uno de los cuales corresponde al corredor mediterráneo. Este corredor, sobre el cual se encuentra el área metropolitana de Barcelona, tiene un triple origen en Algeciras, Sevilla y Madrid y atraviesa el sur del continente hasta la frontera con Ucrania. De esta forma, une Barcelona con áreas urbanas de la importancia de Madrid, Valencia, Marsella, Lyon, Turín, Milán, Zagreb y Budapest. Esta estructura básica es ampliada en el ámbito ferroviario por propuestas como la promovida por la FERRMED, que ramifica el corredor mediterráneo para conectarlo con el norte y el centro de Europa y lo prolonga hasta el continente asiático. En el área metropolitana de Barcelona, el corredor mediterráneo fundamenta su potencial en la importante actividad económica del ámbito que aún, así como en la existencia de puertas de intercambio de mercancías, tales como el puerto y, en menor medida, el aeropuerto.

El contexto europeo indica, pues, al área metropolitana de Barcelona unos principios orientadores para sus políticas y proyectos urbanos de acuerdo con las demás áreas urbanas europeas, asignándole un papel articulador de las relaciones en el sur del continente.

### 2.2.3. Los principales ejes de relación con España

A diferencia del corazón del continente europeo, en la península ibérica las interrelaciones entre las áreas metropolitanas no cubren de forma intensiva la práctica totalidad del territorio. En España, las relaciones entre las principales aglomeraciones urbanas se articulan mediante una serie de ejes que se alternan con extensas zonas de ocupación baja o muy baja. Junto a la estructura radial con centro en Madrid, la red urbana española se organiza básicamente a partir del mencionado eje del Mediterráneo (desde Algeciras y Málaga hasta Girona, pasando por las capitales andaluzas, el archipiélago urbano murciano, el litoral del este peninsular, Tarragona y Barcelona), el eje del Ebro (desde Barcelona y Tarragona hasta el País Vasco, pasando por Lleida, Zaragoza y La Rioja) y la cornisa cantábrica (desde el País Vasco hasta Vigo, pasando por las capitales cántabra y asturiana).

Esta articulación lineal ha estructurado tradicionalmente los movimientos inmigratorios hacia Cataluña provenientes de las demás comunidades autónomas. Pero, sobre todo, facilita el establecimiento de relaciones y el surgimiento de sinergias, al tiempo que ofrece un enorme potencial para la distribución de las funciones metropolitanas a partir de las características y las capacidades de cada territorio. Así, junto al eje mediterráneo, el eje del Ebro se convierte también en un ámbito de oportunidades especialmente destacado para el área metropolitana de Barcelona.

En el primero, la infraestructura asociada al corredor mediterráneo debe servir para fomentar los movimientos de mercancías que resultan de la importante producción industrial y agrícola del litoral español. En este sentido, son prioritarias las conexiones del tejido productivo con la infraestructura vial y ferroviaria, especialmente con las estaciones de intercambio de mercancías. Por el área metropolitana de Barcelona discurre una parte relativamente pequeña del trazado principal de estas vías; pero, al ser uno de los núcleos de producción y consumo más importantes y disponer de potentes instalaciones portuarias, necesita el acceso a esta infraestructura y, en concreto, a los intercambiadores de mercancías entre los tres modos: viario-ferroviario, marítimo-viario y marítimo-ferroviario. El siguiente subapartado detalla este aspecto.

En el caso del eje del Ebro, el principal interés radica en facilitar el movimiento de mercancías con el centro y el norte de la península y en fomentar la complementariedad funcional con el ámbito aragonés. Hace años que las autoridades aragonesas aprovechan su posición estratégica entre las cuatro regiones españolas más dinámicas (Madrid, País Vasco, el este peninsular y Cataluña) para convertir el área de Zaragoza en el núcleo estratégico de la logística y la distribución en España. La buena accesibilidad y disponibilidad de suelo han sido los motivos que han impulsado proyectos como la Plataforma Logística de Zaragoza (PLAZA) o la importante inversión infraestructural a su alrededor. En este sentido, la conexión con el eje del Ebro debe permitir al área metropolitana de Barcelona distribuir las actividades económicas en función de sus necesidades y capacidades espaciales, y tener como referencia un territorio que trasciende no únicamente su propio ámbito, sino también el de Cataluña. Así, por ejemplo, la parte de la actividad logística extensiva en el uso del suelo y que requiere una alta accesibilidad al transporte viario y ferroviario puede ubicarse en estos otros ámbitos.

#### 2.2.4. La relación con la Cataluña nodal

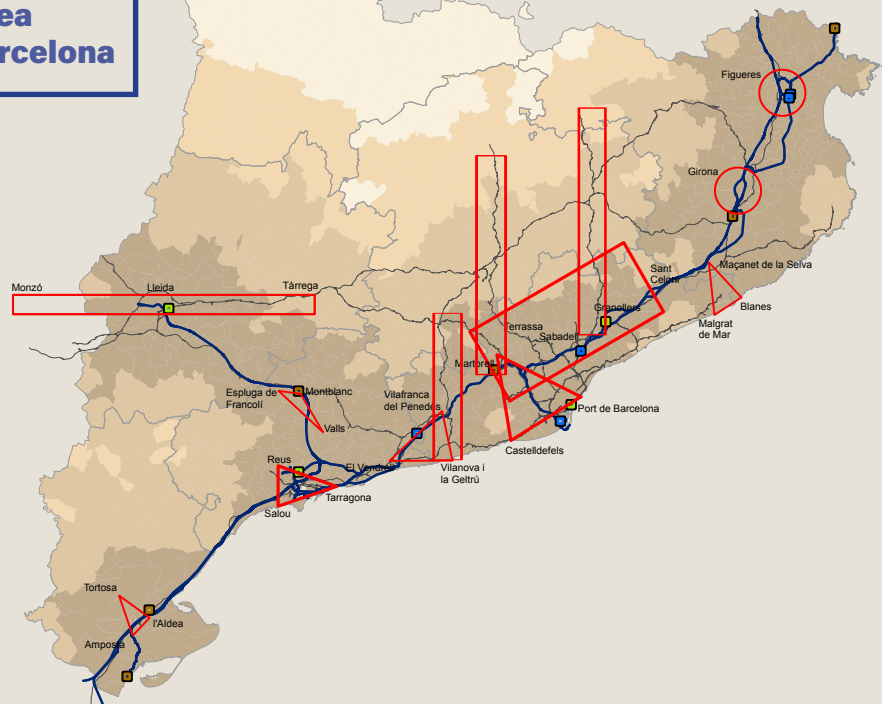
El área metropolitana de Barcelona disfruta de una accesibilidad natural privilegiada con respecto al resto del territorio catalán. Los 635 km<sup>2</sup> alrededor de la sierra de Collserola abarcan la parte central de un complejo sistema orográfico que no únicamente ha condicionado el desarrollo urbano, sino que, además, ha propiciado la configuración de una metrópolis capaz de articular un territorio mucho más extenso.

La posición del área metropolitana de Barcelona respecto a los principales elementos estructurantes del relieve catalán le ha dado de forma natural un enorme potencial de desarrollo como metrópolis. Aprovechando los corredores naturales que ofrece el relieve accidentado del territorio, a lo largo de los años se han ido extendiendo las vías de comunicación que actualmente configuran las redes de transporte que conectan el área metropolitana de Barcelona con el resto de Cataluña. Solo en el último siglo, la perforación de túneles en el subsuelo de las áreas más pobladas ha permitido superar dicho efecto condicionante.

Así, en lo que se refiere a la red viaria de gran capacidad, la autopista AP-2 y la autovía A-2 parten del llano de Barcelona para seguir el corredor del Llobregat hasta llegar a la depresión Prelitoral, donde coinciden con la AP-7, que la recorre íntegramente para conectar con las comarcas gerundenses en el norte y las comarcas tarraconenses en el sur.

La AP-2 y la A-2, por su parte, continúan hasta Lleida siguiendo la misma depresión Prelitoral y a través de El Montmell, en el caso de la primera, y siguiendo el propio Llobregat y el collado de El Bruc, en el caso de la segunda. Las conexiones desde el llano de Barcelona con las comarcas gerundenses y

## Ámbitos y ejes nodales de relación con el área metropolitana de Barcelona



Fuente: Instituto de Estudios Territoriales.

tarraconenses se completan por el litoral con la C-31 y la C-32. Las conexiones con el interior del país son servidas principalmente por la C-16, que atraviesa la sierra de Collserola para conectar con el curso del río Llobregat ya en el Bages, y por la C-17, que conecta con Osona mediante el eje Besòs-Congost. Ambas vías son una parte fundamental del esquema de articulación vertical de Cataluña y están apoyadas por la C-59 hasta el Eix Transversal (C-25) y, ya íntegramente fuera del área metropolitana, por la C-15 entre Vilanova i la Geltrú y Vilafranca del Penedès, y la C-37 entre Igualada y Manresa.

El sistema ferroviario, por su parte, aprovecha la localización del llano de Barcelona para articular un sistema de características marcadamente radiales. Así, sobre la depresión Litoral y en dirección norte discurre la línea R1 de Rodalies (sistema de trenes de cercanías) hasta Maçanet-Massanes, mientras que los tramos norte de la R2, la R3 y la R4 utilizan el paso del Besòs hasta el Vallès para dirigirse al mismo punto de Maçanet-Massanes (y, posteriormente, hasta Girona y Portbou) por el Congost, y en Manresa (y hasta Lleida) por Sabadell y Terrassa, respectivamente. Los tramos sur de las mismas líneas R2 y R4 atraviesan el curso del Llobregat hasta llegar a Sant Vicenç de Calders por el litoral y el prelitoral, respectivamente. Dicha doble confluencia en Maçanet-Massanes y Sant Vicenç de Calders da forma al conocido como «ocho ferroviario catalán», con centro en el llano de Barcelona y completado por el tramo transversal entre Granollers y Martorell, por donde discurre la línea R8. Otras líneas de Rodalies (R2 Aeropuerto, R7 hasta Cerdanyola-Universitat), los extremos de las líneas mencionadas o incluso las líneas de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC hasta Terrassa, Manresa e Igualada) refuerzan esta misma estructura eminentemente radial.

El área metropolitana de Barcelona recibe una atención destacada, como capital y centro articulador de la región que le rodea. Con todo, esta influencia se extiende al conjunto de Cataluña y, muy especialmente, a los ámbitos más cercanos y conectados a partir de los principales corredores naturales, donde las relaciones no solo son más intensas, sino que muestran también más complementariedad.

Así, de las numerosas relaciones y singularidades sectoriales que se dan en las comarcas de Ponent, un ámbito destaca especialmente por su posición, por su peso económico y por la capacidad de ver-

tebrar el territorio de su alrededor a partir de ejes comarcales y locales: el corredor de la autovía A-2. Actualmente, el eje de la A-2 da servicio a unas áreas industriales que llegan a ocupar una superficie superior a las 1.400 ha, una cifra elevada si se compara con las 1.900 ha de suelo de actividad del área metropolitana de Barcelona situadas sobre los corredores de infraestructura. Ahora bien, en términos de actividad, el eje ha quedado como un territorio expectante, con un elevado número de polígonos vacíos. Sin embargo, esta situación permite plantearse la relación con el ámbito metropolitano de Barcelona en clave de oportunidad a partir de la mejora del transporte de mercancías hasta el corredor mediterráneo y los puertos catalanes. Sin embargo, cabe decir, en este sentido, que la propuesta requeriría una mejora sustancial de la actual oferta ferroviaria.

La conectividad con los ámbitos urbanos de Tarragona y Girona ha generado un nuevo mapa de relaciones territoriales hasta el punto de extender al área metropolitana de Barcelona la cotidianidad de ambas áreas, que reflejan dos situaciones económicas y geográficas muy distintas. El flujo de relaciones entre estas áreas urbanas y Barcelona ha crecido notablemente a lo largo de la última década, lo que obliga a considerar la adopción de medidas tendentes a racionalizar las líneas. Esta racionalización debería basarse en un traspaso de servicios regionales hacia la línea de alta velocidad, que aprovecharía mejor este trazado y liberaría de intensidad los tramos compartidos con los servicios de Rodalies, pero que requeriría al mismo tiempo adoptar las medidas oportunas para reducir en origen la movilidad privada hasta las estaciones.

### 2.2.5. La región metropolitana de Barcelona: el ámbito central y los sistemas urbanos de la región

Ya hace décadas que el proceso urbanizador y las dinámicas territoriales han rebasado el ámbito estricto de la actual área metropolitana, tanto con respecto a sus relaciones funcionales cotidianas como con relación a la movilidad residencial y a los procesos de localización de las actividades económicas. La identificación, hace más de medio siglo, de una región de más de 3.000 km<sup>2</sup> como el verdadero ámbito territorial de referencia para las funciones metropolitanas de Barcelona fue finalmente reconocida con la aprobación, en el año 2010, del Plan Territorial Metropolitano de Barcelona. Este ámbito, idóneo para el planeamiento territorial, es demasiado extenso para el planeamiento urbanístico, pero precisamente por esa relación territorial contiene algunos elementos que el PDUM debe tener en consideración.

Este nivel de vinculación entre ambos ámbitos es tan intenso que las dinámicas residenciales y de actividad económica y las relaciones funcionales derivadas no pueden ser entendidas únicamente en el ámbito del área metropolitana, sino que deben ser consideradas junto con el resto de la región metropolitana. Junto a esta relación funcional, la contigüidad de los ámbitos hace necesario analizar detalladamente tres aspectos concretos: el sistema de espacios abiertos, los asentamientos y las infraestructuras de transporte. Este apartado aborda las cuestiones más destacadas relacionadas con estos tres temas.

En cuanto al sistema de espacios abiertos, la relación entre el área metropolitana y el resto de la región presenta siete elementos que tienen especial relevancia. Cuatro de estos elementos tienen que ver con los cursos fluviales del área metropolitana aguas arriba de sus límites para garantizar la continuidad de sus funciones ecosistémicas y sociales:

- La recuperación, preservación y ordenación del parque del río Llobregat más allá del desfiladero de Martorell, con la mejora del entorno del mosaico agroforestal, de las conectividades fluviales y ecosistémicas, así como de otros elementos patrimoniales que garanticen su continuidad cívica.
- La recuperación y ordenación del entorno de la riera de Rubí en el encaje de la matriz agroforestal.
- La continuidad del parque del río Ripoll como elemento vertebrador de los bordes y de los diferentes tejidos urbanos, hasta la confluencia con el río Besòs.

— La recuperación, consolidación y preservación de las rieras, los conectores y los cursos fluviales en el eje de la B-30/AP-7.

Junto a los cursos fluviales, las actividades primarias en el mosaico agroforestal, especialmente en la llanura del Vallès y en el Maresme, requieren una consideración especial. Estas actividades tienen una relación directa con la zona Xaragalls del Vallès, y su continuidad más allá del área metropolitana debe permitir diseñar actuaciones que revaloricen, mantengan y recuperen los espacios necesarios para garantizar la funcionalidad ambiental (conectores ecológicos, fluviales).

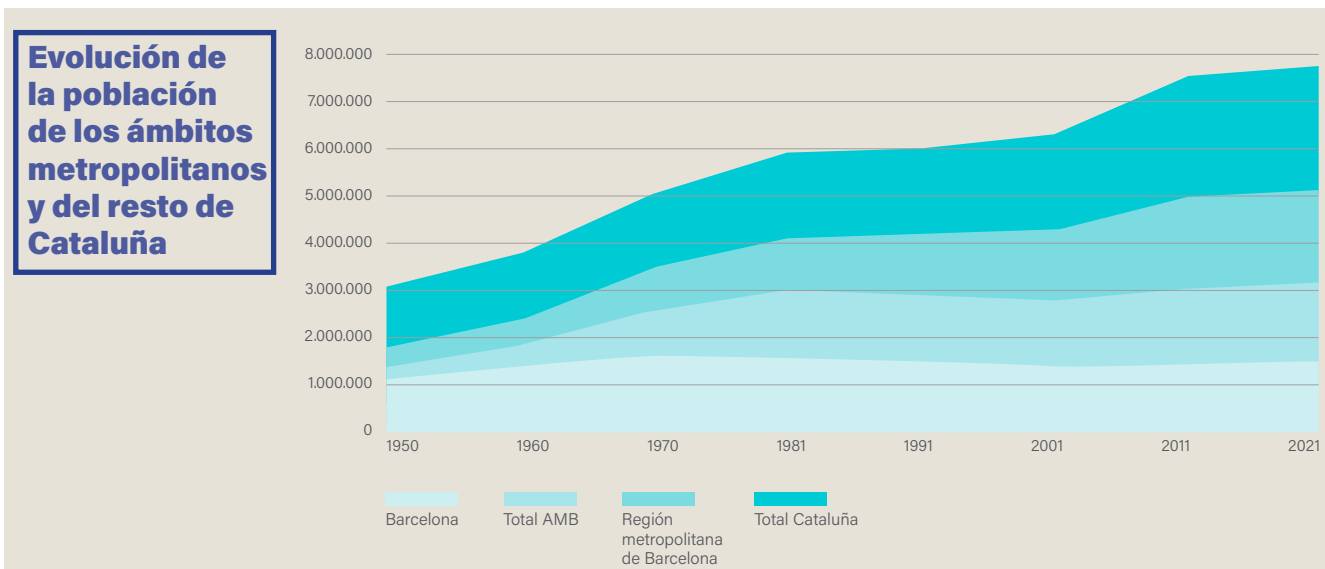
En el caso del Maresme, queda patente la vulnerabilidad de la sección litoral ante las transformaciones urbanísticas residenciales y el paso de las infraestructuras. Se trata de espacios que combinan las funciones ecosistémicas (sistema de rieras) con la productividad agraria, formada por los secanos y los viñedos en cotas intermedias y por espacios de huerta en contigüidad en la franja costera. Hay que preservar, pues, estos espacios como productores de una agricultura avanzada, pero también por su función de separadores de los continuos urbanos litorales.

El sexto elemento relacionado con los espacios abiertos lo constituyen las continuidades naturales de la cordillera de Marina, Sant Mateu y Céllecs, por un lado, y las montañas de Ordal y Garraf, por otro, con la valoración de los espacios agrarios que forman parte de estas, considerando su valor productivo y ambiental.

Por último, tienen especial relevancia las intervenciones que modifiquen las dinámicas costeras, dada la progresiva regresión de la línea del litoral. En el caso del Maresme, estas intervenciones van ligadas a la creciente ocupación del suelo, a los cortes originados por el paso de las infraestructuras y a la posición de los puertos de carácter recreativo. Teniendo en cuenta estos aspectos, habrá que potenciar la conectividad ecológica hacia el mar.

A su vez, los tejidos urbanos tienen múltiples puntos de contacto a ambos lados de los límites del área metropolitana, si bien algunos destacan por su importancia estratégica. Así, por un lado, en el ámbito de Martorell, la nueva centralidad alrededor de la estación ferroviaria tendrá una fuerte incidencia sobre su entorno e integrará sus diferentes niveles con otros medios de transporte. Al mismo tiempo, los tejidos de actividad en continuo urbano sobre la N-2a requerirán igualmente un tratamiento específico.

Por otro lado, se pueden identificar dos espacios de actividad económica por consolidar y reequipar, como son la zona sobre la riera de Caldes y el ámbito de la C-17 sur, de acuerdo con las estrategias que



deben aplicarse sobre los tejidos de actividad del área metropolitana. La intensa relación de los municipios del Vallès con el área metropolitana no se produce únicamente desde un punto de vista funcional, sino que también tiene una plasmación física. Así, los tejidos urbanos del Vallès muestran numerosos ejemplos de continuidad por encima de los límites del área metropolitana, como el de Barberà del Vallès y Sabadell, donde, además, la reserva correspondiente a la vía interpol, para confluir con la N-150, genera un ámbito de oportunidad de interés especial.

Igualmente, hay que tener en cuenta los diferentes sistemas urbanos de los que se compone el Maresme, condicionados por la geografía, por el diferente grado de comunicación con el área metropolitana y por otras «puertas territoriales», como el río Tordera y, más recientemente, el túnel de Parpers hacia el corazón del Vallès Oriental. Estos sistemas son el bajo Maresme, en continuidad con los municipios de Tiana y Montgat, Mataró y la riera de Argentona, el ámbito de Arenys y, finalmente, el alto Maresme. En el ámbito de Mataró, tienen un papel importante los espacios de actividad económica, principalmente ubicados en Mataró sur y sobre la riera de Argentona (C-60 - túnel de Parpers - AP-7).

Por su naturaleza, los elementos estructurales son los que presentan un mayor número de elementos de relación con el territorio que se extiende más allá de los límites del área metropolitana. Así, en lo que respecta al sistema viario, varias vías requieren definir su carácter de eje urbano y estructurante del transporte colectivo: la N-2a hasta Martorell, la C-1413a, la BP-1503 en Rubí, la BV-5001 en La Roca del Vallès o la antigua N-150 en Barberà del Vallès hasta Sabadell. Otras requieren ser abordadas desde la óptica de su integración y capacidad de conexión con otras vías: la continuidad de la B-24 y la reconsideración estructurante de la N-340 de Cervelló hacia Vallirana, la vía estructurante «interpol» desde Bellaterra hacia Sabadell, la carretera de Santa Perpètua de Mogoda, la C-17 desde La Llagosta hasta Lliçà d'Amunt, teniendo en cuenta la posible transformación de los usos que formen sus fachadas, los laterales de la B-30 o la fachada marítima en relación con la posible liberación de la N-II.

Algunas vías estructurantes necesitan, en cambio, la consideración de actuaciones que permitan incrementar su funcionalidad, especialmente desde el punto de vista de la mejora del transporte público ligero hacia el área metropolitana central, como son la C-32 en el Maresme sur hasta Mataró, enlazando con la C-60 (tramo Mataró-Granollers), o la C-59 - riera de Caldes. Finalmente, hay que evaluar los flujos de movilidad resultantes en relación con la prolongación de infraestructuras hacia las puertas de la región, como la C-32 hasta Lloret de Mar. Este caso toma una consideración especial por razón de su posición respecto al ámbito de Girona (descrito más arriba) y teniendo en cuenta su carácter de polo turístico importante.

En cuanto a la red ferroviaria, dos aspectos de la red de fuera del área metropolitana resultan especialmente relevantes: el desdoblamiento de la línea de Rodalies R3 y la mejora de los intercambiadores existentes entre las diferentes redes ferroviarias (Regional, Rodalies y FGC). Ambos inciden de forma directa sobre los flujos hacia el ámbito metropolitano central y requerirían tanto introducir nuevos intercambiadores como ubicar elementos de aparcamiento de intercambio estratégicos de gran capacidad (P+R). El intercambiador ferroviario entre las estaciones de FGC y de Rodalies en Hospital General - Rubí es un ejemplo claro de esta necesidad.

Con relación al ámbito costero y, más concretamente, al paso de la línea R1 por el Maresme, habría que estudiar las consideraciones del PTMB sobre la mejora de los trazados Barcelona-Mataró y Arenys de Mar - Maçanet de la Selva (modificación y desdoblamiento), en cuanto a sus implicaciones hacia el área metropolitana. Estas implicaciones, como en el caso de Badalona, se traducen en una modificación de los flujos de movilidad, en liberaciones u oportunidades de suelo, en nuevas centralidades y en una permeabilidad de la línea hacia los tejidos urbanos.

Junto al transporte de personas, el transporte de mercancías merece una atención especial, dado que el funcionamiento integrado de las redes viaria y ferroviaria, del puerto y del aeropuerto permite minimizar sustancialmente tanto los costes económicos como los impactos ambientales. Así, la construcción

de dos plataformas de intercambio de mercancías carretera-ferrocarril en La Llagosta y en Sant Esteve Sesrovires permitiría liberar el espacio ocupado por el actual intercambiador de El Morrot, crear una salida directa de las mercancías del puerto y posicionarse con respecto al corredor mediterráneo.

Hay que considerar, por último, que otras afectaciones o medidas previstas en torno al área metropolitana pueden alterar el esquema global de la movilidad. Así, el establecimiento de áreas de nueva centralidad entre Sabadell y Granollers, ligadas a las estaciones ferroviarias y a una mejora del sistema de transporte público sobre las infraestructuras viarias existentes, puede polarizar y diversificar los usos de estos nuevos centros en relación con los tejidos existentes y, en consecuencia, repercutir sobre las demandas globales de movilidad del ámbito central metropolitano. Igualmente, un área urbana de desarrollo nodal y de carácter policéntrico como la de Granollers - La Roca del Vallès - Canovelles puede alterar el esquema de movilidad del transporte público. Finalmente, el nodo de centralidad en torno a la estación de Vilafranca del Penedès, el crecimiento de Vilanova i la Geltrú como área de desarrollo nodal, y ejes como la carretera de Ordal, que estructuran los núcleos contiguos a la llanura del Penedès y diversas urbanizaciones dispersas, constituyen también puntos de interés para las posibles recuperaciones sobre la movilidad cotidiana que puedan conllevar.

Estos ámbitos de referencia principales en los que se inscribe el área barcelonesa representan oportunidades, pero también exigencias, que el AMB analiza con la profundidad necesaria en cada caso, tanto en lo que respecta a la relación con los diversos ámbitos como al impacto a escala local de las dinámicas que obedecen a las escalas superiores en las que se inscriben.

## 2.3. LAS DINÁMICAS METROPOLITANAS Y SUS EFECTOS TERRITORIALES

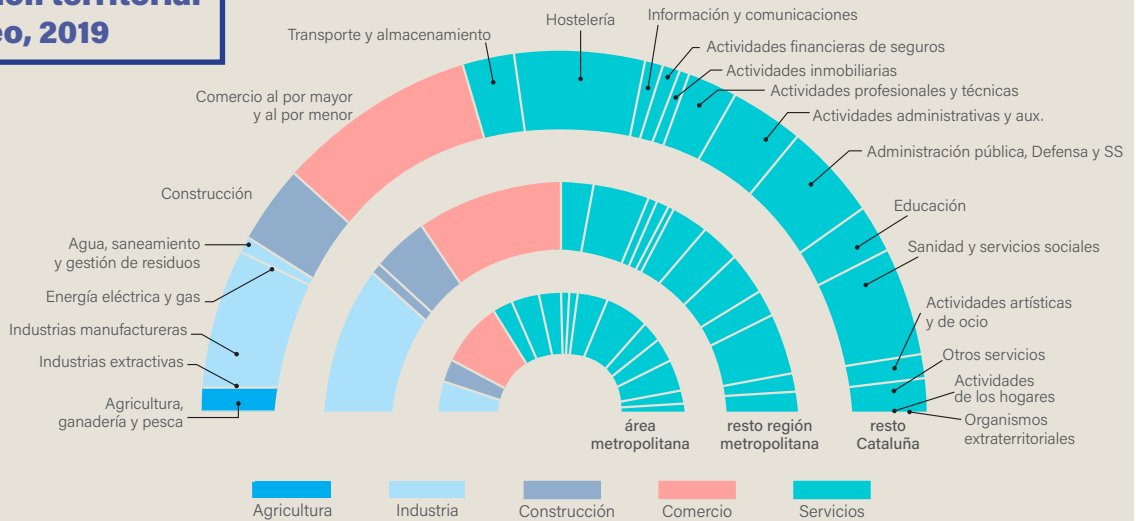
### 2.3.1. Las dinámicas metropolitanas y su evolución

Las dinámicas que protagonizan la población y las actividades metropolitanas responden a causas diversas y variables en el tiempo. Todas estas dinámicas deben analizarse a partir de los principales agentes que las generan, su evolución, sus características actuales y la previsión de su comportamiento futuro. Hay que tener en cuenta, igualmente, los flujos de movilidad y metabólicos que generan la interacción de estos agentes sobre el territorio, valorar los impactos que la persistencia de estas dinámicas ha tenido sobre el territorio metropolitano a través del suelo transformado, y avanzar, finalmente, su posible evolución en el escenario de cambio global que afronta el área metropolitana.

En cuanto a la población, en 2023 en el área metropolitana de Barcelona residían 3.353.348 personas. Esta cifra es el resultado de una compleja evolución de componentes vegetativos y migratorios en que la llegada de grandes contingentes de población proveniente del resto de Cataluña, de España y, recientemente, sobre todo, del extranjero ha sido siempre la variable con mayor incidencia. Fruto de esta evolución, la estructura sociodemográfica actual de la población metropolitana se caracteriza por dos grandes rasgos principales: la tendencia al envejecimiento y el aumento de la población extranjera, en especial la de origen extracomunitario. Estas dos tendencias tienen, a su vez, un comportamiento espacial distinto, de modo que la distribución territorial de la población sobre el territorio presenta variaciones significativas.

Las tendencias demográficas tendrán, además, una continuidad a lo largo de los próximos años que conllevará demandas específicas de vivienda y dotaciones. Así, las proyecciones tendenciales para el conjunto de la región metropolitana de Barcelona indican que la población va a llegar a los 5.871.725 habitantes en 2050, es decir, 595.136 personas más que en 2023, lo que representa un incremento del 11,3 %. Debido a la evolución demográfica y de la estructura de los hogares, esta población residirá en 2.534.586 viviendas principales, 475.117 más que las actuales, cifra que representa un incremento del 23 %. Esta necesidad de viviendas principales es fundamental para que el planeamiento urbanístico dimensione la propuesta en el área metropolitana de Barcelona con el objetivo de maximizar la acogida de población, ajustándose siempre a criterios de sostenibilidad, funcionalidad y habitabilidad, y

## Distribución territorial del empleo, 2019



Fuente: Servicio de Redacción del Plan Director.

garantice que, junto al potencial de viviendas de la segunda corona, se pueda dar satisfacción al total de la demanda.

Por su parte, la actividad económica del área metropolitana también debe enmarcarse en el conjunto de la región metropolitana de Barcelona e incluso de Cataluña para entender su lógica de funcionamiento. La consideración de este ámbito ampliado es especialmente necesaria tanto en lo que se refiere a las dinámicas de desconcentración de actividades del ámbito central como a la complementariedad entre las actividades ubicadas en los diversos ámbitos y la localización de determinados espacios e infraestructuras de apoyo a la actividad económica que no pueden ser ubicados en el ámbito central.

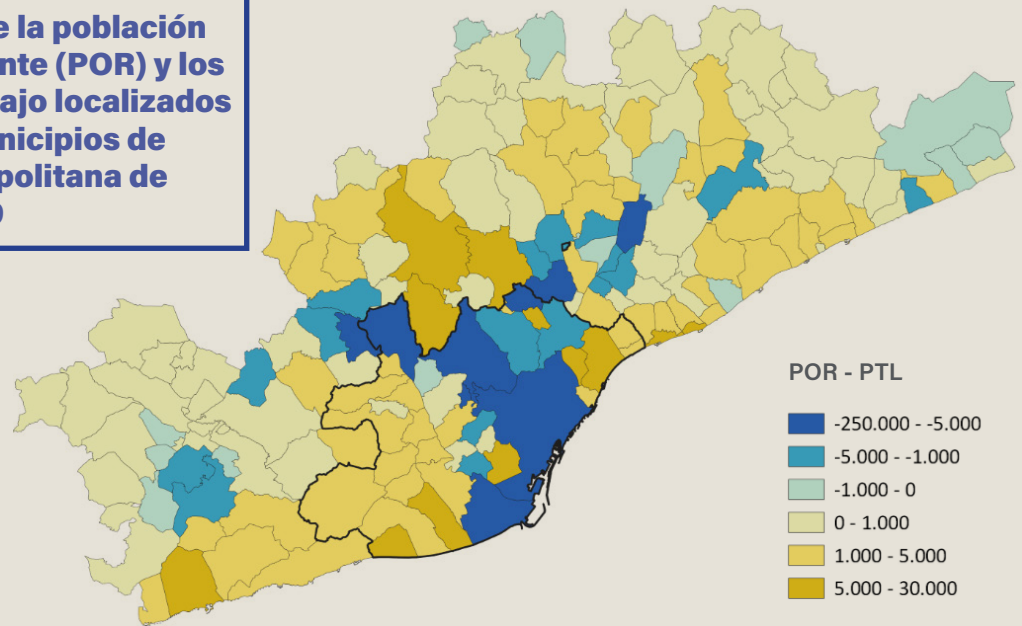
El área metropolitana concentra casi la mitad (46,6 %) del empleo de Cataluña y el 50,7 % del valor añadido bruto. Sin embargo, muestra una especialización relativa en algunos sectores, básicamente los que requieren una centralidad territorial, ya sea por motivos de densidad, de accesibilidad, de proximidad a determinadas infraestructuras o, sencillamente, de influencia. Se trata, en esencia, de actividad terciaria, sobre todo no comercial, aunque la menor presencia de industria manufacturera y actividades agrarias no esconde su importancia estratégica.

En cualquier caso, la concentración de la actividad, junto con la distribución de la población, provoca un desequilibrio funcional que tiene un reflejo tanto a nivel municipal como del conjunto del área metropolitana, de modo que la especialización relativa en actividad acaba por compensarse con la especialización residencial del resto de la región. Estas divergencias entre el lugar en el que reside la población y el lugar en el que desempeña sus principales actividades son responsables de buena parte de los desplazamientos cotidianos, pero son también el resultado de un largo proceso de configuración territorial que ha tendido a favorecer un determinado modelo de movilidad.

En este modelo, el transporte motorizado –y, dentro de este, el vehículo privado– es predominante, en especial en los ámbitos más periféricos del área metropolitana, y más aún en las relaciones con el exterior. Los desplazamientos a pie y en bicicleta, que permiten una movilidad activa, deben competir con los demás medios y, a menudo, superar las características de unos tejidos urbanos que no los favorecen.

Junto a estos flujos de movilidad, la vida y la organización de la ciudad se sustentan sobre múltiples y constantes flujos de entrada de alimentos, energía, agua, materias primas e información, así como de salida de productos manufacturados, emisiones, residuos e información procesada, entre otros. Este conjunto de entradas y salidas y los procesos internos de transformación constituyen el metabolismo urbano, que relaciona unos elementos consumidores (usos antrópicos) con unos elementos naturales generadores de recursos y servicios ecosistémicos (matriz biofísica) por medio de un canal de aprovechamiento (redes e infraestructuras de servicio). Las políticas urbanas del AMB otorgan especial atención a este contexto de demanda y oferta relacionadas con la distribución territorial de intensidades de uso antrópico y de recursos y servicios ecosistémicos, dado que lo considera esencial para la mejora del funcionamiento metabólico de las ciudades.

### Diferencia entre la población ocupada residente (POR) y los puestos de trabajo localizados (PTL) en los municipios de la región metropolitana de Barcelona, 2019



Fuente: Servicio de Redacción del Plan Director.

### 2.3.2. La base territorial y urbanística

Las dinámicas protagonizadas por la población y la actividad económica metropolitanas, así como los flujos que generan, han tenido numerosos efectos sobre el territorio metropolitano, y los continuarán teniendo en los próximos años. Estos efectos espaciales son precisamente el objeto de las políticas y las actuaciones territoriales del AMB en materia urbana, de diversidad e inclusión social, de calidad de vida, de innovación, de sostenibilidad, etc., y, por tanto, las que determinarán el contenido y la orientación de esta Agenda. Así, la incidencia de las variaciones de población se manifestará sobre la demanda de vivienda, de servicios o de equipamientos; la actividad económica afectará a las grandes áreas especializadas o a las grandes infraestructuras que le dan apoyo, y la distribución territorial de ambas tendrá efectos sobre los delicados equilibrios de la matriz biofísica, sobre la necesidad de servicios e infraestructuras de movilidad o sobre las redes que deben servir los flujos metabólicos.

A pesar del elevado consumo de suelo que ha supuesto la fuerte presión antrópica, el área metropolitana de Barcelona mantiene todavía una elevada biodiversidad, basada en múltiples tipos de espacios que se combinan en su reducido territorio hasta ocupar casi el 68 % de su superficie: de los espacios naturales y agrarios a los espacios verdes públicos y los espacios de borde e intersticiales de las grandes infraestructuras que se infiltran y operan dentro de los asentamientos urbanos aportando calidad urbana y biodiversidad.

Sin embargo, hoy día diversas alteraciones y amenazas afectan a la matriz biofísica metropolitana: los procesos de forestación, deforestación y abandono de cultivos; la fragmentación del paisaje, especialmente patente en los espacios de contacto con el suelo urbanizado; las señales de abandono de estos puntos en concreto, que han pasado a convertirse en bordes entre dos sistemas diferenciados y que actualmente son espacios con usos indecisos, frágiles y circunstanciales que acumulan fracturas y degradación urbana; la falta de una visión metropolitana en la planificación y la ejecución del verde urbano, o las carencias en cuanto al régimen de protección existente y la gestión del espacio agroforestal. A todas estas amenazas hay que añadir las derivadas del cambio climático, que incrementarán la vulnerabilidad del área metropolitana en cuanto a aspectos tan relevantes como los recursos hídricos, la inundabilidad, la conservación del litoral, el mantenimiento del espacio agroforestal y el aumento del calor.

Sobre este mismo territorio, los tejidos residenciales se han ido desarrollando según una gran diversidad de morfologías y situaciones urbanísticas derivadas de su función, localización relativa y rol metropolitano que desarrollan según su contexto territorial. Se han configurado, así, formas de residir diferentes que dan lugar a tres grandes tipos residenciales: las ciudades en continuidad en la llanura, las ciudades nodales entrelazadas y los paisajes de baja densidad. Estos tipos muestran características

y necesidades diferenciadas, pero los tres requieren un tratamiento en cuanto a aspectos como la integración física, la compleción que permita salvar discontinuidades, la articulación, la transformación, la rehabilitación, la calidad ambiental de los tejidos, las condiciones del espacio público, la segregación social, la escasa proporción de vivienda asequible, las disfunciones del parque y el elevado volumen de demanda que puede quedar excluida del acceso a la vivienda. Sin embargo, será necesario que con un enfoque común las soluciones se ajusten a la diversidad de las tres realidades a la hora de plantear propuestas de mejora.

Por su parte, la actividad económica presenta una gran diversidad de demandas en cuanto a los espacios donde se desarrolla, si bien las de características más particulares y que, en consecuencia, hay que atender con respuestas difícilmente aplicables a otras partes de la metrópolis, son las que afectan a las áreas especializadas de actividad. Estas áreas necesitan proteger la actividad industrial que se desarrolla en ellas, pero también flexibilizar los usos que admiten, facilitar la localización de la actividad logística, dotarse de transporte público y elementos para la movilidad sostenible, redefinir los estándares para adaptarlos a las necesidades de las empresas o mejorar sus condiciones físicas, ambientales, funcionales y de seguridad personal. Paralelamente, debe considerarse que la mayor parte de la actividad económica, tanto en lo que se refiere a la producción como al empleo, tiene lugar en espacios mixtos, en forma de servicios diversos, pero también de actividades productivas que se ubican en los tejidos residenciales. En estos tejidos hay que promover la mezcla de usos, pero al mismo tiempo regular aquellas actividades que pueden entrar en competencia con las necesidades de la población residencial, tanto por lo que respecta al espacio público como al acceso a la vivienda.

En el caso de las dotaciones, los esfuerzos hechos por el Plan General Metropolitano y las demás figuras de planeamiento urbanístico del área metropolitana de Barcelona en los últimos años han provisto de suelo suficiente para atender a las necesidades de equipamientos de la población. Ahora bien, la distribución territorial de los equipamientos es heterogénea, y su oferta no siempre se adecua a las necesidades de la población y las empresas. Respecto a los espacios libres, más allá del cumplimiento de los estándares cuantitativos que determina la legislación urbanística, su distribución territorial a menudo no se ajusta a criterios de equidad, proximidad, salud e inclusión.

La configuración del actual sistema de infraestructuras de transporte, por su parte, ha permitido el desarrollo y el crecimiento económico del área metropolitana de Barcelona, pero al mismo tiempo ha provocado diversos impactos sobre el territorio. El surgimiento de un modelo de movilidad basado en el transporte privado en detrimento del público y, sobre todo, de los desplazamientos a pie o en bicicleta es responsable de un gran consumo de carburantes y del incremento de emisiones y contaminación atmosférica y sonora, con los elevados costes internos y externos que ello comporta. Su impacto territorial se manifiesta tanto en forma del consumo directo de suelo que generan las infraestructuras viarias y ferroviarias como por la fragmentación territorial de los espacios abiertos y los tejidos urbanos que genera su estructura lineal.

Por último, las redes de servicios que conducen y regulan los principales flujos metabólicos de la metrópolis suman a la complejidad que presenta su despliegue y funcionamiento sobre un territorio densamente ocupado la incertidumbre que representan los previsible cambios que se producirán a lo largo de los próximos años. Esta incertidumbre se manifiesta tanto en la disponibilidad de los elementos que sirven (el agua, la energía, los materiales y la información) como en la necesidad de consumirlos y tratarlos de un modo más sostenible. La complejidad y la incertidumbre se concretan, para las políticas urbanas que debe desarrollar el AMB, en la necesidad de ajustar las reservas de servicios técnicos a la realidad de las infraestructuras existentes y al crecimiento o la transformación previstos para estas infraestructuras, así como de aumentar dichas reservas cuando proceda. Pero reclaman, igualmente, acciones tan diversas como mejorar y aumentar los sistemas que regulan el agua en episodios de grandes precipitaciones, incrementar el uso de fuentes alternativas de agua, planificar el potencial de energías renovables, dar respuesta a la electrificación de la demanda energética, integrar las infraestructuras eléctricas que generan impacto en el espacio urbano o los espacios abiertos, ubicar

e integrar las infraestructuras de tratamiento y gestión de residuos, u ordenar y regular las actividades relacionadas con el sistema alimentario en clave agroecológica.

La Agenda Urbana del AMB no solo pretende guiar la toma de decisiones en cada uno de los niveles organizativos en los que se produce, sino hacerlo, sobre todo, de una forma integrada que sea capaz de garantizar la coherencia vertical (organizativa) y horizontal (temática) de todas las políticas de la Administración metropolitana.

Para ello, se basa en una estructura modular que parte de cuatro ejes temáticos, que se despliegan en una docena de objetivos específicos. Cada uno de estos objetivos se traduce en acciones concretas a partir de los instrumentos de que dispone el AMB gracias a sus competencias y recursos.

Se trata, en cualquier caso, de unos ejes, objetivos, instrumentos y acciones identificados en el marco de sus competencias, que, al no comprender la totalidad de facetas que afectan al territorio del área metropolitana y sus habitantes, deben compaginarse con las competencias que dependen de otras administraciones. Del mismo modo, la naturaleza eminentemente territorial de la Agenda Urbana la obliga a centrarse en aquellas cuestiones que se puedan abordar desde la ordenación y la gestión del territorio y, por tanto, a dejar fuera las políticas y las actuaciones sectoriales que, tanto o más importantes, se desarrollan por medio de otros instrumentos y que se prevén igualmente en la Reflexión Estratégica Metropolitana y en el Plan Estratégico Metropolitano de Barcelona.

Esta clasificación de las acciones finales según los instrumentos a partir de los cuales se aplican y de los objetivos a los que responden no es incompatible con su carácter transversal: la mayoría de las acciones, de hecho, responden a más de un objetivo. Pero la adscripción a un único instrumento y objetivo denota la orientación prioritaria de esa acción y, sobre todo, asigna una responsabilidad específica al nivel organizativo responsable del instrumento de ejecutarla.

Finalmente, existen una serie de principios de carácter genérico que no se concretan en ningún objetivo específico porque planean sobre todo el conjunto de ejes y objetivos, como la perspectiva de género o la preocupación por la salud de las personas. En estos casos, las políticas incluidas en la Agenda Urbana del AMB que se relacionan se pueden identificar a escala de instrumento y de acción.

## 2.4. LOS INSTRUMENTOS DE ORIENTACIÓN DE LAS POLÍTICAS METROPOLITANAS A CORTO Y LARGO PLAZO

### 2.4.1. Los instrumentos sectoriales

El AMB articula sus políticas a partir de seis áreas funcionales: territorio, urbanismo, vivienda, movilidad y transporte, medioambiente, y desarrollo social y económico. Los instrumentos sectoriales y las acciones de la Agenda Urbana del Área Metropolitana de Barcelona se explican en este apartado a partir de estos seis grupos de competencias.

#### **Territorio**

Las políticas en materia de territorio tienen cinco ámbitos principales de actuación: espacio público, espacios fluviales, espacios forestales, rondas y proyectos singulares. A continuación, se identifican los principales instrumentos sectoriales de acuerdo con las áreas funcionales responsables de estos documentos.

En cuanto al **espacio público**, las actuaciones se refieren, en primer lugar, a proyectos y obras, como las actuaciones relacionadas con la transformación de centros urbanos, la intervención en parques urbanos, la rehabilitación y la construcción de equipamientos, las actuaciones que tienen que ver con la vertebración del territorio y el fomento de la movilidad sostenible. En segundo lugar, se refieren a la gestión de parques, con actuaciones relacionadas con la mejora de los equipamientos y los servicios en los parques, los proyectos y las obras de mejora global, el Plan de Mejora de la Biodiversidad o los diversos estudios que permiten identificar nuevas necesidades en este campo. En tercer lugar, se



refieren a la gestión y el mantenimiento de las playas, con actuaciones de control de calidad, protección, mantenimiento y mejora de las zonas dunares, y con la redacción de estrategias para detener la regresión de las playas o de documentos estratégicos como el Plan de Mejora de la Biodiversidad. Por último, todas estas políticas y actuaciones son objeto de divulgación y promoción entre la ciudadanía, ya sea a partir de proyectos participativos, de programas de aprendizaje en parques y playas o de otras acciones de dinamización.

En cuanto a los **espacios fluviales**, las actuaciones se articulan mediante tres ejes principales: la planificación estratégica, los proyectos y las obras en ámbitos específicos de la red hidrográfica y, como en el caso anterior, la divulgación de estas acciones. Destacan las directrices para las actuaciones del AMB en el tramo metropolitano y el entorno asociado al río Llobregat, así como los estudios de profundización en relación con los valores ecológicos, sociales y paisajísticos del río Llobregat (principalmente estudios de conectividad, biodiversidad, vegetación y frecuentación).

En materia de **espacios forestales**, las actuaciones más destacadas tienen que ver con la mejora de la gestión forestal para conseguir un territorio más resiliente, el incremento de la valoración de los productos forestales mediante la economía verde, la preservación y la mejora de la biodiversidad para garantizar los servicios ecosistémicos, y el apoyo y la financiación a los ayuntamientos por medio de programas y proyectos (el Programa Metropolitano de Actuaciones de Gestión Forestal destina a estas actuaciones una inversión de 400.000 euros al año).

La gestión de las **rondas** que redistribuyen el tráfico proveniente de las vías de gran capacidad en la conurbación barcelonesa corresponde también al AMB. En este sentido, la entidad lleva a cabo tareas de conservación y mejora continua de esta infraestructura.

Junto a estos campos de actuación, las políticas y las actuaciones del AMB en materia de territorio incluyen también **proyectos singulares** en función de las necesidades y las demandas surgidas en puntos concretos del área metropolitana. Así, entre los últimos proyectos de este tipo llevados a cabo por el AMB destacan la transformación de la C-245 de carretera en avenida, la integración de la B-23 y la avenida Diagonal hasta el Llobregat, la conversión de la antigua carretera nacional N-150 en la nueva avenida del Vallès o la estrategia metropolitana en el ámbito del Besòs.

### **Urbanismo**

En materia de urbanismo, las actuaciones del AMB giran en torno a tres líneas de trabajo principales: la ordenación integrada del territorio, los estudios territoriales y la producción cartográfica de base.

En cuanto a la **ordenación integrada del territorio**, el AMB lleva a cabo la redacción de documentos tan trascendentes como el Plan Director Urbanístico Metropolitano (PDUM), el Plan de Ordenación Urbanística Metropolitano (POUMet), los proyectos y los estudios vinculados a estas figuras o a otras figuras vigentes de planeamiento general, y los documentos de planeamiento que se deriven de ellos. Asimismo, proporciona asesoramiento y cooperación técnicos y jurídicos en materia urbanística a los ayuntamientos metropolitanos.

En materia de **estudios territoriales**, las actuaciones van dirigidas al análisis del territorio mediante cartografías temáticas, a la evaluación del territorio a través de la modelización, y la actualización del mapa refundido del planeamiento y de la normativa urbanística de los 36 ayuntamientos metropolitanos.

Por último, en cuanto a la **producción cartográfica de base**, las actuaciones cubren temáticas tan diversas como la actualización del mapa topográfico metropolitano a escala 1:1000, la monitorización del litoral, la consolidación de la producción cartográfica en 3D y el uso de la inteligencia artificial como herramienta de apoyo a la producción cartográfica.

### Vivienda

En materia de vivienda, dos son las principales líneas de acción del AMB: la construcción de nuevas viviendas y la rehabilitación del parque existente.

En cuanto a la **construcción de vivienda nueva**, el AMB, a través del Instituto Metropolitano de Promoción de Suelo y Gestión Patrimonial, impulsa la construcción de vivienda protegida porque entiende que es un bien de interés general que las personas utilizan y del que la sociedad se beneficia. Así, en los últimos años, ha construido más de 6.000 viviendas en 127 promociones repartidas en 33 municipios metropolitanos, bajo el triple criterio de que sea una vivienda protegida, digna, de calidad, sostenible e innovadora; que tanto las viviendas como los espacios comunitarios sean adaptables y flexibles, y que se trate de viviendas inclusivas y diseñadas con perspectiva de género. Además, el AMB ha constituido la sociedad Habitatge Metròpolis Barcelona, con el objetivo de construir viviendas de alquiler asequible en el área metropolitana.

En cuanto a la **rehabilitación**, el Consorcio Metropolitano de la Vivienda, como ente público asociativo constituido por el AMB y la Generalitat de Catalunya, vehicula las actuaciones en este sentido. Para ello, dispone del Plan Metropolitano de Rehabilitación de Viviendas 2020-2030, que marca las directrices para incrementar los índices de rehabilitación –incluyendo mejoras energéticas y de accesibilidad–, dinamizar la economía, aumentar los niveles de empleo en momentos de crisis social y económica, y contribuir a reducir las dinámicas de segregación urbana del territorio metropolitano.

### Movilidad y transporte

Las políticas y las actuaciones en materia de movilidad y transporte se estructuran a partir de seis ejes principales: el transporte colectivo de viajeros, el servicio de taxi, la movilidad activa, la sostenibilidad de la movilidad, la gestión del aparcamiento y la planificación de la movilidad.



En cuanto al **transporte colectivo de viajeros**, las políticas y las actuaciones afectan a la red de autobús y a la red de metro. En la primera, se encuentran tanto las líneas operadas por Transports Metropolitans de Barcelona (TMB), que el AMB gestiona de forma directa, como las gestionadas de forma indirecta a través de varios operadores. En este último caso, y de forma progresiva, el AMB asume la titularidad y la gestión de los servicios de su ámbito de referencia. En el caso del metro, es TMB quien gestiona el servicio. El AMB también se encarga de los títulos sociales de transporte público en su ámbito de referencia –la T-rosa y el pase de acompañante– y autoriza determinados servicios de transporte discrecional.

En el caso del **taxi**, el AMB, a través del Instituto Metropolitano del Taxi (IMET), gestiona el servicio de taxi y VTC de carácter urbano en el área metropolitana de Barcelona, mediante el establecimiento de las normas de prestación de estos servicios de transporte. Además, determina el régimen disciplinario de aplicación a este servicio. En este sentido, las políticas y las actuaciones que se llevan a cabo tienen que ver con la garantía del servicio y de la calidad de la flota, el establecimiento de las paradas o el otorgamiento de las licencias para lograr un equilibrio entre los intereses de los profesionales, los usuarios y el conjunto de la ciudadanía.

En la promoción de la **movilidad activa**, el AMB dirige sus esfuerzos principalmente hacia el uso cotidiano de la bicicleta, desde diferentes ópticas. Una de las acciones más destacadas es la extensión de la red metropolitana Bicivia, pensada para facilitar la utilización de este medio de transporte y hacerlo más seguro y amable; esta red, que tendrá un total de 550 km, está ejecutada en un 67 %. También se fomentan espacios de aparcamiento seguro en la vía pública mediante el servicio Bicibox, presente en 31 municipios y con casi 3.000 plazas disponibles. Por último, el servicio de bicicleta pública compartida AMBici, iniciado en 2023, se extiende por 15 municipios y cuenta con 2.600 bicicletas eléctricas a disposición de la ciudadanía. Además, también se trabaja en el ámbito de la formación, la regulación y la visibilización de acciones de fomento, entre otros.

Las actuaciones destinadas a garantizar la **sostenibilidad** en la movilidad de los vehículos de motor tradicionales tienen dos líneas de acción principales: la reducción de la utilización de vehículos contaminantes y generadores de emisiones y, en contrapartida, el favorecimiento de soluciones de movilidad que deben permitir reemplazarlos por otros más sostenibles. Así, en la primera de las líneas destaca especialmente la implantación de la zona de bajas emisiones (ZBE) Rondas de Barcelona, en el ámbito central de la conurbación metropolitana, que funciona desde 2020 y restringe la circulación dentro de su ámbito a los vehículos en función de la etiqueta ambiental que les corresponde. Además, se trabaja en el despliegue de ZBE locales en diferentes municipios metropolitanos. Dentro de la segunda de las líneas, el AMB está haciendo un gran esfuerzo por implantar electrolinerías en todo el territorio metropolitano, con el objetivo de tener más de un centenar en 2025; además, en 2024, ha aprobado la regulación metropolitana para la moto compartida, que ha supuesto la progresiva introducción de esta solución en ocho municipios.

En cuanto a la gestión del **aparcamiento**, se promueven los aparcamientos de intercambio en puntos de acceso al transporte colectivo por toda el área metropolitana y se acompaña a los municipios en la regulación y la gestión del aparcamiento a través del servicio AMB Aparcament Metropolità, que facilita la gestión con aplicaciones digitales. Además, se facilita la eficiencia y la convivencia urbana a partir de la gestión de las zonas de carga y descarga, con herramientas como la aplicación SPRO.

En cuanto a la **planificación de la movilidad**, el Plan Metropolitano de Movilidad Urbana (PMMU) 2019-2024, aprobado en 2020, establece un modelo de movilidad y unos objetivos estratégicos para el conjunto del territorio y define actuaciones de movilidad sostenible para el área metropolitana que el AMB debe impulsar o ejecutar. En concreto, el PMMU busca alcanzar un modelo de movilidad de futuro fundamentado en cuatro pilares estratégicos: minimizar los efectos del sistema de transporte en la salud de la población, reducir los impactos ambientales y la contribución al cambio climático del sistema de transporte, mejorar la eficiencia del sistema de transporte para garantizar el progreso económico y social, y promover un sistema de movilidad justo que garantice el acceso al transporte público y la cohesión social. El PMMU estructura sus propuestas a partir de seis ejes: modelo urbano

y redes metropolitanas de movilidad; calles seguras, saludables y equitativas; transporte público integrador, eficiente y de calidad; gobernanza eficiente y flexible de la movilidad metropolitana; gestión inteligente de la movilidad, y fomento del cambio de hábitos de movilidad. El AMB ya trabaja en la redacción del nuevo PMMU para el período 2025-2030.

### Medioambiente

En el ámbito del medioambiente, las políticas y las acciones del AMB se pueden clasificar en cuatro categorías principales: las que responden a las infraestructuras y los servicios necesarios para conducir y tratar los flujos metabólicos (agua, residuos y energía), y las que están relacionadas con el clima.

En cuanto al **ciclo del agua**, el AMB planifica sus actuaciones a partir del Plan Estratégico del Ciclo Integral del Agua (PECIA), cuyo objetivo principal es analizar el ciclo integral del agua en el territorio metropolitano con criterios de calidad, sostenibilidad, resiliencia y eficiencia para establecer las líneas estratégicas para poder garantizar agua en cantidad y calidad en todo el territorio en el horizonte 2050, y que detalla cuidadosamente de forma cuatrienal los retos que afronta y los programas que se dirigen a este.

En el caso de los **residuos**, el Programa Metropolitano de Prevención y Gestión de Recursos y Residuos Municipales 2019-2025 (PREMET25) define las actuaciones necesarias para garantizar el cumplimiento de los objetivos que marca la economía circular en el ámbito de los residuos en el territorio metropolitano. El PREMET25 establece una serie de objetivos relacionados con la prevención, la recogida selectiva, la preparación para la reutilización, el reciclaje, la valorización energética y el tratamiento finalista que se alinean con los objetivos de desarrollo sostenible (ODS) de Naciones Unidas. Cabe decir que los resultados hasta el momento permiten hablar de una media de 3.000 objetos reparados anualmente, 175 kg de residuos reciclados por habitante y año, 86 centros de recogida fijos, 38 centros de recogida móviles, 3 plantas de separación de residuos, y un 11 % de materiales recuperados en los cuatro ecoparques existentes.

En materia de **energía**, además de la mencionada promoción de las electrolinerías, el AMB trabaja de forma activa en el aprovechamiento de las cubiertas de los edificios públicos para la instalación de placas fotovoltaicas que permitan la generación eléctrica de una forma sostenible en el marco de la transición energética.

Las actuaciones en materia de energía se enmarcan en el conjunto de **políticas de acción climática**, que tienen su documento de referencia en el Plan Clima y Energía 2030. Así, en el campo de la lucha contra el cambio climático, y después de la Declaración por el Clima y el Pacto de los Alcaldes y Alcaldesas por el Clima y la Energía de la Unión Europea, aprobados por el Consejo Metropolitano el 24 de noviembre de 2015 y el 26 de abril de 2016, respectivamente, el AMB aprobó el 25 de septiembre de 2018 dicho plan. El Plan Clima y Energía está concebido como un «plan de planes» que comprende tres estrategias con las que el AMB lleva años luchando contra el cambio climático: la Estrategia de Gestión del Carbono, la Hoja de Ruta para la Transición Energética y el Plan de Adaptación al Cambio Climático. Las acciones contemplan desde estrategias de gestión para minimizar las emisiones de carbono en empresas e instalaciones hasta la creación de cubiertas biosolares, el despliegue de refugios climáticos o las acciones de formación y divulgación entre la población.

### Desarrollo social y económico

En temas de desarrollo social y económico, las políticas del AMB se estructuran en cuatro grandes ejes: gestión del talento, acompañamiento a las empresas y su reindustrialización, innovación y cohesión social.

En cuanto a la **gestión del talento**, el AMB busca que el entorno metropolitano esté preparado para atraer el talento a las ciudades metropolitanas y su tejido productivo y fidelizarlo, facilitar la evolución y la mejora de los perfiles profesionales y los cambios en los puestos de trabajo, así como empoderar a las personas a través de la formación profesional y continua.

En cuanto al **acompañamiento a las empresas** y su reindustrialización, se quiere fomentar una economía socialmente comprometida, desde la mirada del llamado *capitalismo inclusivo*, y más sostenible

medioambiental y socialmente, así como la consolidación del tejido empresarial, el impulso a la descarbonización y la transferencia de conocimiento de industrias y servicios.

En el ámbito de la **innovación**, se quiere apostar por identificar el papel de la inteligencia artificial y su contribución a la dinamización socioeconómica para mejorar el nivel de digitalización del territorio más allá de los instrumentos tecnológicos, buscando cómo entender mejor las necesidades de la ciudadanía, y para mejorar la oferta de servicios públicos dirigidos a la reducción de los sesgos digitales.

En cuanto a las actuaciones del AMB en el fomento de la **cohesión social**, que tienen como herramienta principal el Plan Social Metropolitano 2024-2027, se quiere apoyar a los municipios para articular mecanismos que les permitan abordar las desigualdades desde una dimensión socioeconómica y hacer frente a los retos de exclusión social, económica y digital.

#### 2.4.2. Los instrumentos de ordenación territorial y urbanística

Todas las políticas y actuaciones sectoriales del AMB tienen, como se ha visto, sus documentos de planificación territorial de referencia. Ahora bien, la plasmación territorial de estas acciones requiere un planeamiento urbanístico que no solo sea capaz de localizar cada acción en el espacio idóneo para implantarla, sino que a la vez garantice la coherencia de todas las acciones y multiplique sus efectos.

La Ley 31/2010, de 3 de agosto, del Área Metropolitana de Barcelona, establece en el título III que «la ordenación urbanística integrada del territorio metropolitano se instrumenta mediante del Plan Director Urbanístico Metropolitano y el Plan de Ordenación Urbanística Metropolitano». Se trata de dos figuras de planeamiento general que sustituirán al planeamiento vigente de los municipios metropolitanos, que data del año 1976 para 27 de estos municipios y que es únicamente algo más reciente para los otros nueve municipios.

En este sentido, el PDUM es, como se ha mencionado a lo largo de este documento, el documento de base en lo que se refiere a los contenidos de la Agenda Urbana del AMB, porque contiene los objetivos y las acciones de naturaleza urbana del AMB, proporciona la base territorial donde desarrollarlas y las



programa en el tiempo. Pero también porque se ha elaborado con la metodología participativa y el sistema de seguimiento que se quiere hacer extensivo en la Agenda.

Por este motivo, una descripción de las propuestas del PDUM permite entender mucho mejor su enfoque.

### **El modelo territorial del PDUM**

Para guiar las regulaciones específicas de sus propuestas, el PDUM parte de un modelo de ciudad que integra las necesidades y las potencialidades del territorio metropolitano con las expectativas y los objetivos depositados por los principales agentes, y teniendo en cuenta el encaje y la relación con el resto de la región metropolitana y del territorio catalán.

Cuatro son los **ejes que guían las propuestas** del PDUM para llegar a este modelo de ciudad:

- La preservación de las funciones y los servicios de los ecosistemas metropolitanos para hacer emerger la infraestructura verde como principal condicionante del desarrollo urbano.
- La recuperación de estructuras y continuidades urbanas para configurar una ciudad metropolitana de proximidad, de escala humana, con mayor equilibrio e integración con los espacios abiertos y que, al mismo tiempo, garantice su papel a escala regional.
- La transformación de los asentamientos de manera sinérgica con la estructura urbana y con vocación de generar resiliencia, redistribución de los recursos, acceso a los ciudadanos y mejor calidad de vida.
- La transición ecológica, social y tecnológica de las próximas décadas en el área metropolitana para conseguir una reducción de los impactos ambientales, una mejor adaptación al cambio climático, un reaprovechamiento de los recursos y una economía más sostenible.

La definición de estos cuatro ejes ha partido de cinco **premisas** basadas tanto en los objetivos del PDUM como en los condicionantes derivados de la diagnosis que se ha llevado a cabo:

**Capacidad:** el PDUM es un plan de oferta. Los incrementos de población y puestos de trabajo conllevan, como se ha visto, nuevas demandas de vivienda y techo de actividad. El PDUM tiene como objetivo atender esta demanda en lo posible por medio de sus propuestas sobre los asentamientos urbanos. Ahora bien, el PDUM plantea también un límite al crecimiento urbanístico que puedan representar, teniendo en cuenta el mencionado nivel de saturación de su territorio y la necesidad de considerar en sus propuestas criterios ambientales, de sostenibilidad y de equilibrio territorial. Por este motivo, y sin renunciar al objetivo de albergar el máximo número posible de viviendas y de nuevos espacios para la actividad económica, el PDUM se plantea como un plan de oferta: todas las propuestas de desarrollo irán dirigidas a maximizar la satisfacción de la demanda existente, hasta que esta represente una dificultad para la consecución de los objetivos de habitabilidad y sostenibilidad del propio plan. Este planteamiento beneficia igualmente a los municipios del resto de la región metropolitana, por cuanto les permite incrementar su peso relativo.

**Reutilización:** las propuestas de desarrollo deben basarse en la reutilización del suelo. Establecer un límite al crecimiento del área metropolitana no es incompatible con el esfuerzo para satisfacer en lo posible la demanda potencial de vivienda y techo de actividad que se producirá a lo largo de las próximas décadas. Dadas las pocas posibilidades de realizar nuevos desarrollos sin afectar a la calidad ambiental, la mayor parte de las operaciones urbanísticas, por tanto, deben consistir en la intensificación y la transformación de los tejidos existentes. Por este motivo, el PDUM propone un modelo de desarrollo urbano basado no en el crecimiento y la extensión, sino en la compleción, la intensificación y la transformación de los tejidos existentes y de los sectores de desarrollo previstos en el planeamiento urbanístico vigente.

**Reprogramación de los usos y funciones:** los usos del suelo deben responder a la función de cada espacio. Para garantizar un territorio mixto y equilibrado, el PDUM identifica una serie de funciones metropolitanas a partir de los usos que prevé que se puedan dar en cada parte del territorio y, en con-

secuencia, los que sería beneficioso proteger, garantizar o prohibir. El PDUM elabora un catálogo de usos y ajusta las definiciones y las actividades que se incluyen en él para establecer un criterio común con miras a que el futuro POUMet los concrete con las calificaciones del suelo urbano.

**Ámbitos funcionales:** deben reconocerse los ámbitos funcionales del área metropolitana y procurar equilibrarlos. El conjunto de propuestas del PDUM ha sido concebido para satisfacer las necesidades y los requisitos de cada lugar, desde el edificio o la parcela hasta el conjunto del área metropolitana y, más allá, su encaje en el conjunto de la región metropolitana y de Cataluña. Esta lectura multiescalar ha tenido un ámbito territorial de referencia de especial significación: los ámbitos funcionales. Se trata de seis agrupaciones de municipios que, por proximidad, por morfología del relieve, por accesibilidad e incluso por similitud en los procesos de urbanización, se convierten en unidades de referencia para el establecimiento de relaciones cotidianas de carácter supramunicipal. El PDUM delimita seis: Llobregat Continu, Llobregat Delta, Vall Baixa i Ordal, Vallès, Nord y Barcelona, como unidades básicas de referencia que pueden ser agrupadas en función de determinadas necesidades, particularmente en lo que se refiere al área que forman los tres ámbitos del continuo urbano del llano de Barcelona.

**Región metropolitana:** la región metropolitana es un ámbito de referencia esencial para establecer relaciones y complementariedades. El PDUM hace sus propuestas sobre los 636 km<sup>2</sup> que ocupan los 36 municipios del área metropolitana de Barcelona, pero ni las causas que han llevado a formularlas ni el impacto que tendrán se limitan, lógicamente, a este ámbito territorial. Este encaje se entiende como un diálogo, pero también como una complementariedad. Es decir, como la garantía de que lo que se propone en el área metropolitana es coherente con el territorio existente o planificado más allá de sus límites (la delimitación de los espacios abiertos, el dimensionamiento de los asentamientos, la continuidad de las redes viaria y ferroviaria) y, al mismo tiempo, con la asignación de usos e intensidades en función de la capacidad y la jerarquía de cada sitio.

Las propuestas formuladas que parten de estas premisas y siguen dichos ejes configuran la mejor de las **alternativas** de planteamiento consideradas. Así, se han contemplado tres alternativas, que se enmarcan en el modelo nodal establecido por el Plan Territorial Metropolitano de Barcelona y que cumplen los objetivos generales del PDUM. Todas consideran los aspectos sociodemográficos y económicos analizados, pero proponen diversas opciones de localización y de intensidad de los desarrollos urbanos. Las principales características de las tres alternativas son las siguientes:

**Alternativa 1. Consolidación de los continuos urbanos.** Corresponde al modelo de crecimiento que plantearía la transformación de uso de buena parte de los polígonos industriales integrados en trama urbana en nuevos barrios residenciales para dotar de continuidad a los ámbitos más accesibles de la metrópolis y consolidar, de este modo, la ciudad continua residencial.

**Alternativa 2. Intensificación distribuida.** Consiste en un modelo distributivo del crecimiento. Este reparto del crecimiento se haría de manera proporcional a las capacidades de cada uno de los tejidos de cada municipio y su papel en la metrópolis, densificándolos selectivamente pero manteniendo los usos principales existentes.

**Alternativa 3. Crecimiento focalizado.** Se formula en virtud de una red de centralidades metropolitanas, tanto a partir de la intensificación de las existentes como creando otras nuevas, y ubicadas tanto en suelo urbano como urbanizable. Esta red, complementada y fortalecida por los centros tradicionales locales, servirá para relocalizar buena parte de las funciones metropolitanas de actividad y residencia. En este sentido, el crecimiento focalizado permite localizar los puntos de intensificación urbana que faciliten distribuir mejor los servicios en el territorio del área metropolitana.

Antes de las tres alternativas, se han incorporado dos **alternativas 0**, que consideran tanto la situación actual (0a) como la evolución de las principales variables si se mantuviera el planeamiento vigente en la actualidad (0b).



Una vez evaluadas las alternativas del modelo de asentamientos, la alternativa 3, de crecimiento focalizado, se considera la más apropiada, ya que globalmente es la que más se ajusta a los objetivos del PDUM. Además, la alternativa es coherente con los planteamientos del Plan Territorial Metropolitano de Barcelona, facilita el establecimiento de una infraestructura verde funcional y conectada, es la que más favorece el cumplimiento de los objetivos ambientales y refuerza un modelo policéntrico diverso y equilibrado que rompe la dualidad entre centro y periferia del territorio metropolitano. También es la que propone un modelo de ocupación más favorable para implementar las estrategias de equilibrio y centralidad que se plantean para los ámbitos funcionales del territorio metropolitano.

### La infraestructura verde

La ocupación del territorio metropolitano ha comportado la transformación de grandes extensiones de suelo antes destinadas mayoritariamente a actividades agrarias y forestales, que eran hábitat de numerosas especies. La magnitud y la forma en que se ha producido el proceso de urbanización no solo han comportado una drástica reducción de la actividad agraria –también producida por las propias dinámicas de los espacios abiertos en suelo no urbanizable–, sino también la pérdida de biodiversidad; alteraciones de los cursos fluviales, las áreas de escorrentía y los espacios para la recarga de los acuíferos; una regresión de la línea de costa, y una especial degradación de las áreas de contacto entre el mosaico agroforestal y las áreas urbanas. Todas estas alteraciones se han traducido finalmente en una pérdida de servicios ecosistémicos.

Para revertir esta situación, el PDUM propone la ordenación de la infraestructura verde como base estructural del desarrollo urbano considerando cuatro tipos de actuaciones principales: la preservación de los espacios abiertos, la recuperación de la actividad agraria, la mejora del ciclo integral del agua y el establecimiento de una red de verde urbano interconectada con su entorno.

El tratamiento urbanístico de estos aspectos es estratégico para generar un sistema de espacios naturales y seminaturales resilientes a los efectos del cambio climático, que evite riesgos y que garantice la prestación de servicios ecosistémicos, la mejora de las condiciones ambientales de los tejidos urbanos y la calidad de vida de la población metropolitana. Por ello, el PDUM propone una red que garantice la preservación y la mejora de las áreas forestales, la llanura agraria, el mosaico agroforestal y sus conectores, así como el conjunto de cursos y espacios fluviales que, junto con la franja litoral, conforman la estructura azul del área metropolitana. Además, el PDUM acerca esta infraestructura verde a la



ciudadanía a partir de la red de caminos y la completa en suelo urbano con parques metropolitanos y ejes verdes.

Esta propuesta se articula a partir de la infraestructura verde metropolitana, formada por una serie de elementos de características y tratamiento urbanístico diversos.

- **Los espacios abiertos.** Son el conjunto de suelos de interés natural y agrario que el PDUM preserva reconociendo su papel primordial en el mantenimiento de la biodiversidad, la regulación del ciclo del agua, la mitigación de los efectos del cambio climático y la adaptación a estos efectos, la prevención de los riesgos naturales y el suministro de alimento de proximidad. El PDUM clasifica los espacios abiertos en cuatro grandes ámbitos con funciones diferenciadas:
- **Áreas núcleo:** áreas predominantemente forestales que presentan una biodiversidad y una conectividad elevadas. Se detectan por la agregación de los ámbitos con mayor pendiente del territorio, más inaccesibles o que concentran los hábitats de mayor interés. Las áreas núcleo metropolitanas incluyen las zonas húmedas del delta del Llobregat, el Garraf, Collserola, así como la cordillera de Marina, las cárcavas del Vallès y las Muntanyes del Baix. Ocupan un total de 21.234 ha, que el PDUM califica como de zona.
- **Conectores de paso:** ámbitos en entornos altamente fragmentados que actúan como paso de hábitat para favorecer la conectividad ecológica. Al situarse en entornos urbanizados o con alta presencia de infraestructuras, requieren una protección adicional frente a la perturbación para garantizar funciones como la polinización o la dispersión de semillas entre áreas núcleo. El PDUM identifica cuatro: el Turó de Montcada (Montcada i Reixac), el Puig Pedrós de l'Obac (Sant Cugat del Vallès), el Turó de la Gatxarella (Castellbisbal) y los espacios abiertos existentes entre Can Fatjó dels Aurons y el torrente de Ferrussons (Cerdanyola del Vallès - Sant Cugat del Vallès), que ocupan 332 ha, y los califica como de sistema.
- **Mosaico agroforestal:** ámbitos de montaña o fuera de las llanuras aluviales con mayor potencial para ser cultivadas con relación a la pendiente y la accesibilidad, así como por la proximidad al agua. Ocupan una superficie de 4.466 ha y el PDUM los califica como de zonas.
- **Llanura agraria:** ámbitos de las llanuras aluviales y deltaicas con mayor potencial para ser cultivadas con relación a la disponibilidad de agua. El PDUM las potencia con el objetivo de mantener una actividad agraria que, pese a su peso relativo sobre el conjunto de la producción, se convierte en un activo de importancia estratégica para el área metropolitana y para la consecución de un modelo que tienda a su soberanía alimentaria. Se identifican en pendientes inferiores al 3 %, en ámbitos cercanos a canales de riego y EDAR y que no afecten a ámbitos con hábitats de interés especial. Ocupan una superficie de 3.004 ha y el PDUM los califica como zonas.

El conjunto de los espacios abiertos (incluidos los sistemas transversales) alcanza, pues, una extensión de 32.430 ha, el 50,8 % del total de la superficie del área metropolitana, y un 4,21 % más de la clasificada como suelo no urbanizable por el planeamiento vigente. Con este planteamiento, el PDUM apuesta por contrarrestar las dinámicas negativas del territorio (fragmentación, pérdida de suelos agrícolas, degradación de los bordes) como garantía de un paisaje de calidad, diverso y resiliente.

**La estructura azul.** Es el principal elemento estructurador de la matriz biofísica metropolitana. La conforman sistemas que atraviesan los espacios abiertos y el suelo urbano, como los cursos fluviales y el litoral, y también los espacios que intervienen en la regulación del ciclo natural del agua y la preservación de la conectividad ecológica. De esta forma, la estructura azul se convierte en uno de los principales apoyos de la infraestructura verde metropolitana, dado que una correcta gestión y regulación del agua es indispensable para afrontar una mayor adaptación a los impactos del cambio climático que ya se dejan sentir y para potenciar los servicios ecosistémicos en el territorio metropolitano. El plan propuesto distingue siete elementos para la estructura azul:

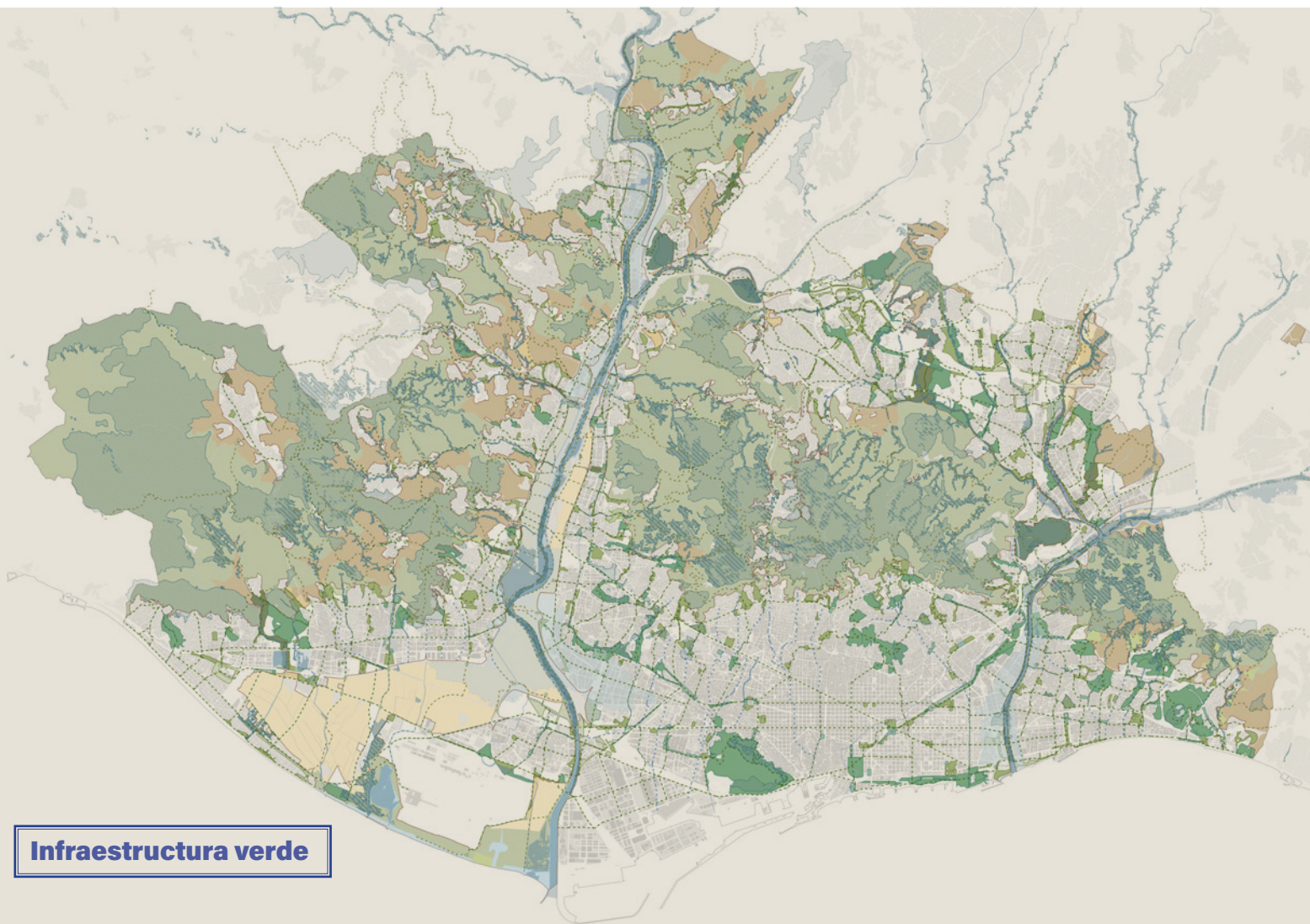
- **Conectores fluviales:** conformados por los cauces de los principales cursos fluviales –Besòs, Llobregat y Ripoll– y sus riberas asociadas, así como el conjunto de rieras, torrentes y fuentes naturales, que desempeñan un papel fundamental en el correcto funcionamiento del ciclo natural del agua, el paisaje metropolitano, la conectividad ecológica, el transporte de sedimentos y la minimización del peligro de inundación y que, asimismo, contribuyen decisivamente al mantenimiento de la biodiversidad. Su delimitación está fuertemente determinada por la legislación sectorial. Los conectores fluviales ocupan un total de 1.383 ha con calificación de sistema.
- **Sistema costero:** corresponde al litoral metropolitano, elemento fundamental en la configuración de la morfodinámica de la costa y la protección contra la erosión, así como para contrarrestar los efectos del cambio climático. El PDUM considera como sistema costero las playas, la costa y, en general, todos los suelos incluidos en la zona de dominio marítimo-terrestre, de conformidad con la legislación y la planificación sectorial vigente.
- **Ejes azules urbanos:** comprenden el curso soterrado de las trazas históricas de las principales rieras y torrentes que han sido asimilados en el tejido urbano. Estos ejes, el espacio calificado como viario y como espacio libre de su entorno, y su subsuelo ejercen una función relevante para la minimización de las inundaciones urbanas y para la infiltración de agua en los acuíferos. El PDUM identifica su trazado y añade una regulación adicional al espacio viario y los espacios libres de su entorno limitando la ocupación del subsuelo para garantizar su permeabilidad y la posibilidad de implantar sistemas para la regulación del agua de lluvia en zonas urbanas.



- **Canales de agua metropolitanos:** se convierten en los principales canales de agua destinados al transporte del agua de riego y al drenaje, con un gran valor patrimonial. La regulación de estos ámbitos tiene como objeto proteger su funcionalidad hidráulica y hacer aflorar su valor patrimonial.
- **Espacios de interés para la regulación de inundaciones:** están constituidos por las zonas de desagüe intenso y las zonas donde se pueden producir daños graves sobre las personas y los bienes. Es el ámbito en el que se aplican las principales restricciones de uso en lo relativo al urbanismo y las edificaciones. Serán de aplicación en este ámbito las condiciones de uso que la legislación sectorial establece para el flujo preferente.
- **Espacios de interés para la recarga de acuíferos:** áreas bajas de las cuencas que pueden aportar más agua a los acuíferos subterráneos. En estos espacios se añaden regulaciones adicionales a las condiciones de uso de las claves existentes para garantizar que los usos, las actuaciones y las edificaciones admitidas no afecten a la permeabilidad del suelo.
- **Espacios de interés para la regulación de la escorrentía superficial:** partes altas de las cuencas y los bosques de ribera que reducen la velocidad de escorrentía y minimizan el riesgo de inundación. El objetivo en estos ámbitos es preservar los bosques y los hábitats forestales que permiten regular la escorrentía y evitar la impermeabilización o la compactación del suelo. En estos espacios la regulación adicional busca garantizar que los usos, las actuaciones y las edificaciones admitidos no aumenten la velocidad de la escorrentía superficial del agua de lluvia.

**La estructura verde.** Es el elemento de la matriz biofísica metropolitana de uso social. La conforman elementos en suelo urbano y en espacios abiertos como, por ejemplo, los ejes verdes, los caminos y los espacios libres de trascendencia metropolitana que conforman, todos ellos, una red que vertebrará las relaciones entre asentamientos urbanos y naturaleza con una doble funcionalidad social y ecológica. La principal misión de la estructura verde, por tanto, es proporcionar los vínculos necesarios entre ciudad y naturaleza para disponer de unos espacios urbanos más saludables y resilientes a efectos del cambio climático, así como aportar a los bordes urbanos calidad ambiental en la transición entre tejidos urbanos y el entorno no urbanizado. Para conseguirlo, el PDUM califica los espacios libres que trascienden el ámbito municipal e indica los itinerarios verdes formados por ejes verdes estructurantes y caminos metropolitanos. Estos elementos se agrupan en:

- **Ejes verdes estructurantes:** son recorridos que enlazan centros urbanos, parques y puertas con espacios abiertos para conformar, junto con los caminos estructurantes, una red para la movilidad activa en contacto con la naturaleza. Los ejes verdes se configuran como secuencias de espacios libres que encadenan centros urbanos, parques estructurantes, equipamientos, nodos de intercambio y puertas a los grandes parques naturales de interés territorial con valor social y ecológico. En ocasiones coinciden con antiguas trazas de escorrentías superficiales y pueden coexistir con la red viaria o ser itinerarios dentro de parques estructurantes. El PDUM identifica 869 km de ejes verdes en el área metropolitana y establece unas condiciones de ordenación que se basan en tres elementos estructurales para el aumento de la calidad ambiental: la permeabilidad del suelo, la presencia de vegetación y la regulación del agua.
- **Caminos:** son recorridos que vertebran los espacios abiertos a partir de trazas patrimoniales y que enlazan con los ejes verdes de los asentamientos urbanos a través de las puertas de acceso. La función de los caminos metropolitanos es facilitar y regular el ocio y el disfrute del entorno natural. El PDUM establece unas condiciones mínimas para garantizar su correcta funcionalidad como apoyo a la movilidad activa y la accesibilidad.
- **Espacios libres estructurantes:** son espacios para el ocio y las relaciones sociales de la población que, por sus características y su posición en contacto con elementos como los ejes azules y verdes o las vías metropolitanas, desarrollan funciones y servicios ecosistémicos que trascienden el ámbito municipal. Ocupan un total de 4319 ha. Actualmente, casi un 65 % de esta superficie ya se encuentra



**Infraestructura verde**

**ESPACIOS ABIERTOS**

- Verde privado de interés tradicional (transformación de uso)
- Área núcleo
- Conector de paso
- Mosaico agroforestal
- Parque de borde
- Llanura agraria
- + Puerta a los espacios abiertos
- x Punto crítico de conectividad ecológica

**ESTRUCTURA AZUL**

- Espacio costero
- Conector fluvial
- Eje azul urbano
- Canal de agua metropolitano

**ÁMBITOS DE REGULACIÓN ADICIONAL**

- Espacio de interés para la regulación de inundaciones
- Espacio de interés para la recarga de acuíferos
- Espacio de interés para la regulación de la escorrentía superficial

**ESTRUCTURA VERDE**

- Parque conector
- Parque estructurante
- Parque estructurante equipado
- Plaza y jardín estructurante
- Eje verde estructurante
- Camino metropolitano

**ESTRUCTURA VERDE (indicativa)**

- Parque conector
- Parque estructurante
- Parque estructurante equipado
- Plaza y jardín estructurante
- Límite de suelo no urbanizable (SNU)

en terrenos de propiedad pública y un 31 % está constituida por aquellos terrenos de cesión dentro de sectores y ámbitos de transformación que contribuirán a completar el conjunto de la estructura verde y a darle continuidad. Respecto a los estándares urbanísticos, el PDUM identifica un total de 2.370 ha de espacios libres estructurantes como sistema general que, sumadas a las 775 ha de espacios libres del planeamiento vigente que tienen las condiciones de sistema general, cumplen la proporción de 20 m<sup>2</sup> de suelo por cada 100 m<sup>2</sup> de techo edificable en el suelo urbano del área metropolitana para uso residencial no incluido en sectores de planeamiento requerido por el artículo 581.f de la ley de urbanismo de Cataluña.

En asentamientos urbanos, el PDUM distingue cuatro tipos de espacios libres estructurantes: los parques estructurantes, las plazas y los jardines estructurantes, los parques equipados estructurantes y los parques conectores. El sistema de espacios libres en suelo urbano se integra, en suelo no urbanizable, con los parques de borde.

**Puertas a los espacios abiertos y puntos críticos para la conectividad ecológica.** A fin de ordenar la transición entre núcleos urbanos y los espacios abiertos y, a la vez, garantizar la conectividad ecológica y preservar los entornos más sensibles de los bordes urbanos, el PDUM plantea dos elementos puntuales:

- **Puertas a los espacios abiertos:** puntos de unión entre la estructura verde y los espacios abiertos. Muchas veces son ámbitos de unión entre ejes verdes y caminos metropolitanos o parques de borde. Su objetivo es concentrar el uso público en los entornos de máxima accesibilidad de forma ordenada para así liberar los espacios más sensibles de perturbaciones asociadas a la excesiva frecuentación. Las puertas también se convierten en una oportunidad para ordenar y restaurar ámbitos de borde degradados, aumentar los servicios ecosistémicos culturales y acercar a los ciudadanos a los espacios abiertos.
- **Puntos críticos para la conectividad ecológica:** conformados por aquellos ámbitos donde coinciden conectores ecológicos y barreras urbanas o infraestructuras que dificultan esta conectividad. Mayoritariamente son conectores fluviales y carreteras que confluyen o vías segregadas de alta capacidad. El objetivo de estos puntos críticos es preservar sus entornos de usos periurbanos que pueden agravar su fragmentación y convertirse en una guía para la restauración progresiva de la conectividad ecológica mediante actuaciones específicas.

El PDUM condiciona los usos admitidos en espacios abiertos en las puertas y los puntos críticos estableciendo una distancia mínima de algunos usos en las puertas y una distancia máxima en los puntos críticos para lograr el objetivo de concentrar y liberar de uso los bordes metropolitanos con criterios de ordenación del uso público y preservación de los valores ambientales y la conectividad ecológica.

### 2.4.3. Plan de Actuación Metropolitano

El Plan de Actuación Metropolitano (PAM) es el documento que guía la acción del gobierno metropolitano. Recoge los objetivos de carácter estratégico que guiarán las actuaciones que se van a implementar durante cada mandato de cuatro años y se elabora a partir del Acuerdo de Gobierno establecido entre las diferentes fuerzas políticas que integran el gobierno metropolitano. El PAM actualmente vigente es el que corresponde al período 2024-2027, ya que fue aprobado por el Consejo Metropolitano el 23 de julio de 2024.

Las líneas de intervención y los objetivos del PAM 2024-2027 son coherentes con los principios orientadores y los objetivos programáticos de la acción de gobierno definidos en el Acuerdo de Gobierno del AMB que se firmó el 25 de julio de 2023. Asimismo, las actuaciones incluidas en cada línea de intervención están alineadas con los ODS de Naciones Unidas.

El PAM establece siete principios orientadores de la acción de gobierno:

- Consolidar la construcción de una metrópolis territorialmente vertebrada y socialmente cohesionada dentro de un marco de convivencia y seguridad en el que la actividad económica sea motor de empleo y bienestar.
- Llevar a cabo una política pública de vivienda basada en el desarrollo de suelo, la renovación urbana y las inversiones en los barrios que permitan ampliar las ofertas de vivienda asequible y de calidad.
- Reservar los recursos naturales y espacios abiertos metropolitanos dentro de una estrategia para mejorar el equilibrio ecológico del territorio metropolitano y afrontar los retos derivados de la emergencia climática.
- Promover la movilidad sostenible y de bajas emisiones.
- Desarrollar nuevas políticas a favor de la ciudadanía y consolidar la estructura de la institución.
- Trabajar para conseguir un sistema de financiación estable y suficiente para prestar los servicios metropolitanos con la implementación de las figuras previstas en la Ley 31/2010, de 3 de agosto, y explorar e impulsar nuevas fórmulas. Completar los servicios y las competencias fijados en la ley del AMB, especialmente los correspondientes a urbanismo, transporte y movilidad.
- Cooperar en temas de interés común y concertarlos con otros territorios e instituciones. Reforzar la presencia en el ámbito internacional y el compromiso con la cooperación al desarrollo.

A partir de estos principios orientadores, el PAM establece 38 objetivos programáticos:

- Impulsar una metrópolis digital y moderna.
- Aprobar provisionalmente el PDUM.
- Vertebrar el territorio mediante el desarrollo de proyectos de alcance metropolitano y de marcada funcionalidad municipal.
- Implementar la estrategia metropolitana en el ámbito del Besòs.
- Perseverar en las actuaciones que garanticen un desarrollo social adecuado a la metrópolis y ampliarlas.
- Impulsar la mesa metropolitana de políticas sociales.
- Desarrollar los planes y los programas de inversiones de las distintas áreas de la institución.
- Consolidar el despliegue y la ampliación del Servicio de Protección de la Legalidad Urbanística.
- Perfeccionar la metodología de análisis de las actuaciones.
- Incorporar el sistema integral de seguridad.
- Potenciar la Agencia Metropolitana de Desarrollo Económico.
- Participar en la implantación de la nueva economía de la digitalización y la inteligencia artificial.
- Reclamar el impulso a la construcción de las grandes infraestructuras metropolitanas.
- Mejorar la representación del AMB en los órganos de gestión de competencia estatal que afectan al ámbito metropolitano.
- Facilitar el acceso a la vivienda para garantizar una vivienda digna para todos.
- Complementar la estrategia metropolitana de la vivienda.
- Continuar impulsando las políticas de rehabilitación y promoción de la vivienda de alquiler.
- Preservar, gestionar y completar la infraestructura verde metropolitana.
- Impulsar un plan para la estabilización del frente costero y la consolidación del paseo marítimo metropolitano.
- Continuar con las estrategias para la recuperación ambiental, la renaturalización y la recuperación ecológica del río Besòs.
- Trabajar para reducir el riesgo de incendio forestal mediante una gestión activa del territorio.
- Consolidar la política metropolitana de alimentación saludable y sostenible.
- Apoyar las políticas de transición energética.
- Desarrollar el Plan Metropolitano de Prevención de Residuos.
- Revisar los aspectos económicos del tratamiento de residuos.
- Estudiar el modelo de gestión de suministro de agua potable.
- Continuar las políticas de incremento del aprovechamiento de las aguas regeneradas y freáticas y de retorno al medio natural.
- Efectuar las inversiones urgentes necesarias en el ámbito del mantenimiento, la mejora y la renovación del sistema de saneamiento de aguas.
- Redactar el nuevo PMMU 2025-2030.
- Reducir la contaminación atmosférica y acústica de la movilidad metropolitana.
- Impulsar, en el ámbito de la Autoridad del Transporte Metropolitano (ATM) y ante el Gobierno de la Generalitat, las medidas necesarias para la implantación definitiva de la T-mobilitat.
- Continuar impulsando el Consejo de Movilidad del AMB.
- Profundizar en el buen gobierno y el gobierno abierto de acuerdo con las cartas de servicios de la institución.
- Asegurar la sostenibilidad económica de los servicios metropolitanos.

- Completar el traspaso de los servicios y las competencias que la ley del AMB otorga a esta Administración.
- Impulsar la cooperación y la concertación.
- Impulsar proyectos de cooperación internacional.
- Promover la identidad metropolitana dentro de la marca Barcelona y la internacionalización de la economía.

Temáticamente, el PAM se estructura en las ocho áreas que componen el AMB: Administración y Territorio; Ciclo del Agua y Análisis de Políticas Metropolitanas; Movilidad, Transporte y Sostenibilidad; Políticas Urbanísticas y Espacios Naturales; Acción Climática y Agenda Estratégica Metropolitana; Desarrollo Social y Económico; Internacional y de Metrópolis Digital, y Presidencia. Para cada una de estas áreas se identifica un número variable de líneas de intervención que se despliegan a partir de objetivos específicos. Las 31 líneas de intervención del PAM responden a varios de los principios orientadores y objetivos programáticos que se han descrito.

El PAM es, como se ha dicho, un documento estratégico a corto plazo, de cuatro años, coincidente con el período de mandato. En este sentido, es fundamental disponer de una agenda urbana que permita enmarcar sus actuaciones en una estrategia a largo plazo, que asegure su coherencia y multiplique los resultados esperados.

#### 2.4.4. Reflexión Estratégica Metropolitana

En 2015, el Área de Planificación Estratégica del AMB publicó el documento *Reflexión Estratégica Metropolitana. Construyendo la Barcelona metropolitana. Fortaleciendo el mundo local*. El documento tenía como finalidad apuntar unas líneas maestras sobre desarrollo del territorio metropolitano orientadas a la consecución de seis objetivos principales:

- Analizar los escenarios y las estrategias que debe impulsar el AMB a medio y largo plazo (10-20 años) y reflexionar sobre ellos.
- Impulsar la construcción de un relato metropolitano adecuado a los nuevos retos en todos los aspectos que conforman la realidad social, económica, política, ambiental e institucional del territorio.
- Aportar conocimiento, metodologías y enfoques desde una perspectiva innovadora y que apunte hacia un modelo de una inteligencia de ciudadanía.
- Promover medidas de coordinación, cooperación e interacción entre los diversos planes sectoriales que se acometen dentro del AMB como resultado del despliegue de la ley del AMB y de los compromisos establecidos en el PAM.
- Apoyar la búsqueda de nuevos modelos de gobernanza necesarios para el marco institucional vigente y aquellos que vayan a venir en el futuro.
- Colaborar y cooperar con el Plan Estratégico de Barcelona, en tanto que asociación público-privada, así como con otras iniciativas o instancias de colaboración transversal que puedan favorecer la definición y el desempeño de políticas y actuaciones de interés metropolitano.

Para alcanzar estos objetivos, la Reflexión Estratégica Metropolitana establecía una serie de ejes, para cada uno de los cuales identificaba unas prioridades estratégicas:

- **Eje de inclusión social y combate contra la pobreza**
  - Inclusión social, combate contra las desigualdades y convivencia.
  - Vivienda, barrios y espacio público.
- **Eje de desarrollo económico sostenible**
  - Productividad, reindustrialización y sociedad del conocimiento.
  - Aumento del empleo y el capital humano.
  - Barcelona, capitalidad, captación de inversiones y proyección exterior.
  - Economía, territorio, gobernanza y mejora de procesos.

- Eje de sostenibilidad ambiental
  - Lucha contra el cambio climático.
  - Eficiencia en el uso de los recursos.
- Eje de movilidad eficiente
  - Cambio en la gobernanza y mejora en la financiación.
  - Gestión del transporte de forma global.
  - Planificación de las redes en un nuevo marco de dinámicas sociales y económicas.
- Eje de territorio cohesionado
  - Innovación en estrategias de intervención territoriales.
  - Renovación y adaptación de la estructura jurídica.
  - Redefinición y adaptación de los usos del suelo.
- Eje de capitalidad y gobernanza
  - Liderazgo de capitalidad e innovación en la gobernanza.

De estos ejes y prioridades se desprenden posteriormente 150 objetivos y más de 400 iniciativas y proyectos del AMB.

### 2.4.5. Plan Director Urbanístico Metropolitano

El Plan Director Urbanístico Metropolitano (PDUM) es, junto con el Plan de Ordenación Urbanística Metropolitano (POUMet), la figura de planeamiento establecida por la Ley 31/2010, de 3 de agosto, del Área Metropolitana de Barcelona, para instrumentar «la ordenación urbanística integrada del territorio metropolitano». Desde 1953, cuando se aprueba el primer plan de alcance metropolitano, hasta el año 2010, cuando se aprueba el Plan Territorial Metropolitano de Barcelona –pasando por el Plan Provincial de 1959, el Plan Director del Área Metropolitana de Barcelona de 1966 y el Plan General Metropolitano de 1976–, los diversos planes encajan de forma diversa en lo que ha acabado conociéndose como planeamiento urbanístico y planeamiento territorial, y sus ámbitos espaciales de referencia han sido también distintos. Si bien su trascendencia jurídica, e incluso física, ha sido desigual, todos han tenido una gran influencia teórica y conceptual. Sin embargo, estos planes se han quedado cortos para afrontar los retos de hoy en día en ámbitos medioambientales, sociales y de los espacios abiertos.

Por eso, el PDUM aspira a plasmar un modelo de desarrollo urbanístico metropolitano que tiene como premisa de partida dar respuesta a las necesidades de la población metropolitana sobre la base de las capacidades territoriales. Este modelo se concreta en diez objetivos que guían las determinaciones normativas del PDUM:

1. Reforzar la solidaridad metropolitana.
2. Potenciar la capitalidad metropolitana.
3. Naturalizar el territorio y los valores de la matriz biofísica.
4. Mejorar la eficiencia del metabolismo urbano y minimizar los impactos ambientales.
5. Articular el territorio a partir de una estructura policéntrica.
6. Fomentar una movilidad activa y sostenible repensando las infraestructuras metropolitanas.
7. Favorecer la cohesión social mediante la vivienda, el espacio público, los equipamientos y el transporte público.
8. Rehabilitar y reciclar tejidos urbanos.
9. Incrementar la complejidad y la habitabilidad urbanas.
10. Impulsar la competitividad y la sostenibilidad de la economía metropolitana.

Implementando un nuevo modelo de cohesión urbana y territorial, el PDUM garantizará unas reglas de juego claramente definidas y unas prioridades en el desarrollo urbanístico y territorial para hacer compatibles las voluntades y las demandas de los diversos agentes que intervienen. Durante la fase de redacción, el PDUM se vinculará a un proceso de participación ciudadana para comprometerse a mejorar y prever diferentes escenarios y retos que la metrópolis posiblemente afrontará a medio y largo plazo. Promover un marco en el que el modelo territorial común y los criterios para conseguir unos entornos cercanos de calidad puedan repensarse de forma conjunta es clave para mejorar los entornos urbanos más cercanos y estar preparados en casos como una pandemia.

Para conseguir sus objetivos, el PDUM establecerá, mediante las normas urbanísticas y los planos de ordenación, la clasificación del suelo no urbanizable, urbanizable y urbano; la calificación de zonas y sistemas en suelo no urbanizable; la reserva o el trazado de los sistemas urbanísticos estructurantes de interés metropolitano; las actuaciones de transformación urbanística de interés metropolitano, las estrategias urbanas, las funciones y los usos del suelo, y las directrices ambientales y las recomendaciones del paisaje, las normas de edificación comunes y los instrumentos genéricos y específicos de desarrollo del plan.

Así, el PDUM coexiste con múltiples figuras de planeamiento de carácter sectorial que afectan igualmente al área metropolitana de Barcelona, tanto de rango autonómico como estatal y europeo, y que incluyen aspectos relacionados con la vivienda, la movilidad, los puertos y los aeropuertos, la energía, la sostenibilidad y el cambio climático, los espacios naturales, el desarrollo rural y agrícola, la gestión de residuos, el ciclo del agua o los equipamientos comerciales, deportivos y culturales. Por último, se relaciona también con otros planes directores urbanísticos del área metropolitana que, pese a la dificultad de determinar el nivel de vinculación entre unos y otros, condicionarán sus determinaciones.

El Consejo Metropolitano aprobó inicialmente este PDUM el 21 de marzo de 2023.

#### 2.4.6. Plan climático

El Plan Clima y Energía 2030, aprobado por el Consejo Metropolitano en 2018, incorpora tres estrategias: la Estrategia del Carbono, la Hoja de Ruta para la Transición Energética y el Plan de Adaptación al Cambio Climático.

Los peligros climáticos más destacados que podrían afectar al área metropolitana de Barcelona son: el aumento de la temperatura, la reducción de la precipitación media anual, el aumento de episodios climáticos extremos, la disminución del agua disponible, el incremento de incendios, la subida del nivel del mar y el aumento de los impactos debidos a efectos isla de calor y a las oleadas de calor. Si no se toman medidas de forma inminente, la temperatura media en el área metropolitana de Barcelona puede incrementarse entre 1,5 °C y 4 °C, y la precipitación puede disminuir un 20 % a finales del siglo XXI, según qué escenario de emisiones se considere (respecto al período 1971-2000).

Para hacer frente a estos retos, el Plan Clima y Energía se propone cuatro objetivos principales, que son:

1. Renaturalizar para ser más resilientes.
2. Energía renovable.
3. Justicia climática.
4. Gobernanza metropolitana.

Para conseguir estos objetivos, el Plan Clima y Energía quiere aumentar la infraestructura verde potenciando espacios verdes, mejorar la permeabilidad del suelo, hacer una regulación ecológica del ciclo del agua o intervenir en las zonas vulnerables al efecto isla de calor, entre otras estrategias. La inclusión de criterios de confort y de eficiencia energética en la rehabilitación de edificios también es esencial para garantizar la calidad de vida en los espacios interiores. Más allá de las fronteras estrictas de la ciudad, la preservación de determinados espacios como los litorales, los espacios de borde o intersticiales, las áreas agrícolas o incluso las cubiertas y el subsuelo abastece al territorio de zonas calificadas ecológicamente, proveedoras de servicios ambientales, etc.



El Plan Clima y Energía también contempla la transición energética, que consiste en un proceso de cambio progresivo para sustituir la energía de origen fósil por energía renovable y local, y para cambiar las formas de producir, distribuir, gestionar y consumir la energía. Las administraciones desempeñan un papel clave a la hora de potenciar esta transición. El AMB avanza hacia una gestión más descarbonizada en las instalaciones y las empresas de su competencia, un total de 57 organizaciones que definen objetivos de reducción de emisiones. Desde un punto de vista óptimo de aprovechamiento de los recursos, la consideración del binomio agua-energía es fundamental, y hay que tener una visión integral de todo el ciclo del agua, aumentar la resiliencia y fomentar el uso de los recursos hídricos locales, adecuando la fuente y el tratamiento a la calidad solicitada y reduciendo la dependencia de otros territorios.

Sin la fuerza de la ciudadanía, cualquier acción puede ser ineficaz o directamente fracasar. De ahí que el *quid* de la cuestión esté en incorporar nuestro compromiso como ciudadanía en las acciones climáticas. La capacitación y la educación, junto con criterios de justicia climática, nuevas temáticas como la necesidad de adaptación, la facilitación de la capacitación sobre gestión energética, nuevos modos de organización, etc., convierten a los ciudadanos en sujetos activos del cambio.

A menudo, la gobernanza climática es un aspecto olvidado. Desde una perspectiva metropolitana, fomentar y mejorar la coordinación con los municipios y otras administraciones permite optimizar los recursos, compartir el conocimiento y aumentar la velocidad de reacción sumando esfuerzos en el compromiso por el clima. Los nuevos retos que plantea el cambio climático necesitan una nueva gobernanza y que se adapte rápidamente para afrontarlos con éxito.

Teniendo en cuenta la importancia de afrontar el cambio climático, el AMB también ha desarrollado el Plan de Sostenibilidad Ambiental (PSA), que quiere impulsar proyectos de desarrollo compartido entre los ayuntamientos y el AMB para reforzar las políticas de movilidad urbana sostenible y adaptarlas a las nuevas necesidades surgidas a raíz de la covid-19, así como promover la transición y la transición la gestión de recursos –como el agua y la energía– y residuos municipales.

Para diseñar este PSA, el AMB ha prestado especial atención a los criterios que contribuyan a alcanzar los ODS de Naciones Unidas y que tienen en cuenta la situación de emergencia climática actual. Este PSA prevé una dotación total de 110 M€, provenientes del crédito concertado con diversas entidades financieras. Se despliega mediante dos programas:

1. **Programa de inversiones del PSA:** dotado con 100 M€, incorpora las inversiones del AMB para los municipios, sean de ejecución directa o en cooperación con los ayuntamientos. Este programa se desplegará en 35 municipios del AMB, sin incluir Barcelona.
2. **Programa de proyectos y asistencia técnica del PSA:** dotado con 10 M€, permite complementar el trabajo directo del AMB en los proyectos con tareas técnicas externas vinculadas a las inversiones del PSA.

Así pues, tanto el Plan Clima y Energía 2030 como el PSA son muy importantes para definir la acción climática y la agenda estratégica del AMB para alinearla con el cambio legislativo que la Unión Europea se está planteando para alcanzar los siguientes retos: reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, aumentar el consumo de energías renovables e incrementar la eficiencia energética, hacer más restrictivos los umbrales de calidad del aire, restaurar la biodiversidad y aumentar la recogida selectiva.

#### 2.4.7. Plan Metropolitano de Movilidad Urbana 2019-2024

El Plan Metropolitano de Movilidad Urbana (PMMU) 2019-2024 es el documento que configura la estrategia de movilidad sostenible de personas y mercancías en el ámbito territorial de los 36 municipios del AMB. Es un instrumento nuevo que deriva del despliegue de la Ley 31/2010, de 3 de agosto, del Área Metropolitana de Barcelona, y también de lo que recoge la Ley 9/2003, de 13 de junio, de la Movilidad, respecto de los planes de movilidad urbana de carácter supramunicipal. Sin embargo, el PMMU 2019-2024 es coherente con la planificación superior e inferior y con las políticas ambientales para el transporte, es decir, el Plan Director de Movilidad (pdM) de la ATM y los planes de movilidad urbana de los municipios que forman parte del AMB.

El PMMU 2019-2024 dibuja de forma realista un modelo metropolitano de movilidad saludable, sostenible, eficiente y equitativa, siguiendo los principios estratégicos que definen el progreso socioeconómico y la habitabilidad de las metrópolis actuales. En este sentido, el PMMU se basa en cuatro objetivos generales de evaluación y en una serie de indicadores de evaluación ubicados en el marco socioambiental que, además de reflejar su visión integradora, coinciden con los objetivos del Estudio Ambiental Estratégico (EAE) y son coherentes con los principales objetivos de calidad del aire y de emisiones de CO<sub>2</sub> de las normativas y los planes vigentes y con los ODS de Naciones Unidas.

Los objetivos generales del PMMU son:

1. **Salud:** minimizar los efectos negativos de la movilidad en la salud de la población.
2. **Sostenibilidad:** reducir los impactos ambientales y la contribución al cambio climático de la movilidad.
3. **Eficiencia:** mejorar la eficiencia del sistema de transporte para facilitar el progreso económico y social.
4. **Equidad:** promover un sistema metropolitano de movilidad justo que garantice el acceso al transporte público y que fomente la cohesión social.

Para garantizar la ejecución y el cumplimiento de sus objetivos, el PMMU establece 23 indicadores de evaluación (que se calculan cada tres años) y, complementariamente, 32 indicadores anuales de seguimiento. Estos últimos son los que permiten conocer cómo avanza el plan, cuál es la efectividad de las medidas propuestas y qué efecto tiene su aplicación en el medioambiente. El PMMU propone un informe de seguimiento anual que analice el grado de ejecución de las medidas, explique el detalle de los trabajos y las actuaciones desarrolladas, y realice, en la medida de lo posible, una valoración cualitativa y cuantitativa. Para redactarlo se solicitó la participación activa y de una forma sistémica de los agentes y de las administraciones con alguna responsabilidad o implicación en el PMMU, a fin de evaluar de manera homogénea la información necesaria.

El PMMU fue aprobado en 2020 por el Consejo Metropolitano.

### 2.4.8. Plan Metropolitano de Movilidad Urbana (PMMU) 2025-2030

Este Plan establecerá la estrategia y las políticas de transporte y de movilidad sostenible que deberá impulsar el AMB en este período. El PMMU es un instrumento de planificación que tiene el propósito de impulsar los cambios necesarios en la movilidad urbana con criterios de sostenibilidad para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos de la metrópolis.

Durante el período 2019-2024, el PMMU logró un modelo de movilidad de futuro fundamentado en cuatro pilares estratégicos:

1. **Salud:** minimizar los efectos del sistema de transporte en la salud de la población.
2. **Sostenibilidad:** reducir los impactos ambientales y la contribución al cambio climático del sistema de transporte.
3. **Eficiencia y tecnologías de la información y la comunicación (TIC):** mejorar la eficiencia del sistema de transporte, garantizando el proceso económico y social.
4. **Equidad, ciudadanía y gobernanza:** promover un sistema de movilidad justo que garantice el acceso al transporte público y la cohesión social.

El PMMU 2025-2030 consolidará y presentará nuevas propuestas para resolver los viejos y los nuevos retos a los que se enfrenta la metrópolis –la sostenibilidad, la salud, la equidad y la eficiencia–, y será el marco de referencia para la revisión de los planes de movilidad urbana sostenible de los 36 municipios metropolitanos.

La redacción del PMMU 2025-2030 va acompañada de un proceso de participación, difusión y comunicación ciudadana, que permitirá que el conjunto de la ciudadanía de la metrópolis esté informada y pueda dar su opinión sobre el modelo y la estrategia de movilidad para el territorio metropolitano para los próximos años. El proceso de participación de la ciudadanía se inició recientemente, en 2024.

### 2.4.9. Plan Estratégico del Ciclo Integral del Agua

El objetivo principal del Plan Estratégico del Ciclo Integral del Agua (PECIA) es analizar el ciclo integral del agua en el territorio metropolitano con criterios de calidad, sostenibilidad, resiliencia y eficiencia, a fin de establecer las líneas estratégicas para poder garantizar agua en cantidad y calidad en todo el territorio en el horizonte 2050. Este Plan fue aprobado por el Consejo Metropolitano el 12 de mayo de 2022.

El PECIA da una visión conjunta del funcionamiento actual del ciclo integral del agua en el área metropolitana y analiza cuáles son las fuentes actuales de suministro que la abastecen, qué tipos de demanda de agua se producen, cómo los diferentes sistemas se relacionan unos con otros y cómo se gestionan. Se identifican qué interrelaciones se establecen entre estas tres ramas, qué condicionantes tiene cada una y qué sinergias pueden establecerse en pro de la sostenibilidad, la resiliencia y la eficiencia de todo el ciclo.

En este sentido, el PECIA apuesta por acciones que aumenten la garantía de suministro, mejoren la gobernanza y la gestión, optimicen los recursos disponibles, fomenten el aprovechamiento de recursos locales, reduzcan el impacto ambiental y mejoren la calidad de las masas del agua.

Los cinco retos para este Plan son: aumentar la garantía de abastecimiento y potenciar la eficiencia de los sistemas; aumentar la resiliencia del ciclo del agua; contribuir a la mejora de la calidad de las masas de agua; adecuar los sistemas actuales a las necesidades futuras, y mejorar la gobernanza, la gestión, el conocimiento y la transparencia. Para lograr estos retos, se definen un total de 18 programas y dentro de cada programa se han fijado un total de 44 medidas y 30 propuestas transversales.

### 2.4.10. Plan de Internacionalización del AMB 2021-2025

Este Plan tiene la voluntad de establecer la estrategia internacional para el conjunto de la institución y promover la dimensión metropolitana, impulsar la captación de financiación para proyectos estratégicos y facilitar la cooperación, la innovación y la transferencia de conocimiento.



Este es uno de los primeros planes de internacionalización llevados a cabo por una entidad metropolitana. El plan lo aprobó el Consejo Metropolitano el 27 de julio de 2021 y su elaboración se había iniciado en 2020 por medio de un proceso participativo en el que se contó con las aportaciones de varios actores metropolitanos: ayuntamientos, principales actores económicos y sociales del territorio y otros socios estratégicos del AMB.

La internacionalización contribuye a promover políticas públicas más eficientes e innovadoras, que repercuten en territorios urbanos más prósperos, cohesionados y atractivos, con altos estándares de calidad de vida y bienestar social.

Los principales objetivos de este Plan consisten en potenciar la sostenibilidad, la competitividad, la dimensión innovadora, la calidad y la eficiencia de las políticas que impulsa el AMB y en proyectar sus activos. Para conseguir estos objetivos, el plan se plantea:

1. Incidir en las agendas políticas europeas e internacionales con el fin de promover los intereses, las necesidades y las aspiraciones del AMB y de su metrópolis.
2. Contribuir a transformar el modelo productivo y de cohesión social y territorial de la metrópolis de Barcelona.
3. Proyectar una AMB innovadora, orientada al conocimiento, basada en valores y abierta al mundo.

#### 2.4.11. Programa Metropolitano de Prevención y Gestión de Recursos y Residuos Municipales

El Programa Metropolitano de Prevención y Gestión de Recursos y Residuos Municipales 2019-2025 (PREMET25), que fue aprobado por el Consejo Metropolitano el 31 de julio de 2020, tiene el objetivo de crear una estrategia de actuación basada en un modelo de gobernanza que apueste por reducir los residuos municipales y que permita alcanzar un 55 % de reciclaje en 2025. De esta forma, se conseguiría la neutralidad en carbono del sistema metropolitano de tratamiento de residuos.

Uno de los elementos destacados del programa aprobado inicialmente fue la inclusión de servicios de educación ambiental en el cambio en el sistema de recogida y tratamiento de residuos metropolitanos para llegar a cumplir con los objetivos europeos. En este sentido, se destaca la importancia del conocimiento adquirido en los últimos años mediante el programa metropolitano de educación para la sostenibilidad Compartim un Futur, que dispone de material educativo en diferentes formatos, adaptado a diversos tipos de público.

### 2.4.12. Plan Metropolitano de Rehabilitación de Viviendas

El Plan Metropolitano de Rehabilitación de Viviendas (PMRH), aprobado por el Consejo Metropolitano el 22 de diciembre de 2020, se propone incrementar los índices de rehabilitación –incluyendo mejoras energéticas y accesibilidad–, dinamizar la economía, aumentar los niveles de empleo en momentos de crisis social y económica, y contribuir a reducir las dinámicas de segregación urbana del territorio metropolitano. El ámbito territorial de aplicación del PMRH son los municipios del área metropolitana excepto Barcelona y tiene como instrumento gestor el Consorcio Metropolitano de la Vivienda (CMH).

Este Plan es necesario, ya que, en el ámbito territorial de aplicación del PMRH, existen 408.646 viviendas en edificios construidos hasta 1980. Esto convierte la corona metropolitana de Barcelona en el tercer ámbito territorial del Estado con más viviendas de esta antigüedad, después de los municipios de Madrid y Barcelona. Por este motivo, aunque algunos instrumentos que el PMRH contiene estarán disponibles para los edificios mucho más recientes (construidos hasta 2007), la diagnosis y las estrategias de actuación pública más intensa del plan se orientan hacia los edificios construidos hasta 1980, que se consideran prioritarios.

El objetivo del Plan es garantizar a corto y medio plazo un nivel óptimo de rehabilitación de viviendas, que mejore las condiciones de vida de los residentes. Mejoras en seguridad, aislamiento térmico y accesibilidad.

Para llevar a cabo sus objetivos, el PMRH ha diseñado una serie de instrumentos de apoyo público para impulsar la rehabilitación en las comunidades de propietarios, pero fruto del diagnóstico del plan se constata que hay que adaptar los instrumentos de apoyo a las condiciones económicas de partida de los entornos en los que se aplican. Así, la combinación de diversos mecanismos de apoyo a las comunidades da pie a cuatro programas del plan (CMH1, CMH2, CMH3 y CMH4), que se aplican territorialmente en función de las capacidades de autogestión de las comunidades.

En todos los programas existen instrumentos de apoyo de comunicación, acompañamiento, subvención y financiación para las comunidades, pero el tipo de instrumento varía: cuanto menor es la capacidad de autogestión de las comunidades, se planifican mecanismos de apoyo con mayor implicación pública, en un gradiente que pretende compensar las disfunciones territoriales de partida detectadas en la diagnosis. Un quinto programa (CMH5) se orienta específicamente a las casas unifamiliares, y un sexto (CMH6) recoge mecanismos de apoyo a la renovación interior de viviendas.

Algunos de estos mecanismos de apoyo han sido iniciativa de otras administraciones, con las que el CMH ha establecido un diálogo fructífero que de cara a las comunidades de propietarios permite, en el contexto de la corona metropolitana de Barcelona, presentar como programas integrados un conjunto de iniciativas que, de no ser por el PMRH, tendrían lógicas autónomas.

### 2.4.13. Programa de Actuaciones de Cohesión Territorial 2025-2028

El 30 de abril de 2024 el Consejo Metropolitano del Área Metropolitana de Barcelona aprobó el Plan de Actuación Metropolitano (PAM) 2024-2027. El PAM recoge las prioridades y las acciones del mandato, entre las que destacan la aprobación de los distintos planes y programas de inversión para los ayuntamientos metropolitanos en favor de la cohesión social y territorial. En este mandato, el AMB hace un esfuerzo sin precedentes con un incremento muy importante de los recursos y pone a disposición de los ayuntamientos un total de 423,15 M€. Son 83 M€ más que en el mandato 2019-2023 y significan un 25 % más de recursos.

El contexto actual y la apuesta hacia la transición energética y digital hacen necesario que se sigan estableciendo y aplicando políticas dirigidas a la cohesión social y territorial, sin dejar a nadie atrás, y que se arbitren medidas correctoras para adecuarse a la inestabilidad de los contextos sociales, económicos y financieros.



Los principales objetivos del Programa de Actuaciones de Cohesión Territorial (PACTE) son el desarrollo urbano sostenible a partir de la intervención en los espacios urbanos, la dotación de equipamientos públicos necesarios, la intervención en el patrimonio construido, la promoción de la movilidad sostenible y la mejora de los servicios urbanos.

La tipología de proyectos incluye:

- Transformación de los centros urbanos para hacerlos más habitables.
- Rehabilitación o transformación de equipamientos para mejorar su eficiencia energética, su digitalización, su accesibilidad, su habitabilidad y su conservación.
- Recuperación, rehabilitación y digitalización de edificios en desuso para nuevos equipamientos públicos.
- Intervención en el patrimonio para dar valor al legado histórico y cultural.
- Construcción de nuevos equipamientos públicos para garantizar la cohesión social en el territorio.
- Fomento de la movilidad sostenible y la transición energética para contribuir a la reducción de las emisiones.
- Intervención en espacios naturales, del litoral y forestales para potenciar los servicios ecosistémicos que aportan.
- Vertebración del territorio metropolitano mediante la integración de las grandes infraestructuras.

El AMB ejecuta directamente estos proyectos (estudios, redacción del proyecto, licitación y obras) y los entrega a los ayuntamientos.

El PACTE supone una asignación media global de 88,59 euros por habitante metropolitano (sin contar Barcelona).

#### 2.4.14. Plan Estratégico Metropolitano de Barcelona

El Plan Estratégico Metropolitano de Barcelona (PEMB) es un instrumento para identificar las necesidades y las potencialidades del territorio a medio plazo, prever las tendencias y las amenazas, y hacer propuestas para afrontar el futuro en las mejores condiciones. Los objetivos del PEMB se plasman en

la aprobación de los planes estratégicos metropolitanos. Este es uno de los planes más antiguos, aprobado por el Consejo Metropolitano en 2003.

Actualmente, está impulsando *Barcelona Demà. Compromiso Metropolitano 2030*, el nuevo plan estratégico para la metrópolis de los 5 millones de habitantes. El documento da un paso adelante en las estrategias planteadas respecto a las tendencias identificadas en el año 2018 e identifica algunas cuestiones clave que habrá que debatir en la elaboración del documento final: una ralentización más elevada del crecimiento económico previsto, nuevos cambios en los patrones de la globalización económica, una revolución industrial y tecnológica que comportará una digitalización a marchas forzadas, un punto de inflexión en la lucha contra el cambio climático, un doble reto demográfico vinculado al envejecimiento de la población y a los movimientos migratorios, y una reflexión sobre el proceso de urbanización a raíz de episodios como la crisis sanitaria vivida en los años 2020 y 2021.

#### 2.4.15. Plan Social Metropolitano 2024-2027

Aprobado por el Consejo Metropolitano en 2024, el Plan Social Metropolitano es la continuidad de los planes aprobados en mandatos anteriores y quiere dar valor a los recursos económicos, técnicos y materiales que el AMB pone a disposición de los ayuntamientos.

Con este Plan, el AMB quiere seguir acompañando las políticas que gestionan los ayuntamientos con dos programas de financiación de un marcado acento social, que son complementarios al Plan de Inversiones Metropolitano:

- **El Plan Metropolitano de Apoyo a las Políticas Sociales Municipales 2024-2027**, que quiere contribuir a desarrollar un territorio metropolitano más competitivo, inclusivo, cohesionado, innovador y sostenible, desde la solidaridad, la cooperación y el impulso municipal.
- **El Programa Integral de Barrios para la Mejora de Rentas 2025-2027**, que quiere mejorar la cohesión social y las rentas de los barrios metropolitanos más vulnerables.

#### 2.4.16. Plan Especial de Protección del Medio Natural y del Paisaje del Parque Natural de la Sierra de Collserola

El AMB ha redactado y tramitado el Plan Especial de Protección del Medio Natural y del Paisaje del Parque Natural de la Sierra de Collserola (PEPNat) hasta su aprobación provisional, el 30 de abril de 2019, en un marco de gobernanza y de consenso muy amplio. El eje vertebrador y transversal del Plan, que quiere garantizar la máxima protección y conservación de un espacio natural de gran relevancia, es una estrategia ecológica, basada en la mejora de la biodiversidad y la potenciación de los servicios ecosistémicos, que define un modelo de parque estructurado en seis ámbitos:

- **Preservación y mejora de los valores ambientales.** Se apuesta por la máxima protección de todo el parque y se hacen propuestas en torno a cuatro ideas estratégicas: mejora de la conectividad, conservación de los elementos de valor ecológico, control de las perturbaciones y fomento de la economía verde.
- **Valorización de los recursos naturales.** Con el objetivo de fomentar el mosaico agroforestal y la economía verde, el PEPNat se basa en la corresponsabilidad y la cogestión como elementos de conservación activa del espacio natural y hace partícipes a los propietarios de los terrenos en su gestión. Actualmente, el 60 % de los terrenos son de titularidad privada.
- **Infraestructuras y servicios.** Se apuesta por minimizar la ocupación y la fragmentación de los espacios libres de Collserola. Se reduce el efecto barrera provocado por las infraestructuras, como carreteras, líneas ferroviarias o instalaciones para el transporte de la energía, potenciando y adecuando los pasos para la fauna en puntos estratégicos, como la riera de Vallvidrera o el torrente de Batzacs.
- **Espacio funcional.** Se crea un espacio de transición entre las zonas naturales y urbanas, que desempeña un papel regulador en las dinámicas del espacio natural: las actividades y los usos se con-



centran en estos espacios de borde. Se trata de trasladar la oferta de actividades, como las áreas de ocio, a la parte exterior del parque. Asimismo, el nuevo plan pretende mejorar la integración de la sierra de Collserola en la infraestructura verde metropolitana buscando la sinergia entre los espacios naturales y las zonas urbanas y haciendo compatibles los usos lúdicos con la preservación de los valores naturales.

- **Uso público.** Se define una red básica para el uso público a partir de la infraestructura existente con el objetivo de fomentar el parque como espacio de salud, bienestar y conocimiento. Esta red concentra las actividades en determinados espacios y caminos, ubicados preferentemente en las orillas del parque, evitando así la dispersión de los visitantes.
- **Patrimonio construido.** No se admiten nuevas edificaciones y se apuesta por el mantenimiento y la mejora del patrimonio arquitectónico, histórico y cultural existente, a través del catálogo de masías y del inventario del patrimonio cultural. Se prevé la eliminación de las construcciones implantadas ilegalmente.

#### 2.4.17. Plan General Metropolitano de Ordenación Urbana

El Plan General Metropolitano de Ordenación Urbana (PGM) es una herramienta de planeamiento urbanístico que ordena los usos y las formas sobre el territorio metropolitano que integraba la anterior Entidad Municipal Metropolitana de Barcelona, compuesta por un total de 27 municipios. Aprobado en 1976, ha servido a los poderes políticos, a los agentes económicos y a la sociedad civil para modernizar la metrópolis y su complejo sistema territorial, y ha permitido construir la ciudad actual, una metrópolis de ciudades de gran relevancia europea.

El PGM, con todas las modificaciones que se han introducido, es un plan que, todavía hoy, se concentra en la ocupación de nuevos espacios para el crecimiento urbano y la implantación de infraestructuras y servicios. A lo largo de su implementación ha moldeado una cultura urbanística que ha aportado muchos beneficios para el territorio y sus ciudadanos; sin embargo, es necesario que se redefina para adecuarlo a las necesidades urbanas, ambientales, sociales y económicas actuales, así como a las nuevas demandas tecnológicas.

# 3

## Plan de Acción



### 3.1. EJES Y OBJETIVOS

La Agenda Urbana del Área Metropolitana de Barcelona identifica cuatro ejes de acción principales para el planteamiento y el desarrollo de sus actuaciones:

**Eje 1.** Social y económico

**Eje 2.** Ambiental

**Eje 3.** Territorial

**Eje 4.** Estratégico

#### 3.1.1. Eje 1. Social y económico. Objetivos

##### **E.1.1. Mejorar las condiciones de vida de la población**

La última recesión económica interrumpió e incluso revirtió un largo proceso de mejora de las condiciones de vida de la población. La magnitud de las tendencias económicas a escala mundial ha tenido unos efectos tan profundos sobre la población metropolitana que ha obligado a las administraciones públicas a buscar actuaciones tendentes a recuperar su situación laboral y nivel de renta, pero también a mejorar la calidad del entorno en el que viven y a asegurar la equidad territorial y la igualdad de oportunidades en el acceso a los servicios públicos metropolitanos.

Las acciones del AMB deben estar orientadas a mejorar las condiciones de vida de la población, con un desarrollo social y económico más comprometido, mediante acciones dirigidas a paliar y reducir los impactos de las situaciones de vulnerabilidad, además de promover la actividad económica y fomentar las oportunidades laborales y formativas, cuidando la dotación de equipamientos y la mejora del espacio público.

##### **E.1.2. Incrementar la cohesión social y atender a los colectivos con necesidades específicas**

Además del deterioro de las condiciones de vida de buena parte de la población, la recesión económica mencionada y el proceso de recuperación posterior han tendido a incrementar las desigualdades



entre los distintos grupos sociales. Así, la progresiva concentración de los ingresos económicos en segmentos cada vez más reducidos de la sociedad ha tenido como contrapartida la pérdida de capacidad adquisitiva e incluso el empobrecimiento de las capas más desfavorecidas. Y, lo que es más significativo, esta desigualdad con respecto a los recursos económicos tiene una correspondencia en otros elementos que se convierten en determinantes a la hora de garantizar la equidad del conjunto de la población, como son la procedencia, el género o la edad.

Aparte de las políticas dirigidas específicamente a la problemática relacionada con la vivienda, el AMB debe contribuir a combatir la vulnerabilidad y la exclusión social y ayudar a desarrollar y construir una metrópolis territorialmente vertebrada y socialmente cohesionada dentro de un marco de convivencia y seguridad en el que la actividad económica sea el motor de empleo y bienestar. Así pues, debe poner en marcha acciones encaminadas a reducir la segregación y las desigualdades sociales a partir de la dotación de servicios y equipamientos dirigidos a colectivos específicos, pero sobre todo a partir de la incorporación al conjunto de sus políticas y actuaciones de perspectivas que recojan la diversidad de necesidades sociales. La desigualdad de renta será fundamental para definir estas políticas, pero no puede ser la única variable a la hora de asistir a una población a menudo desfavorecida por otras causas de injusticia y discriminación.

### **E.1.3. Garantizar el acceso a la vivienda y la permanencia en ella**

En los últimos años, capas cada vez más extensas de la población metropolitana han quedado afectadas por su incapacidad de acceder a una vivienda e, incluso, para aquellos que lo habían conseguido en el pasado, permanecer en ella. Se trata de una problemática de índole diversa y que se articula de forma compleja, en la que intervienen factores que van desde la llegada de importantes contingentes de migración con escasos recursos económicos hasta la detracción de parte de la oferta de vivienda y el consiguiente aumento de precios provocado por la competencia con otros agentes e incluso otros usos más allá del residencial permanente.

Abordar la problemática que representa la falta de vivienda asequible implica políticas pluridisciplinarias complementarias que requieren la coordinación de los planeamientos urbanístico y sectorial con



las acciones programáticas capaces de vehicular ayudas concretas a la población. En este sentido, el AMB goza de una diversidad de competencias y una proximidad a la realidad cotidiana gracias a su carácter de ente local que la colocan en una posición inmejorable para llevar a cabo políticas de vivienda capaces de afrontar los retos actuales que afectan a segmentos cada vez más amplios de la población.

### 3.1.2. Eje 2. Ambiental. Objetivos

#### E.2.1. Naturalizar el territorio y potenciar los valores de la matriz biofísica

El proceso de transformación del territorio ha comportado con frecuencia un abandono de los valores ambientales y paisajísticos. El planeamiento territorial y urbanístico ha tendido a compensar la progresiva desnaturalización de los lugares donde vivimos con la creación de zonas verdes distribuidas sobre el territorio en función de las posibilidades y los recursos existentes. Pero, a menudo, ha carecido de una lectura sistémica que considere el papel que estos espacios deben tener en nuestras ciudades, junto con sus propias necesidades, para mantener y potenciar los valores de la matriz biofísica.

El AMB debe promover la naturalización y la restauración de su territorio a partir de la protección de los grandes espacios agrarios y forestales del área metropolitana y de una concepción de los espacios libres urbanos que supere la lógica de reservas del planeamiento vigente, con una mirada holística en la que los espacios verdes y permeables y el arbolado tienen de capacidad de proveer de servicios ecosistémicos de apoyo, culturales, de regulación y de aprovisionamiento. Las políticas ambientales y de espacio público deben apoyar esta visión garantizando y potenciando la integridad de estos espacios.

#### E.2.2. Mejorar la eficiencia del metabolismo urbano y minimizar los impactos ambientales

El incremento constante del consumo de recursos por parte de la sociedad ha comportado una degradación de las condiciones ambientales, el peligro de agotamiento de numerosas materias primas y la generación de un volumen de residuos y de contaminantes que amenazan la sostenibilidad, en especial en un momento como el actual, caracterizado por el cambio climático. El territorio metropolitano es un sistema abierto y con una autosuficiencia limitada que lo obliga a depender de recursos externos, pero también cuenta con capacidad para aumentar su eficiencia a partir de la circularidad, lo que le confiere un valioso potencial para reducir los impactos ambientales globales que, en buena parte, se generan en las ciudades.

El AMB debe fomentar el consumo de recursos en función de su disponibilidad, la generación de energía a partir de fuentes renovables, la consideración de alternativas de aprovisionamiento de agua y alimentos más cercanas y eficientes, así como las posibilidades de reutilización o reciclaje. Todos estos elementos tienen un componente territorial que debe abordarse desde las políticas urbanísticas.



### **E.2.3. Mitigar el cambio climático y adaptarse a él**

Lo que hasta hace poco eran predicciones y ahora son ya constataciones de los efectos del cambio climático en el Mediterráneo en general, y en el área metropolitana de Barcelona en particular, muestra una alteración drástica de la temperatura y del régimen de precipitaciones que tendrá importantes impactos directos sobre el medio y sobre la salud y el bienestar de las personas. En el nuevo escenario, no solo aumenta la temperatura media, sino que también se multiplican los episodios extremos de calor; al mismo tiempo, las precipitaciones reducen su cantidad anual y la concentran en menos episodios de gran volumen de agua que se intercalan en largos períodos de sequía.

El AMB debe hacer frente a los efectos del cambio climático con medidas que favorezcan el mosaico agroforestal y la gestión de los espacios naturales, además de la preservación del patrimonio natural, que eviten la ocupación de los espacios que son vulnerables a los peligros naturales y tecnológicos, que fomenten la adaptación de los edificios a las nuevas condiciones climáticas, que generen entornos urbanos más frescos y que garanticen un litoral perdurable.

## **3.1.3. Eje 3. Territorial. Objetivos**

### **E.3.1. Articular el territorio a partir de una estructura policéntrica que permita una movilidad sostenible**

El desarrollo urbanístico metropolitano ha estado condicionado por múltiples presiones y demandas, y los tejidos urbanos y la red de infraestructuras no siempre han respondido a una lógica de articulación a escala metropolitana. A consecuencia de esto, no solo se han producido notables deficiencias funcionales y morfológicas en algunas áreas urbanas, sino que, además, para superar estas deficiencias ha proliferado un modelo de movilidad basado en el transporte motorizado con medios individuales que ha tenido un fuerte impacto físico, funcional y ambiental sobre el territorio y la población metropolitana.

El AMB debe continuar combinando las políticas de movilidad y ordenación del territorio tendentes a dotar al área metropolitana de una estructura policéntrica (o incrementar la existente) basada en nodos de alcance e intensidad diversos, cercanos a los tejidos que los rodean y articulados a partir de una red de vías y ejes verdes metropolitanos de acuerdo con su jerarquía, que garanticen la proximidad y la eficiencia de los servicios y los equipamientos, y que permitan ordenar los flujos territoriales con una clara priorización del transporte colectivo y la movilidad activa.

### **E.3.2. Incrementar la complejidad y la habitabilidad urbanas**

La segregación de usos de muchos de los tejidos urbanos del área metropolitana es fruto de un planeamiento a veces excesivamente rígido que ha dado como resultado un modelo de ciudad que no se ajusta a las formas de habitar y trabajar de la población. Gran parte de los desplazamientos cotidianos de la población responden a esta especialización funcional y a los desequilibrios entre residencia y actividad. A consecuencia de ello, las infraestructuras necesarias para sustentar esta movilidad y, en especial, el vehículo particular, cada vez han ido ocupando más espacio y han mermado la habitabilidad de las ciudades en detrimento de los usos colectivos, del espacio verde y de la movilidad activa.

El PDUM debe garantizar la complejidad funcional y la habitabilidad de los tejidos para tender a equilibrar la proporción entre residencia y actividad, regulando la distribución y la proporción de usos, de forma que la población pueda satisfacer cerca las necesidades que ahora solo puede resolver lejos. A la hibridación de los usos residenciales y las actividades, hay que sumarle los equipamientos, el verde urbano, la producción de energía u otras funciones que incrementen la funcionalidad y la habitabilidad urbana.

### **E.3.3. Rehabilitar y reciclar tejidos urbanos**

En los últimos 50 años, el área metropolitana de Barcelona ha triplicado la extensión de su suelo urbano, siguiendo en muchas ocasiones un modelo de ocupación basado en la dispersión y la baja densidad. Este modelo no solo pone en riesgo la salvaguarda de las funciones ecológicas de los espacios abiertos y la sostenibilidad ambiental, sino que también amenaza la funcionalidad de las relaciones metropolitanas.

Las políticas y las actuaciones del AMB deben considerar el suelo como un bien escaso y preciado y trabajar en los tejidos urbanos existentes para incrementar su calidad y eficiencia, mediante la rehabilitación y el reciclaje, y para dar valor al patrimonio urbano. Con la misma voluntad, también deben proponer la regeneración de los espacios obsoletos, la recuperación de las superficies ocupadas por usos inapropiados, la potenciación del uso residencial permanente, el aprovechamiento de las áreas en desuso y la articulación de los tejidos para conseguir entornos que propicien la caminabilidad, la movilidad activa, la convivencia, la interacción social y la accesibilidad a los espacios verdes.

## **3.1.4. Eje 4. Estratégico. Objetivos**

### **E.4.1. Potenciar la capitalidad metropolitana**

Históricamente, la localización estratégica del área de Barcelona le ha otorgado un papel protagonista en relación con el conjunto del territorio catalán, con lo que ha acabado convirtiéndose en el centro articulador no solo de la región metropolitana, sino también del conjunto del país. Últimamente, las dinámicas de mundialización han añadido a esta función de capitalidad a escala local nuevos vínculos que representan un redimensionamiento del territorio de referencia del área metropolitana barcelonesa.

En este sentido, el AMB debe reforzar dicha capitalidad metropolitana a través de su Plan de Internacionalización, potenciar el papel que históricamente ha desempeñado el área de Barcelona como centro articulador de la región metropolitana y como capital de Cataluña, y extenderla al sistema mundial de ciudades a partir de sus características y valores como metrópolis mediterránea.

### **E.4.2. Reforzar la solidaridad metropolitana**

En la medida en que muchas de las problemáticas y necesidades de los municipios tienen un alcance que va más allá de su ámbito territorial, es imprescindible afrontarlas con una mirada metropolitana capaz de satisfacer los intereses particulares al tiempo que se vela por el interés del conjunto.

Junto a las actuaciones y los instrumentos específicos para garantizar la distribución equitativa de los recursos, el AMB debe fomentar una política urbanística y de ordenación territorial que también incorpore la dimensión socioeconómica –para hacer frente al riesgo de exclusión– y favorezca la generación de oportunidades de desarrollo social y económico y reduzca las diferencias entre las distintas partes de su territorio.

**E.4.3. Impulsar la competitividad y la sostenibilidad de la economía metropolitana**

El constante proceso de internacionalización y la aceleración de los procesos de intercambio de información han incrementado las exigencias de la demanda y su mutabilidad, y han obligado a las actividades productivas y de servicios a reestructurarse y a dotarse de una mayor flexibilidad para ser competitivas. Al mismo tiempo, en este escenario de internacionalización que tiende a uniformizar los lugares, las singularidades locales cada vez adquieren mayor relevancia.

Las actuaciones urbanas del AMB deben procurar las condiciones físicas e infraestructurales necesarias para el desarrollo de actividades económicas diversas y que puedan adaptarse en el tiempo, pero también los entornos urbanos y sociales que permitan aprovechar sinergias, la personalidad de los productos propios, la solidez de las redes de proximidad y los beneficios que propicia la vecindad. De esta forma, no solo se favorecen las comunidades locales y se reducen las externalidades ambientales de la producción, sino que también se confiere a la metrópolis un elemento cualitativo de competitividad que acaba siendo determinante en un contexto globalizado.

# 4 Retos



A continuación, se describen los retos de la Agenda Urbana del AMB, agrupados en ocho apartados:

- La matriz biofísica
- Los tejidos residenciales y la vivienda
- Los espacios de actividad económica
- Las dotaciones
- Los espacios y las infraestructuras de movilidad
- Los flujos metabólicos
- El desarrollo social y económico
- La gestión y la gobernanza.

Asimismo, se vinculan a los ejes y objetivos que componen la Agenda (descritos en el capítulo 3) y a la documentación estratégica del AMB (descrita en el apartado 2.4) y se relacionan con los objetivos estratégicos de la Agenda Urbana Española.

## EJES Y OBJETIVOS DE LA AGENDA URBANA DEL AMB

EJES	OBJETIVOS	
EJE 1. SOCIAL Y ECONÓMICO	E1.1	Mejorar las condiciones de vida de la población
	E1.2	Incrementar la cohesión social y atender a los colectivos con necesidades específicas
	E1.3	Garantizar el acceso a la vivienda y la permanencia en ella
EJE 2. AMBIENTAL	E2.1	Naturalizar el territorio y potenciar los valores de la matriz biofísica
	E2.2	Mejorar la eficiencia del metabolismo urbano y minimizar los impactos ambientales
	E2.3	Mitigar el cambio climático y adaptarse a él
EJE 3. TERRITORIAL	E3.1	Articular el territorio a partir de una estructura policéntrica que permita una movilidad sostenible
	E3.2	Incrementar la complejidad y la habitabilidad urbanas
	E3.3	Rehabilitar y reciclar tejidos urbanos
EJE 4. ESTRATÉGICO	E4.1	Potenciar la capitalidad metropolitana
	E4.2	Reforzar la solidaridad metropolitana
	E4.3	Impulsar la competitividad y la sostenibilidad de la economía metropolitana

## DOCUMENTACIÓN ESTRATÉGICA DEL AMB

<b>PAM</b>	Plan de Actuación Metropolitano
<b>REM</b>	Reflexión Estratégica Metropolitana
<b>PDUM</b>	Plan Director Urbanístico Metropolitano
<b>PCLIMA</b>	Plan Climático
<b>PMMU</b>	Plan Metropolitano de Movilidad Urbana 2019-2024 y 2025-2029
<b>PECIA</b>	Plan Estratégico del Ciclo Integral del Agua
<b>PINTL</b>	Plan de Internacionalización del AMB 2021-2025
<b>PREMET</b>	Programa Metropolitano de Prevención y Gestión de Recursos y Residuos Municipales
<b>PMRH</b>	Plan Metropolitano de Rehabilitación de Viviendas
<b>PACTE</b>	Programa de Actuaciones de Cohesión Territorial
<b>PEMB</b>	Plan Estratégico Metropolitano de Barcelona
<b>PSM</b>	Plan Social Metropolitano 2024-2027
<b>PEPNat</b>	Plan Especial de Protección del Medio Natural y del Paisaje del Parque Natural de la Sierra de Collserola
<b>PGM</b>	Plan General Metropolitano de Ordenación Urbana

## OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE LA AGENDA URBANA ESPAÑOLA

<b>OE 1</b>	Ordenar el territorio y hacer un uso racional del suelo, para conservarlo y protegerlo
<b>OE 2</b>	Evitar la dispersión urbana y revitalizar la ciudad existente
<b>OE 3</b>	Prevenir y reducir los efectos del cambio climático y mejorar la resiliencia
<b>OE 4</b>	Hacer una gestión sostenible de los recursos y favorecer la economía circular
<b>OE 5</b>	Favorecer la proximidad y la movilidad sostenible
<b>OE 6</b>	Fomentar la cohesión social y buscar la equidad
<b>OE 7</b>	Impulsar y favorecer la economía urbana
<b>OE 8</b>	Garantizar el acceso a la vivienda
<b>OE 9</b>	Liderar y fomentar la innovación digital
<b>OE 10</b>	Mejorar los instrumentos de intervención y la gobernanza

## 4.1. LA MATRIZ BIOFÍSICA

### 4.1.1. Garantizar el ciclo natural del agua preservando espacios clave

#### Descripción del reto

Garantizando el ciclo natural del agua, se pueden preservar espacios clave como escorrentías superficiales, espacios de infiltración, zonas húmedas y áreas de recarga de los acuíferos.

Con la preservación de estos espacios y su funcionalidad se garantizan tanto la calidad como la continuidad de los hábitats y, por lo tanto, la biodiversidad asociada. En este sentido, deben considerarse los sistemas fluviales y las rieras como elementos de referencia a la hora de detectar los espacios por preservar o restaurar, e incluir en esta estrategia, también, las acciones relacionadas con los riesgos derivados de los efectos del cambio climático, como las avenidas de los cursos de agua y la erosión del espacio litoral.

#### > EJES Y OBJETIVOS

EJE 1 Social y económico			EJE 2 Ambiental			EJE 3 Territorial			EJE 4 Estratégico		
E1.1	E1.2	E1.3	E2.1	E2.2	E2.3	E3.1	E3.2	E3.3	E4.1	E4.2	E4.3
◆			◆	◆	◆		◆	◆			

#### > DOCUMENTACIÓN ESTRATÉGICA VINCULADA

PAM	REM	PDUM	PCLIMA	PMMU	PECIA	PINTL	PREMET	PMRH	PACTE	PEMB	PSM	PEPNat	PGM
◆	◆	◆	◆		◆							◆	◆

#### > CONTRIBUCIÓN A LOS OBJETIVOS DE LA AGENDA URBANA ESPAÑOLA

OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8	OE9	OE10
◆		◆	◆						

### 4.1.2. Preservar los espacios naturales menos transformados

#### Descripción del reto

Más allá de la protección sectorial con diferentes figuras de protección ambiental (PEIN, XN2000, LIC, ZEPA, RNP, etc.), deben concretarse desde un punto de vista urbanístico la red de espacios de interés natural, ampliarla y especificar las actuaciones de restauración de los ámbitos degradados que actualmente amenazan su funcionalidad.

#### > EJES Y OBJETIVOS

EJE 1 Social y económico			EJE 2 Ambiental			EJE 3 Territorial			EJE 4 Estratégico		
E1.1	E1.2	E1.3	E2.1	E2.2	E2.3	E3.1	E3.2	E3.3	E4.1	E4.2	E4.3
◆			◆	◆	◆		◆	◆			

#### > DOCUMENTACIÓN ESTRATÉGICA VINCULADA

PAM	REM	PDUM	PCLIMA	PMMU	PECIA	PINTL	PREMET	PMRH	PACTE	PEMB	PSM	PEPNat	PGM
◆		◆	◆	◆								◆	◆

#### > CONTRIBUCIÓN A LOS OBJETIVOS DE LA AGENDA URBANA ESPAÑOLA

OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8	OE9	OE10
◆	◆	◆							

### 4.1.3. Potenciar los espacios agrarios y su actividad

#### Descripción del reto

El área metropolitana mantiene todavía una actividad agrícola profesional estratégica para la producción de alimentos de proximidad y para la preservación de los ecosistemas metropolitanos. Hay que mantener y favorecer una producción agraria de calidad en estos espacios que preserve los valores de la matriz territorial, garantice el desarrollo sostenible de esta actividad y la complete según las aptitudes del territorio.

#### > EJES Y OBJETIVOS

EJE 1 Social y económico			EJE 2 Ambiental			EJE 3 Territorial			EJE 4 Estratégico		
E1.1	E1.2	E1.3	E2.1	E2.2	E2.3	E3.1	E3.2	E3.3	E4.1	E4.2	E4.3
◆			◆	◆	◆		◆	◆			◆

#### > DOCUMENTACIÓN ESTRATÉGICA VINCULADA

PAM	REM	PDUM	PCLIMA	PMMU	PECIA	PINTL	PREMET	PMRH	PACTE	PEMB	PSM	PEPNat	PGM
◆		◆		◆								◆	◆

#### > CONTRIBUCIÓN A LOS OBJETIVOS DE LA AGENDA URBANA ESPAÑOLA

OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8	OE9	OE10
◆	◆	◆	◆						

### 4.1.4. Valorar el mosaico agroforestal

#### Descripción del reto

Para mantener la complejidad del paisaje mediterráneo, que contiene espacios de elevada biodiversidad y conectividad interna y otros caracterizados por actividades primarias que interactúan con el medio, la combinación de las prácticas agrarias con los espacios forestales es fundamental, ya que ello permite favorecer la biodiversidad del conjunto de la matriz biofísica, la resiliencia del territorio a los riesgos naturales y a los efectos del cambio climático, y la producción de alimentos.

#### > EJES Y OBJETIVOS

EJE 1 Social y económico			EJE 2 Ambiental			EJE 3 Territorial			EJE 4 Estratégico		
E1.1	E1.2	E1.3	E2.1	E2.2	E2.3	E3.1	E3.2	E3.3	E4.1	E4.2	E4.3
◆			◆	◆	◆			◆			◆

#### > DOCUMENTACIÓN ESTRATÉGICA VINCULADA

PAM	REM	PDUM	PCLIMA	PMMU	PECIA	PINTL	PREMET	PMRH	PACTE	PEMB	PSM	PEPNat	PGM
			◆									◆	◆

#### > CONTRIBUCIÓN A LOS OBJETIVOS DE LA AGENDA URBANA ESPAÑOLA

OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8	OE9	OE10
◆		◆	◆						

### 4.1.5. Potenciar el valor identitario de los espacios naturales y agrarios metropolitanos

#### Descripción del reto

Los 42 km de playas metropolitanas, los parques fluviales del Llobregat y del Besòs, el Parque Natural de Collserola o el Parque Agrario del Baix Llobregat representan diferentes espacios de la matriz biofísica que, además de estar dotados de instrumentos de gestión y coordinación supramunicipal, son socialmente reconocidos y tienen asociado un valor identitario para la población. Debe protegerse este valor, tanto para estos espacios como para otros con el mismo potencial en el que, por su proximidad a la población, se incrementa esta identidad.

#### > EJES Y OBJETIVOS

EJE 1 Social y económico			EJE 2 Ambiental			EJE 3 Territorial			EJE 4 Estratégico		
E1.1	E1.2	E1.3	E2.1	E2.2	E2.3	E3.1	E3.2	E3.3	E4.1	E4.2	E4.3
◆			◆	◆	◆						

#### > DOCUMENTACIÓN ESTRATÉGICA VINCULADA

PAM	REM	PDUM	PCLIMA	PMMU	PECIA	PINTL	PREMET	PMRH	PACTE	PEMB	PSM	PEPNat	PGM
		◆	◆									◆	◆

#### > CONTRIBUCIÓN A LOS OBJETIVOS DE LA AGENDA URBANA ESPAÑOLA

OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8	OE9	OE10
◆	◆	◆							

### 4.1.6. Potenciar el carácter vertebrador del litoral, de los ríos, de las rieras y de las vías históricas

#### Descripción del reto

El litoral, los ríos, las rieras y las vías históricas son los elementos clave para preservar las funciones ecológicas de la matriz biofísica y entrelazar socialmente a las diferentes partes del territorio de acuerdo con sus características geográficas y los valores patrimoniales que recogen. Por este motivo, debe potenciarse su función vertebradora en aquellos puntos donde se encuentra especialmente dañada.

#### > EJES Y OBJETIVOS

EJE 1 Social y económico			EJE 2 Ambiental			EJE 3 Territorial			EJE 4 Estratégico		
E1.1	E1.2	E1.3	E2.1	E2.2	E2.3	E3.1	E3.2	E3.3	E4.1	E4.2	E4.3
◆	◆		◆	◆	◆			◆			

#### > DOCUMENTACIÓN ESTRATÉGICA VINCULADA

PAM	REM	PDUM	PCLIMA	PMMU	PECIA	PINTL	PREMET	PMRH	PACTE	PEMB	PSM	PEPNat	PGM
◆	◆	◆	◆		◆							◆	◆

#### > CONTRIBUCIÓN A LOS OBJETIVOS DE LA AGENDA URBANA ESPAÑOLA

OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8	OE9	OE10
◆		◆	◆						

### 4.1.7. Organizar y regenerar los bordes urbanos

#### Descripción del reto

Para resolver la fragmentación y, por tanto, mejorar la funcionalidad ecológica de la matriz biofísica y reconectar los asentamientos urbanos con los espacios naturales y agrarios, hay que prestar especial atención a la regulación de los usos periurbanos procurando concentrar las actividades allí donde hay más accesibilidad y liberar los espacios más frágiles desde un punto de vista de la conexión ecológica. Hay que recomponer la continuidad ecológica y social reservando espacios para ambas funciones y prever actuaciones puntuales que resuelvan estratégicamente la fragmentación debida a las barreras físicas.

#### > EJES Y OBJETIVOS

EJE 1 Social y económico			EJE 2 Ambiental			EJE 3 Territorial			EJE 4 Estratégico		
E1.1	E1.2	E1.3	E2.1	E2.2	E2.3	E3.1	E3.2	E3.3	E4.1	E4.2	E4.3
◆			◆	◆			◆	◆			

#### > DOCUMENTACIÓN ESTRATÉGICA VINCULADA

PAM	REM	PDUM	PCLIMA	PMMU	PECIA	PINTL	PREMET	PMRH	PACTE	PEMB	PSM	PEPNat	PGM
		◆	◆						◆			◆	◆

#### > CONTRIBUCIÓN A LOS OBJETIVOS DE LA AGENDA URBANA ESPAÑOLA

OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8	OE9	OE10
◆	◆			◆					

### 4.1.8. Reconectar los asentamientos urbanos con los espacios naturales y agrarios

#### Descripción del reto

La evolución de los asentamientos ha dejado de lado a menudo la relación con la naturaleza. En este sentido, hay que infiltrar la calidad del espacio verde en los tejidos y prestar especial atención a los parques de valor metropolitano que cohesionan social y ecológicamente las ciudades con el entorno natural. Al mismo tiempo, debe redefinirse la relación de los asentamientos con el entorno, con especial atención a las conexiones verdes entre los centros urbanos y los grandes espacios abiertos, los ríos y el litoral.

#### > EJES Y OBJETIVOS

EJE 1 Social y económico			EJE 2 Ambiental			EJE 3 Territorial			EJE 4 Estratégico		
E1.1	E1.2	E1.3	E2.1	E2.2	E2.3	E3.1	E3.2	E3.3	E4.1	E4.2	E4.3
◆	◆		◆	◆			◆	◆			

#### > DOCUMENTACIÓN ESTRATÉGICA VINCULADA

PAM	REM	PDUM	PCLIMA	PMMU	PECIA	PINTL	PREMET	PMRH	PACTE	PEMB	PSM	PEPNat	PGM
◆	◆	◆	◆									◆	◆

#### > CONTRIBUCIÓN A LOS OBJETIVOS DE LA AGENDA URBANA ESPAÑOLA

OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8	OE9	OE10
◆	◆	◆	◆						

### 4.1.9. Articular los espacios públicos urbanos, los parques y los espacios cívicos de calidad

#### Descripción del reto

Estos ámbitos, fruto de una larga tradición de proyecto, diseño y gestión, pueden llegar a formar encadenamientos de verde y espacios cívicos que se infiltran en los barrios a partir de las áreas más centrales y representativas de las ciudades para aportar habitabilidad y calidad urbana. Hay que vincular la estructura verde a los principales equipamientos y nodos intermodales, para conseguir que, de este modo, los espacios libres verdes, además de los beneficios asociados a la regulación del ambiente urbano, se conviertan también en la base de la movilidad activa y de la cohesión social en entornos saludables.

#### > EJES Y OBJETIVOS

EJE 1 Social y económico			EJE 2 Ambiental			EJE 3 Territorial			EJE 4 Estratégico		
E1.1	E1.2	E1.3	E2.1	E2.2	E2.3	E3.1	E3.2	E3.3	E4.1	E4.2	E4.3
◆	◆		◆	◆	◆		◆	◆			

#### > DOCUMENTACIÓN ESTRATÉGICA VINCULADA

PAM	REM	PDUM	PCLIMA	PMMU	PECIA	PINTL	PREMET	PMRH	PACTE	PEMB	PSM	PEPNat	PGM
◆	◆	◆	◆						◆	◆		◆	◆

#### > CONTRIBUCIÓN A LOS OBJETIVOS DE LA AGENDA URBANA ESPAÑOLA

OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8	OE9	OE10
	◆		◆		◆				

### 4.1.10. Responder a las demandas sociales en términos de calidad del espacio verde y de habitabilidad

#### Descripción del reto

Hay que repensar los espacios libres urbanos como un sistema continuo e interconectado con la naturaleza para maximizar los servicios ecosistémicos que aporta a los asentamientos urbanos. Debe abordarse a todas las escalas y en cada elemento urbano una regulación que ponga en primer plano los espacios verdes, la permeabilidad y la gestión sostenible del agua como base para la naturalización de los asentamientos urbanos.

#### > EJES Y OBJETIVOS

EJE 1 Social y económico			EJE 2 Ambiental			EJE 3 Territorial			EJE 4 Estratégico		
E1.1	E1.2	E1.3	E2.1	E2.2	E2.3	E3.1	E3.2	E3.3	E4.1	E4.2	E4.3
◆	◆		◆	◆	◆		◆	◆			

#### > DOCUMENTACIÓN ESTRATÉGICA VINCULADA

PAM	REM	PDUM	PCLIMA	PMMU	PECIA	PINTL	PREMET	PMRH	PACTE	PEMB	PSM	PEPNat	PGM
◆	◆	◆	◆						◆	◆			

#### > CONTRIBUCIÓN A LOS OBJETIVOS DE LA AGENDA URBANA ESPAÑOLA

OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8	OE9	OE10
◆	◆	◆	◆						

## 4.2. LOS TEJIDOS RESIDENCIALES Y LA VIVIENDA

### 4.2.1. Reducir la especialización funcional a escala local y metropolitana

#### Descripción del reto

La distribución de la residencia y la actividad no han seguido siempre las mismas pautas, por lo que a menudo se ha producido una especialización funcional de los tejidos. Esta especialización no solo empobrece la vida en las áreas exclusivamente residenciales durante muchas horas del día, sino que también obliga a la población a efectuar desplazamientos de larga distancia para trabajar o estudiar y para satisfacer sus necesidades cotidianas. Por tanto, y pese a que el ámbito central del área metropolitana tenga que mantener un carácter especializado que concentre actividades de alta jerarquía y que requieren una accesibilidad elevada, hay que combatir la acentuación excesiva del desequilibrio entre residencia y actividad y garantizar la presencia de comercio de proximidad para evitar los desiertos alimentarios, tanto por lo que respecta a los ámbitos residenciales como por lo que respecta a los municipios y al conjunto del área metropolitana.

#### > EJES Y OBJETIVOS

EJE 1 Social y económico			EJE 2 Ambiental			EJE 3 Territorial			EJE 4 Estratégico		
E1.1	E1.2	E1.3	E2.1	E2.2	E2.3	E3.1	E3.2	E3.3	E4.1	E4.2	E4.3
◆	◆					◆	◆	◆			

#### > DOCUMENTACIÓN ESTRATÉGICA VINCULADA

PAM	REM	PDUM	PCLIMA	PMMU	PECIA	PINTL	PREMET	PMRH	PACTE	PEMB	PSM	PEPNat	PGM
◆	◆	◆				◆			◆	◆			

#### > CONTRIBUCIÓN A LOS OBJETIVOS DE LA AGENDA URBANA ESPAÑOLA

OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8	OE9	OE10
◆	◆			◆		◆			

### 4.2.2. Mantener y potenciar la densidad y la compacidad de los tejidos residenciales

#### Descripción del reto

El proceso de ocupación del suelo del área metropolitana, condicionado por las características estructurales del relieve, ha dado como resultado una densidad de población relativamente elevada (51 habitantes por hectárea bruta y 219 habitantes por hectárea residencial). Esta densidad, además de comportar un menor consumo de suelo, permite la mayoría de las veces alcanzar una masa crítica suficiente para satisfacer las demandas de equipamientos y de transporte público colectivo de una manera eficiente. Sin embargo, el hecho de que casi una quinta parte de las viviendas metropolitanas se encuentren en entornos excesivamente densos y que, por otra parte, el 41,2 % de la superficie residencial corresponda a edificaciones aisladas obliga a corregir la intensidad física de muchos tejidos, promoviendo la descongestión en unos casos y la intensidad en otros, para conseguir de esta manera el equilibrio entre habitabilidad y eficiencia.

> EJES Y OBJETIVOS

EJE 1 Social y económico			EJE 2 Ambiental			EJE 3 Territorial			EJE 4 Estratégico		
E1.1	E1.2	E1.3	E2.1	E2.2	E2.3	E3.1	E3.2	E3.3	E4.1	E4.2	E4.3
◆	◆		◆	◆	◆	◆	◆	◆			

> DOCUMENTACIÓN ESTRATÉGICA VINCULADA

PAM	REM	PDUM	PCLIMA	PMMU	PECIA	PINTL	PREMET	PMRH	PACTE	PEMB	PSM	PEPNat	PGM
◆	◆	◆	◆			◆		◆		◆			

> CONTRIBUCIÓN A LOS OBJETIVOS DE LA AGENDA URBANA ESPAÑOLA

OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8	OE9	OE10
◆	◆	◆	◆	◆	◆				

### 4.2.3. Promover los tejidos densos en puntos con buena accesibilidad al transporte colectivo

#### Descripción del reto

Un bajo nivel de utilización del transporte colectivo puede deberse a una masa crítica de usuarios potenciales que haga inviable o ineficiente su oferta, pero también por el poco aprovechamiento de esta oferta por situarse en lugares escasamente poblados. Por este motivo, es necesario que el planeamiento considere los puntos de confluencia de las infraestructuras y los servicios de transporte colectivo existentes y previstos para promover las densidades residenciales más elevadas y maximizar, así, la cobertura del máximo volumen de población potencialmente usuaria de este transporte.

> EJES Y OBJETIVOS

EJE 1 Social y económico			EJE 2 Ambiental			EJE 3 Territorial			EJE 4 Estratégico		
E1.1	E1.2	E1.3	E2.1	E2.2	E2.3	E3.1	E3.2	E3.3	E4.1	E4.2	E4.3
		◆			◆	◆	◆	◆			◆

> DOCUMENTACIÓN ESTRATÉGICA VINCULADA

PAM	REM	PDUM	PCLIMA	PMMU	PECIA	PINTL	PREMET	PMRH	PACTE	PEMB	PSM	PEPNat	PGM
◆	◆	◆		◆		◆		◆	◆	◆			

> CONTRIBUCIÓN A LOS OBJETIVOS DE LA AGENDA URBANA ESPAÑOLA

OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8	OE9	OE10
◆	◆	◆	◆	◆	◆		◆		

### 4.2.4. Mejorar la integración física

#### Descripción del reto

El desarrollo no siempre coordinado de los asentamientos urbanos y la superposición de numerosas infraestructuras han hecho surgir a menudo fragmentaciones que afectan a los tejidos residenciales, pero también a los espacios abiertos. En este sentido, es necesario que el planeamiento supere las interrupciones que provocan tanto las infraestructuras de movilidad como las interacciones de tejidos con funciones muy diferenciadas y las zonas de fricción de los tejidos aislados en contacto con espacios abiertos.

#### > EJES Y OBJETIVOS

EJE 1 Social y económico			EJE 2 Ambiental			EJE 3 Territorial			EJE 4 Estratégico		
E1.1	E1.2	E1.3	E2.1	E2.2	E2.3	E3.1	E3.2	E3.3	E4.1	E4.2	E4.3
◆	◆		◆	◆	◆	◆					

#### > DOCUMENTACIÓN ESTRATÉGICA VINCULADA

PAM	REM	PDUM	PCLIMA	PMMU	PECIA	PINTL	PREMET	PMRH	PACTE	PEMB	PSM	PEPNat	PGM
◆	◆	◆	◆	◆		◆			◆	◆			

#### > CONTRIBUCIÓN A LOS OBJETIVOS DE LA AGENDA URBANA ESPAÑOLA

OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8	OE9	OE10
◆	◆			◆	◆				

### 4.2.5. Complementar los tejidos para salvar discontinuidades

#### Descripción del reto

Otro tipo de fragmentación de los tejidos urbanos es la que provocan sus discontinuidades, es decir, la existencia de espacios que no se han integrado en los procesos de desarrollo de su entorno y han quedado, en consecuencia, como vacíos urbanos. Por este motivo, hay que completar estos vacíos teniendo en cuenta el doble beneficio que conlleva su potencial para satisfacer las futuras demandas de vivienda y dotaciones y la capacidad para recoser tejidos actualmente fragmentados.

#### > EJES Y OBJETIVOS

EJE 1 Social y económico			EJE 2 Ambiental			EJE 3 Territorial			EJE 4 Estratégico		
E1.1	E1.2	E1.3	E2.1	E2.2	E2.3	E3.1	E3.2	E3.3	E4.1	E4.2	E4.3
◆	◆	◆					◆	◆			

#### > DOCUMENTACIÓN ESTRATÉGICA VINCULADA

PAM	REM	PDUM	PCLIMA	PMMU	PECIA	PINTL	PREMET	PMRH	PACTE	PEMB	PSM	PEPNat	PGM
◆	◆	◆						◆	◆	◆			

#### > CONTRIBUCIÓN A LOS OBJETIVOS DE LA AGENDA URBANA ESPAÑOLA

OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8	OE9	OE10
◆	◆			◆	◆		◆		

## 4.2.6. Promover la transformación de los tejidos

### Descripción del reto

Muchos tejidos residenciales, pero también muchas áreas de actividad, muestran excesos o déficits de intensidad física o cierta obsolescencia de los usos a los que se destinaron inicialmente. Esta inadecuación de algunos tejidos y la escasez de suelo remanente en el área metropolitana de Barcelona aconsejan un modelo de desarrollo de los asentamientos urbanos que se base en la transformación de los tejidos existentes y limite los nuevos crecimientos en las áreas con vocación de compleción. Esta transformación no se plantea como una transferencia de suelos industriales a suelos residenciales, sino que comporta la implementación de un modelo basado en la combinación de usos. Además, esta complejidad deberá garantizar el mantenimiento del tejido productivo preexistente en la ciudad.

#### > EJES Y OBJETIVOS

EJE 1 Social y económico			EJE 2 Ambiental			EJE 3 Territorial			EJE 4 Estratégico		
E1.1	E1.2	E1.3	E2.1	E2.2	E2.3	E3.1	E3.2	E3.3	E4.1	E4.2	E4.3
◆	◆	◆					◆	◆			◆

#### > DOCUMENTACIÓN ESTRATÉGICA VINCULADA

PAM	REM	PDUM	PCLIMA	PMMU	PECIA	PINTL	PREMET	PMRH	PACTE	PEMB	PSM	PEPNat	PGM
◆	◆	◆						◆	◆	◆			

#### > CONTRIBUCIÓN A LOS OBJETIVOS DE LA AGENDA URBANA ESPAÑOLA

OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8	OE9	OE10
◆	◆		◆		◆		◆		

## 4.2.7. Articular los tejidos dispersos y de baja densidad a través de microcentralidades

### Descripción del reto

Las más de 5.000 ha de zonas residenciales formadas por edificaciones aisladas (el 41,2 % del suelo residencial) del área metropolitana ofrecen a sus ocupantes condiciones mucho mejores de proximidad a los grandes espacios abiertos y de disponibilidad de espacio privado que las zonas más densas de los núcleos urbanos. Ahora bien, la dispersión y la baja densidad dificultan la localización accesible de servicios y equipamientos básicos. Por este motivo, hay que dotar a estas áreas de espacios de centralidad que concentren equipamientos y servicios públicos y privados, que sirvan de nodos articuladores para el transporte colectivo y el intercambio modal y que, al mismo tiempo, permitan intensidades residenciales superiores a los de su entorno.

> EJES Y OBJETIVOS

EJE 1 Social y económico			EJE 2 Ambiental			EJE 3 Territorial			EJE 4 Estratégico		
E1.1	E1.2	E1.3	E2.1	E2.2	E2.3	E3.1	E3.2	E3.3	E4.1	E4.2	E4.3
◆	◆	◆				◆	◆				◆

> DOCUMENTACIÓN ESTRATÉGICA VINCULADA

PAM	REM	PDUM	PCLIMA	PMMU	PECIA	PINTL	PREMET	PMRH	PACTE	PEMB	PSM	PEPNat	PGM
◆		◆		◆					◆				

> CONTRIBUCIÓN A LOS OBJETIVOS DE LA AGENDA URBANA ESPAÑOLA

OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8	OE9	OE10
◆	◆			◆	◆				

### 4.2.8. Incrementar la calidad ambiental de los tejidos

#### Descripción del reto

Un 15 % de las viviendas del área metropolitana de Barcelona están expuestas a niveles de contaminación acústica y atmosférica muy elevados debido a la proximidad a vías por las que circulan grandes flujos de vehículos. Además, buena parte de los tejidos sufren los efectos nocivos de la isla de calor, agravada por los efectos del cambio climático. A estos factores se añade la obsolescencia de una parte significativa del parque de viviendas a consecuencia de carencias en rehabilitación, tanto en lo que respecta a patologías como a deficiencias en la piel de las edificaciones. Por tanto, se hace necesario reordenar estas áreas para mejorar las condiciones bioclimáticas y de eficiencia energética de los tejidos urbanos, pero también para incrementar su nivel de autosuficiencia energética y de reutilización de agua y materiales.

> EJES Y OBJETIVOS

EJE 1 Social y económico			EJE 2 Ambiental			EJE 3 Territorial			EJE 4 Estratégico		
E1.1	E1.2	E1.3	E2.1	E2.2	E2.3	E3.1	E3.2	E3.3	E4.1	E4.2	E4.3
◆	◆	◆	◆	◆	◆			◆		◆	◆

> DOCUMENTACIÓN ESTRATÉGICA VINCULADA

PAM	REM	PDUM	PCLIMA	PMMU	PECIA	PINTL	PREMET	PMRH	PACTE	PEMB	PSM	PEPNat	PGM
◆	◆	◆	◆		◆		◆	◆	◆	◆			

> CONTRIBUCIÓN A LOS OBJETIVOS DE LA AGENDA URBANA ESPAÑOLA

OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8	OE9	OE10
◆	◆	◆	◆		◆		◆		

## 4.2.9. Mejorar las condiciones del espacio público

### Descripción del reto

A las carencias en el conjunto de los tejidos residenciales hay que añadir aquellas específicas del espacio público y el sistema viario. Las condiciones de la urbanización, la dotación de servicios urbanísticos y de infraestructuras de suministro o la competencia entre el uso que los peatones y los vehículos motorizados hacen de estos espacios son algunos de los problemas. Por este motivo, es necesario que el planeamiento resuelva los aspectos funcionales que dificultan el uso y el disfrute del espacio público, mejore la accesibilidad a los servicios y los equipamientos, garantice la seguridad de los peatones y pacifique la convivencia con los vehículos privados.

#### > EJES Y OBJETIVOS

EJE 1 Social y económico			EJE 2 Ambiental			EJE 3 Territorial			EJE 4 Estratégico		
E1.1	E1.2	E1.3	E2.1	E2.2	E2.3	E3.1	E3.2	E3.3	E4.1	E4.2	E4.3
◆	◆				◆					◆	

#### > DOCUMENTACIÓN ESTRATÉGICA VINCULADA

PAM	REM	PDUM	PCLIMA	PMMU	PECIA	PINTL	PREMET	PMRH	PACTE	PEMB	PSM	PEPNat	PGM
◆	◆	◆	◆	◆		◆			◆				

#### > CONTRIBUCIÓN A LOS OBJETIVOS DE LA AGENDA URBANA ESPAÑOLA

OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8	OE9	OE10
◆	◆	◆	◆	◆	◆				

## 4.2.10. Combatir la segregación social

### Descripción del reto

A pesar de los esfuerzos hechos por las distintas administraciones durante los últimos años, la pobreza, las dificultades para acceder a la vivienda y mantenerse en ella y otras muchas manifestaciones de las desigualdades sociales se han agravado a lo largo de los últimos años debido a varios episodios de crisis económica, a la liberalización de bienes y servicios básicos o a la llegada de grandes contingentes migratorios en busca de mejora de sus condiciones de vida. Con el fin de evitar que las diferencias en el nivel de renta de la población tengan una plasmación territorial en forma de segregación social, es necesario que el planeamiento establezca las medidas necesarias para atender las necesidades esenciales en aquellas áreas que concentran a más población desfavorecida a partir de programas de actuación integral, pero también para evitar estas concentraciones, que a menudo son el resultado indirecto de procesos de gentrificación o de intangibilidad de las áreas más acomodadas.

> EJES Y OBJETIVOS

EJE 1 Social y económico			EJE 2 Ambiental			EJE 3 Territorial			EJE 4 Estratégico		
E1.1	E1.2	E1.3	E2.1	E2.2	E2.3	E3.1	E3.2	E3.3	E4.1	E4.2	E4.3
◆	◆	◆						◆		◆	

> DOCUMENTACIÓN ESTRATÉGICA VINCULADA

PAM	REM	PDUM	PCLIMA	PMMU	PECIA	PINTL	PREMET	PMRH	PACTE	PEMB	PSM	PEPNat	PGM
◆	◆	◆						◆	◆				

> CONTRIBUCIÓN A LOS OBJETIVOS DE LA AGENDA URBANA ESPAÑOLA

OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8	OE9	OE10
	◆				◆		◆		◆

### 4.2.11. Adaptar las dotaciones a las necesidades de los residentes en proximidad

#### Descripción del reto

La cohesión social requiere superar las posibles diferencias en dotaciones, espacio libre y vivienda. Si bien actualmente la mayoría de la población metropolitana tiene garantizada la proximidad a todos los equipamientos básicos, especialmente en la ciudad continua no siempre se produce una vertebración y una relación sinérgica con los espacios públicos a escala supramunicipal. Además, la baja densidad no cumple los criterios de proximidad ni podrá cumplirlos y, por tanto, sus servicios deberán ser mancomunados entre subsistemas o municipios. Sin embargo, estas medidas deben ir acompañadas de una red de elementos digitales que complemente los servicios y los equipamientos. En cualquier caso, es necesario que el planeamiento urbanístico garantice que la dotación de servicios básicos a la población residente y trabajadora favorece la cohesión del entorno de forma que se adecue a la función principal del tejido. En este sentido, además de articular una red de equipamientos y espacios públicos que aporte los servicios básicos en proximidad o de forma mancomunada, tanto físicos como digitales, hay que garantizar una oferta de vivienda de tipología y régimen adaptada a las demandas y las necesidades de la población y de las características del territorio.

> EJES Y OBJETIVOS

EJE 1 Social y económico			EJE 2 Ambiental			EJE 3 Territorial			EJE 4 Estratégico		
E1.1	E1.2	E1.3	E2.1	E2.2	E2.3	E3.1	E3.2	E3.3	E4.1	E4.2	E4.3
◆	◆	◆				◆	◆			◆	

> DOCUMENTACIÓN ESTRATÉGICA VINCULADA

PAM	REM	PDUM	PCLIMA	PMMU	PECIA	PINTL	PREMET	PMRH	PACTE	PEMB	PSM	PEPNat	PGM
◆	◆	◆		◆				◆	◆	◆			

> CONTRIBUCIÓN A LOS OBJETIVOS DE LA AGENDA URBANA ESPAÑOLA

OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8	OE9	OE10
			◆	◆	◆			◆	◆

### 4.2.12. Satisfacer la necesidad de vivienda a partir de las demandas futuras de la población

#### Descripción del reto

Las proyecciones de población y hogares muestran que, entre 2021 y 2050, el área metropolitana de Barcelona tendrá capacidad para generar un saldo neto de unos 217.000 nuevos hogares. Se trata, además, de unos hogares sensiblemente distintos a los actuales, tanto por el número como por las características de los miembros que los formarán. Para dar respuesta a esta demanda y garantizar el acceso de la población a las viviendas que deben acogerla, es necesario que el planeamiento urbanístico cuantifique y localice las potencialidades de ubicación de las nuevas viviendas en función de las capacidades de los municipios y las lógicas funcionales.

#### > EJES Y OBJETIVOS

EJE 1 Social y económico			EJE 2 Ambiental			EJE 3 Territorial			EJE 4 Estratégico		
E1.1	E1.2	E1.3	E2.1	E2.2	E2.3	E3.1	E3.2	E3.3	E4.1	E4.2	E4.3
◆	◆	◆					◆	◆			

#### > DOCUMENTACIÓN ESTRATÉGICA VINCULADA

PAM	REM	PDUM	PCLIMA	PMMU	PECIA	PINTL	PREMET	PMRH	PACTE	PEMB	PSM	PEPNat	PGM
◆	◆	◆						◆	◆				

#### > CONTRIBUCIÓN A LOS OBJETIVOS DE LA AGENDA URBANA ESPAÑOLA

OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8	OE9	OE10
◆					◆		◆		◆

### 4.2.13. Corregir el déficit de vivienda asequible y social

#### Descripción del reto

La falta de vivienda protegida en un escenario de incremento de precios de alquiler y compra muy por encima de los ingresos de la mayor parte de la población ha desplazado del mercado de vivienda a extensas capas de la población, que van desde jóvenes que no pueden emanciparse hasta personas adultas y personas mayores que cambian su condición familiar y personal, pasando por familias enteras con solo una fuente de ingresos.

A pesar de las políticas en materia de vivienda llevadas a cabo por las distintas administraciones, el déficit de vivienda asequible en el área metropolitana de Barcelona es histórico, y se estima que solo el 71 % de las viviendas principales lo son, distribuidas, además, de forma muy desigual sobre el territorio. Asimismo, buena parte de esta vivienda dejará de ser asequible, cuando pierda la calificación de vivienda con protección oficial (VPO) o cuando vuelva al circuito de la vivienda libre, como en el caso de las viviendas cedidas. Por otra parte, el número de viviendas sociales se estima en torno al 1,5 %, lo que dificulta las políticas para dar respuesta a la emergencia habitacional.

Por este motivo, es necesaria una visión conjunta del territorio metropolitano para hacer efectivo el derecho a la vivienda, en consenso con los distintos municipios y teniendo en cuenta sus particularidades territoriales, funcionales y de capacidad. Con el fin de dar respuesta a estas necesidades, es necesario que el planeamiento, más allá de la reserva de suelo para VPO prevista en los sectores de desarrollo, introduzca medidas adicionales que permitan obtener vivienda asequible especialmente en el suelo urbano.

> EJES Y OBJETIVOS

EJE 1 Social y económico			EJE 2 Ambiental			EJE 3 Territorial			EJE 4 Estratégico		
E1.1	E1.2	E1.3	E2.1	E2.2	E2.3	E3.1	E3.2	E3.3	E4.1	E4.2	E4.3
◆	◆	◆					◆	◆		◆	◆

> DOCUMENTACIÓN ESTRATÉGICA VINCULADA

PAM	REM	PDUM	PCLIMA	PMMU	PECIA	PINTL	PREMET	PMRH	PACTE	PEMB	PSM	PEPNat	PGM
◆	◆	◆				◆		◆	◆				

> CONTRIBUCIÓN A LOS OBJETIVOS DE LA AGENDA URBANA ESPAÑOLA

OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8	OE9	OE10
			◆		◆		◆		◆

### 4.2.14. Proteger la residencia de la competencia con otros usos

#### Descripción del reto

La competencia de la residencia con otras actividades en un espacio limitado ha provocado a menudo el desplazamiento de la primera por aquellas actividades que pueden satisfacer unos precios más altos. La combinación de usos, deseable para los tejidos residenciales, se traduce en estos casos en expulsión de los residentes. A la ocupación de plantas superiores de edificios por parte de oficinas hay que añadir otras formas menos evidentes de desplazamiento de los residentes, como son la generalización de viviendas turísticas o la especialización de los bajos de los edificios en actividades destinadas a atender a una demanda muy específica y desprovocando las zonas residenciales de la diversidad de servicios y actividades que requieren. Por este motivo, hay que establecer los mecanismos necesarios para proteger la función residencial de estos tejidos.

> EJES Y OBJETIVOS

EJE 1 Social y económico			EJE 2 Ambiental			EJE 3 Territorial			EJE 4 Estratégico		
E1.1	E1.2	E1.3	E2.1	E2.2	E2.3	E3.1	E3.2	E3.3	E4.1	E4.2	E4.3
◆	◆	◆					◆				◆

> DOCUMENTACIÓN ESTRATÉGICA VINCULADA

PAM	REM	PDUM	PCLIMA	PMMU	PECIA	PINTL	PREMET	PMRH	PACTE	PEMB	PSM	PEPNat	PGM
◆	◆	◆						◆					

> CONTRIBUCIÓN A LOS OBJETIVOS DE LA AGENDA URBANA ESPAÑOLA

OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8	OE9	OE10
					◆	◆	◆		◆

### 4.2.15. Rehabilitar el parque de viviendas

#### Descripción del reto

La antigüedad de una parte sustancial del parque de viviendas metropolitano y la necesidad de responder con rapidez a la emergencia habitacional han provocado la obsolescencia física de muchas de estas viviendas o han puesto de manifiesto deficiencias y carencias estructurales. Esta situación reclama la identificación de las áreas residenciales en las que son perentorias las actuaciones de rehabilitación y la sustitución de una parte del parque residencial, que, por sus características de compacidad, necesita una reconsideración volumétrica.

#### > EJES Y OBJETIVOS

EJE 1 Social y económico			EJE 2 Ambiental			EJE 3 Territorial			EJE 4 Estratégico		
E1.1	E1.2	E1.3	E2.1	E2.2	E2.3	E3.1	E3.2	E3.3	E4.1	E4.2	E4.3
◆	◆	◆						◆			

#### > DOCUMENTACIÓN ESTRATÉGICA VINCULADA

PAM	REM	PDUM	PCLIMA	PMMU	PECIA	PINTL	PREMET	PMRH	PACTE	PEMB	PSM	PEPNat	PGM
◆		◆					◆	◆					

#### > CONTRIBUCIÓN A LOS OBJETIVOS DE LA AGENDA URBANA ESPAÑOLA

OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8	OE9	OE10
	◆	◆	◆		◆		◆		

### 4.2.16. Prestar especial atención a las áreas de acumulación de problemas y déficits

#### Descripción del reto

La acumulación de los problemas de integración y habitabilidad en determinadas áreas tiene un efecto exponencial sobre su situación, de manera que aquellas áreas que concentran bajos niveles de calidad de la vivienda, dotacionales o ambientales acaban convirtiéndose en núcleos degradados y de regresión de las condiciones de vida. Para evitar que esta acumulación multiplique sus efectos a escala metropolitana, el planeamiento debe ofrecer las condiciones que faciliten el desarrollo de programas de tratamiento integral de barrios como el que el AMB ha iniciado recientemente.

#### > EJES Y OBJETIVOS

EJE 1 Social y económico			EJE 2 Ambiental			EJE 3 Territorial			EJE 4 Estratégico		
E1.1	E1.2	E1.3	E2.1	E2.2	E2.3	E3.1	E3.2	E3.3	E4.1	E4.2	E4.3
◆	◆	◆	◆	◆	◆		◆	◆		◆	◆

#### > DOCUMENTACIÓN ESTRATÉGICA VINCULADA

PAM	REM	PDUM	PCLIMA	PMMU	PECIA	PINTL	PREMET	PMRH	PACTE	PEMB	PSM	PEPNat	PGM
◆	◆	◆						◆	◆				

#### > CONTRIBUCIÓN A LOS OBJETIVOS DE LA AGENDA URBANA ESPAÑOLA

OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8	OE9	OE10
	◆	◆	◆		◆	◆	◆		◆

### 4.3. LOS ESPACIOS DE ACTIVIDAD ECONÓMICA

#### 4.3.1. Proteger la actividad industrial y flexibilizar los usos en los polígonos de actividad económica

##### Descripción del reto

Los agentes que conforman el tejido económico metropolitano tienen necesidades e intereses a menudo diferentes y, en ocasiones, contradictorios respecto a las actividades que deben contener las áreas especializadas de actividad. En algunas ocasiones se quiere destinar estas zonas exclusivamente a unas actividades industriales que no solo requieren espacios con anchuras de calle o accesibilidad a la red de transporte específicos, sino que, además, presentan a menudo incompatibilidades con otros usos urbanos. En otros, se pide una menor rigidez normativa para permitir que contengan nuevas actividades que no siempre se ajustan plenamente a la definición estricta de uso industrial. Con el fin de responder a esta demanda doble y hasta cierto punto antagónica, el planeamiento urbanístico debe ser un instrumento suficientemente flexible para permitir atender esta diversidad.

##### > EJES Y OBJETIVOS

EJE 1 Social y económico			EJE 2 Ambiental			EJE 3 Territorial			EJE 4 Estratégico		
E1.1	E1.2	E1.3	E2.1	E2.2	E2.3	E3.1	E3.2	E3.3	E4.1	E4.2	E4.3
											◆

##### > DOCUMENTACIÓN ESTRATÉGICA VINCULADA

PAM	REM	PDUM	PCLIMA	PMMU	PECIA	PINTL	PREMET	PMRH	PACTE	PEMB	PSM	PEPNat	PGM
	◆	◆							◆	◆			

##### > CONTRIBUCIÓN A LOS OBJETIVOS DE LA AGENDA URBANA ESPAÑOLA

OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8	OE9	OE10
						◆			

#### 4.3.2. Promover la combinación de usos en los entornos urbanos

##### Descripción del reto

El modelo de ciudad mediterránea que posibilita atender en proximidad las necesidades cotidianas de la población se basa en la combinación de usos y actividades. En este modelo, la residencia se mezcla con actividades de servicios, pero también industriales o de reparación, dirigidas a la población. De esta forma, se facilitan los desplazamientos a pie y en bicicleta y se consigue una reducción de la movilidad en medios de transporte motorizados. Por este motivo, es necesario que el planeamiento urbanístico promueva la mezcla de usos, principalmente en aquellas áreas residenciales o polígonos industriales ya integrados en las tramas urbanas, con un mayor grado de especialización funcional.

> EJES Y OBJETIVOS

EJE 1 Social y económico			EJE 2 Ambiental			EJE 3 Territorial			EJE 4 Estratégico		
E1.1	E1.2	E1.3	E2.1	E2.2	E2.3	E3.1	E3.2	E3.3	E4.1	E4.2	E4.3
	◆					◆	◆			◆	◆

> DOCUMENTACIÓN ESTRATÉGICA VINCULADA

PAM	REM	PDUM	PCLIMA	PMMU	PECIA	PINTL	PREMET	PMRH	PACTE	PEMB	PSM	PEPNat	PGM
◆		◆	◆	◆					◆	◆			

> CONTRIBUCIÓN A LOS OBJETIVOS DE LA AGENDA URBANA ESPAÑOLA

OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8	OE9	OE10
		◆	◆	◆	◆	◆			

### 4.3.3. Facilitar la localización de la actividad logística

#### Descripción del reto

La escasez de espacio disponible en el área metropolitana de Barcelona, junto con el elevado número de agentes que compiten por instalarse en ella, hace que actividades que requieren grandes extensiones de espacio próximas a los núcleos urbanos se encuentren a menudo desplazadas a otros lugares. Este es el caso de la logística, especialmente la de escala intermedia, responsable de articular los grandes movimientos de mercancías que representan la escala regional –que se basan en buena parte en el transporte aéreo, marítimo y ferroviario–, y la escala local, la de distribución urbana de mercancías. La consecuencia es un funcionamiento ineficiente del conjunto del sistema logístico. Con el fin de mejorar la eficiencia, el planeamiento urbanístico debe garantizar la disponibilidad de espacios destinados a la logística de escala intermedia en áreas de actividad contiguas a las tramas urbanas y, al mismo tiempo, con una elevada accesibilidad a la red de transporte de gran capacidad, para permitir la ruptura de carga entre el gran camionaje y los vehículos de distribución urbana.

> EJES Y OBJETIVOS

EJE 1 Social y económico			EJE 2 Ambiental			EJE 3 Territorial			EJE 4 Estratégico		
E1.1	E1.2	E1.3	E2.1	E2.2	E2.3	E3.1	E3.2	E3.3	E4.1	E4.2	E4.3
						◆					

> DOCUMENTACIÓN ESTRATÉGICA VINCULADA

PAM	REM	PDUM	PCLIMA	PMMU	PECIA	PINTL	PREMET	PMRH	PACTE	PEMB	PSM	PEPNat	PGM
◆	◆	◆	◆	◆					◆				

> CONTRIBUCIÓN A LOS OBJETIVOS DE LA AGENDA URBANA ESPAÑOLA

OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8	OE9	OE10
	◆	◆		◆					

### 4.3.4. Dotar a los polígonos de actividad económica de transporte público y elementos para la movilidad sostenible

#### Descripción del reto

Los polígonos de actividad económica atraen muchas veces a grandes contingentes de mano de obra. El aislamiento de algunos de estos polígonos ha provocado que la dotación de infraestructuras y servicios de transporte público sea muy inferior a la que se da en los núcleos urbanos, y ha obligado al uso mayoritario del vehículo privado en los desplazamientos cotidianos de los trabajadores. Por este motivo, hay que extender la red de transporte público y de movilidad sostenible (caminando o en bicicleta) para cubrir aquellos espacios de actividad existentes y futuros que tienen una baja accesibilidad.

#### > EJES Y OBJETIVOS

EJE 1 Social y económico			EJE 2 Ambiental			EJE 3 Territorial			EJE 4 Estratégico		
E1.1	E1.2	E1.3	E2.1	E2.2	E2.3	E3.1	E3.2	E3.3	E4.1	E4.2	E4.3
◆	◆				◆	◆		◆		◆	

#### > DOCUMENTACIÓN ESTRATÉGICA VINCULADA

PAM	REM	PDUM	PCLIMA	PMMU	PECIA	PINTL	PREMET	PMRH	PACTE	PEMB	PSM	PEPNat	PGM
◆	◆	◆	◆	◆					◆	◆			

#### > CONTRIBUCIÓN A LOS OBJETIVOS DE LA AGENDA URBANA ESPAÑOLA

OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8	OE9	OE10
		◆	◆	◆	◆				◆

### 4.3.5. Promover actividades intensivas en empleo en puntos con buena accesibilidad al transporte colectivo

#### Descripción del reto

La generación de un volumen elevado de desplazamientos cotidianos en vehículo privado no es solo consecuencia de una falta de transporte colectivo, sino también de una localización no siempre óptima de las actividades más intensivas en empleo o que atraen a un gran número de habitantes. En este sentido, es necesario que el planeamiento promueva la ubicación de estas actividades en los puntos de confluencia máxima de las infraestructuras y los servicios de transporte colectivo existentes y previstos.

#### > EJES Y OBJETIVOS

EJE 1 Social y económico			EJE 2 Ambiental			EJE 3 Territorial			EJE 4 Estratégico		
E1.1	E1.2	E1.3	E2.1	E2.2	E2.3	E3.1	E3.2	E3.3	E4.1	E4.2	E4.3
				◆	◆	◆	◆	◆			◆

#### > DOCUMENTACIÓN ESTRATÉGICA VINCULADA

PAM	REM	PDUM	PCLIMA	PMMU	PECIA	PINTL	PREMET	PMRH	PACTE	PEMB	PSM	PEPNat	PGM
◆	◆	◆	◆	◆					◆				

#### > CONTRIBUCIÓN A LOS OBJETIVOS DE LA AGENDA URBANA ESPAÑOLA

OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8	OE9	OE10
	◆	◆		◆	◆	◆			

### 4.3.6. Redefinir los estándares de los polígonos de actividad y adaptarlos a las necesidades de las empresas

#### Descripción del reto

Aunque la legislación urbanística actual establece para los nuevos sectores de desarrollo destinados a actividad económica la obligación de reservar un 5 % de su superficie a equipamientos, a menudo los equipamientos previstos no se acaban desarrollando o, si lo hacen, no se corresponden con las necesidades de la actividad que se lleva a cabo. A fin de corregir esta situación, el planeamiento urbanístico no solo debería definir un estándar mínimo de equipamientos en áreas de actividad económica, sino también una estrategia específica de dotación en función de sus características para satisfacer tanto las necesidades de las empresas de cada polígono como las que surgen a una escala territorial superior.

#### > EJES Y OBJETIVOS

EJE 1 Social y económico			EJE 2 Ambiental			EJE 3 Territorial			EJE 4 Estratégico		
E1.1	E1.2	E1.3	E2.1	E2.2	E2.3	E3.1	E3.2	E3.3	E4.1	E4.2	E4.3
											◆

#### > DOCUMENTACIÓN ESTRATÉGICA VINCULADA

PAM	REM	PDUM	PCLIMA	PMMU	PECIA	PINTL	PREMET	PMRH	PACTE	PEMB	PSM	PEPNat	PGM
									◆				

#### > CONTRIBUCIÓN A LOS OBJETIVOS DE LA AGENDA URBANA ESPAÑOLA

OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8	OE9	OE10
						◆			◆

### 4.3.7. Adoptar criterios de sostenibilidad en los polígonos de actividad

#### Descripción del reto

Además de su componente ambiental, la gestión sostenible y eficiente del agua, la energía y la gestión de materiales constituyen un elemento de competitividad de las empresas. Esta gestión incluye las actividades de suministro y tratamiento de los recursos que aprovechan los sistemas urbanos y antrópicos del territorio, entre los que se encuentran las actividades económicas. Por este motivo, debe hacerse posible que el suelo calificado de equipamiento o de servicio técnico, que en muchos casos no ha llegado a desarrollarse o lo ha hecho con un uso que no respondía a las necesidades de las empresas, pueda albergar los servicios ambientales que le permitan incrementar su eficiencia y sostenibilidad.

> EJES Y OBJETIVOS

EJE 1 Social y económico			EJE 2 Ambiental			EJE 3 Territorial			EJE 4 Estratégico		
E1.1	E1.2	E1.3	E2.1	E2.2	E2.3	E3.1	E3.2	E3.3	E4.1	E4.2	E4.3
				◆	◆			◆			

> DOCUMENTACIÓN ESTRATÉGICA VINCULADA

PAM	REM	PDUM	PCLIMA	PMMU	PECIA	PINTL	PREMET	PMRH	PACTE	PEMB	PSM	PEPNat	PGM
	◆	◆	◆		◆								

> CONTRIBUCIÓN A LOS OBJETIVOS DE LA AGENDA URBANA ESPAÑOLA

OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8	OE9	OE10
◆		◆	◆						

### 4.3.8. Mejorar los polígonos de actividad en lo referente a sus condiciones físicas, ambientales, funcionales y de seguridad personal

**Descripción del reto**

Aunque buena parte de los polígonos de actividad del área metropolitana presentan excelentes condiciones de urbanización, funcionalidad y relación con el entorno, otros muestran carencias significativas causadas por una obsolescencia que se manifiesta tanto en forma de envejecimiento físico como de inadecuación a nuevas demandas espaciales por parte de la actividad productiva. En este sentido, es necesario que el planeamiento urbanístico identifique las áreas de actividad que requieren intervención pública para la regeneración de sus tejidos y establezca los mecanismos para garantizar su implicación en los procesos de revitalización industrial. Esta revitalización debe tener en cuenta aspectos como el establecimiento de un grado mínimo de calidad del espacio público y la urbanización, con el fin de garantizar la accesibilidad y la seguridad de los peatones y favorecer la correcta circulación de los vehículos, regular las necesidades de aparcamiento y su ocupación de la vía pública o asegurar la comodidad de circulación del tráfico pesado en las vías de mayor anchura, con radios de giro suficientes y reduciendo pendientes donde sea posible. Igualmente, debería incorporar recomendaciones para implementar la mejora paisajística y de la calidad urbana y medioambiental de las instalaciones industriales o la transferencia de espacios libres y equipamientos en torno a ejes verdes.

> EJES Y OBJETIVOS

EJE 1 Social y económico			EJE 2 Ambiental			EJE 3 Territorial			EJE 4 Estratégico		
E1.1	E1.2	E1.3	E2.1	E2.2	E2.3	E3.1	E3.2	E3.3	E4.1	E4.2	E4.3
			◆			◆		◆			◆

> DOCUMENTACIÓN ESTRATÉGICA VINCULADA

PAM	REM	PDUM	PCLIMA	PMMU	PECIA	PINTL	PREMET	PMRH	PACTE	PEMB	PSM	PEPNat	PGM
	◆	◆		◆					◆	◆			

> CONTRIBUCIÓN A LOS OBJETIVOS DE LA AGENDA URBANA ESPAÑOLA

OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8	OE9	OE10
◆		◆	◆						◆

### 4.3.9. Flexibilizar la parcelación de los polígonos de actividad económica

#### Descripción del reto

La rigidez que impone el planeamiento de un elemento fijo como es el suelo choca a menudo con el dinamismo con el que cambian las demandas en cuanto a las dimensiones de las parcelas donde se quiere instalar la actividad económica. La diversidad de actividades industriales, su permanente evolución y los continuos movimientos de localización y deslocalización en función de las condiciones del mercado son los principales responsables de este dinamismo. Por este motivo, hay que fomentar la diversidad tipológica y de usos de los espacios de actividad económica con ordenación de alineación a vial, con especial atención al tamaño de las parcelas y sus posibilidades de concentración.

#### > EJES Y OBJETIVOS

EJE 1 Social y económico			EJE 2 Ambiental			EJE 3 Territorial			EJE 4 Estratégico		
E1.1	E1.2	E1.3	E2.1	E2.2	E2.3	E3.1	E3.2	E3.3	E4.1	E4.2	E4.3
											◆

#### > DOCUMENTACIÓN ESTRATÉGICA VINCULADA

PAM	REM	PDUM	PCLIMA	PMMU	PECIA	PINTL	PREMET	PMRH	PACTE	PEMB	PSM	PEPNat	PGM
◆	◆	◆							◆	◆			

#### > CONTRIBUCIÓN A LOS OBJETIVOS DE LA AGENDA URBANA ESPAÑOLA

OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8	OE9	OE10
◆						◆			◆

### 4.3.10. Crear una bolsa de suelo industrial público

#### Descripción del reto

Aparte de las grandes piezas que constituyen el puerto y el aeropuerto, con características, actividades y requisitos de regulación muy específicos, actualmente el suelo de actividad de titularidad pública representa una parte muy pequeña del total. Esta escasez impide a menudo la presencia en estos espacios de actividades, que, al no ser rentables desde el punto de vista económico, deben ubicarse en otros lugares donde la demanda es menor o, sencillamente, no pueden materializarse. Por ello, es necesario que el planeamiento urbanístico destine a actividad de protección pública una parte del suelo de cesión que recibe la Administración en todos los sectores de actividad económica.

#### > EJES Y OBJETIVOS

EJE 1 Social y económico			EJE 2 Ambiental			EJE 3 Territorial			EJE 4 Estratégico		
E1.1	E1.2	E1.3	E2.1	E2.2	E2.3	E3.1	E3.2	E3.3	E4.1	E4.2	E4.3
							◆	◆		◆	◆

#### > DOCUMENTACIÓN ESTRATÉGICA VINCULADA

PAM	REM	PDUM	PCLIMA	PMMU	PECIA	PINTL	PREMET	PMRH	PACTE	PEMB	PSM	PEPNat	PGM
	◆	◆								◆			

#### > CONTRIBUCIÓN A LOS OBJETIVOS DE LA AGENDA URBANA ESPAÑOLA

OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8	OE9	OE10
◆			◆			◆			

### 4.3.11. Regular la actividad turística para proteger el uso del espacio público y el acceso a la vivienda de los residentes

#### Descripción del reto

El incremento del turismo en el área metropolitana de Barcelona ha acompañado sus beneficios sobre el tejido económico con varios impactos sobre el territorio y el conjunto de la población. La demanda sobre las infraestructuras de transporte, la concentración territorial de la oferta hotelera y de viviendas de uso turístico en el centro del área metropolitana, la competencia que representa esta oferta de viviendas de uso turístico para la actividad hotelera tradicional y, sobre todo, para los residentes a través de la distorsión que genera en el mercado de la vivienda, o la alteración del entorno urbano donde se concentran las actividades turísticas son algunos de los impactos que requieren soluciones específicas.

#### > EJES Y OBJETIVOS

EJE 1 Social y económico			EJE 2 Ambiental			EJE 3 Territorial			EJE 4 Estratégico		
E1.1	E1.2	E1.3	E2.1	E2.2	E2.3	E3.1	E3.2	E3.3	E4.1	E4.2	E4.3
◆	◆	◆				◆	◆	◆			

#### > DOCUMENTACIÓN ESTRATÉGICA VINCULADA

PAM	REM	PDUM	PCLIMA	PMMU	PECIA	PINTL	PREMET	PMRH	PACTE	PEMB	PSM	PEPNat	PGM
◆	◆	◆		◆		◆		◆	◆	◆			

#### > CONTRIBUCIÓN A LOS OBJETIVOS DE LA AGENDA URBANA ESPAÑOLA

OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8	OE9	OE10
	◆				◆		◆		◆

### 4.3.12. Fomentar las actividades agrarias

#### Descripción del reto

La aportación de las actividades agrarias al conjunto de la producción y el empleo del área metropolitana de Barcelona es estadísticamente poco significativa; pero, además de su función ambiental y paisajística, el sector primario es también el primer escalón de una industria agroalimentaria de gran importancia y representa una oportunidad para consolidar un nuevo modelo de suministro alimentario basado en la cercanía. Con el fin de garantizar y fomentar esta actividad, es necesario que el planeamiento preserve los espacios que ocupa, pero también que posibilite la introducción de usos que, sin afectar a los valores ambientales, garanticen su viabilidad económica, como la explotación forestal, el agroturismo o el aprovechamiento de los elementos patrimoniales.

#### > EJES Y OBJETIVOS

EJE 1 Social y económico			EJE 2 Ambiental			EJE 3 Territorial			EJE 4 Estratégico		
E1.1	E1.2	E1.3	E2.1	E2.2	E2.3	E3.1	E3.2	E3.3	E4.1	E4.2	E4.3
			◆	◆	◆			◆			◆

#### > DOCUMENTACIÓN ESTRATÉGICA VINCULADA

PAM	REM	PDUM	PCLIMA	PMMU	PECIA	PINTL	PREMET	PMRH	PACTE	PEMB	PSM	PEPNat	PGM
◆	◆	◆	◆						◆				

#### > CONTRIBUCIÓN A LOS OBJETIVOS DE LA AGENDA URBANA ESPAÑOLA

OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8	OE9	OE10
◆		◆	◆			◆			

## 4.4. LAS DOTACIONES

### 4.4.1. Ajustar la oferta de equipamientos a las previsiones del planeamiento para maximizar su eficiencia

#### Descripción del reto

El análisis del planeamiento urbanístico ha evidenciado que en el área metropolitana de Barcelona existe suelo suficiente destinado a equipamientos. Sin embargo, también ha mostrado que todavía hay reservas pendientes de desarrollar o suelo de equipamiento destinado a otros usos. En este sentido, es necesaria una adecuación de la oferta de equipamientos a lo que prevé el planeamiento urbanístico para garantizar su cobertura y la máxima eficiencia en el funcionamiento. La adecuación debe hacerse en ambos sentidos: calificando de suelo de equipamiento aquellos elementos existentes que, a pesar de no encontrarse en la clave que le correspondería, dan respuesta a los objetivos y no van en detrimento de otros objetivos, e identificando, protegiendo y desarrollando aquellas reservas que todavía están pendientes de ejecutar en ámbitos con déficits. En ambos casos, debe considerarse igualmente la importancia que tiene la dotación de techo, especialmente en el tejido compacto, para ubicar equipamientos básicos en ámbitos altamente consolidados donde la disponibilidad de suelo es escasa.

#### > EJES Y OBJETIVOS

EJE 1 Social y económico			EJE 2 Ambiental			EJE 3 Territorial			EJE 4 Estratégico		
E1.1	E1.2	E1.3	E2.1	E2.2	E2.3	E3.1	E3.2	E3.3	E4.1	E4.2	E4.3
◆	◆										

#### > DOCUMENTACIÓN ESTRATÉGICA VINCULADA

PAM	REM	PDUM	PCLIMA	PMMU	PECIA	PINTL	PREMET	PMRH	PACTE	PEMB	PSM	PEPNat	PGM
◆	◆	◆							◆				

#### > CONTRIBUCIÓN A LOS OBJETIVOS DE LA AGENDA URBANA ESPAÑOLA

OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8	OE9	OE10
◆					◆				◆

### 4.4.2. Ubicar los equipamientos básicos en puntos de máxima accesibilidad

#### Descripción del reto

Además de su valoración cuantitativa en número y en grado de cobertura de la población, la eficiencia de los equipamientos viene dada por la facilidad con la que esta población puede acceder a ellos. En este sentido, y ante la imposibilidad de garantizar la proximidad física al conjunto de la población, hay que aprovechar los puntos de máxima accesibilidad al transporte colectivo y a los canales para la movilidad activa para ubicar los equipamientos.

Los tejidos residenciales de baja densidad ofrecen buenas condiciones de proximidad a los espacios abiertos y mayor disponibilidad de espacio privado que las áreas más densas y compactas. Para revertir esta situación, hay que articular una red de equipamientos básicos a través del sistema de urbanizaciones. Estos sistemas, formados por urbanizaciones dispersas conectadas a través de la red de carreteras y caminos, deberán mancomunar servicios y ofrecer una dotación conjunta.

> EJES Y OBJETIVOS

EJE 1 Social y económico			EJE 2 Ambiental			EJE 3 Territorial			EJE 4 Estratégico		
E1.1	E1.2	E1.3	E2.1	E2.2	E2.3	E3.1	E3.2	E3.3	E4.1	E4.2	E4.3
◆	◆				◆	◆	◆			◆	◆

> DOCUMENTACIÓN ESTRATÉGICA VINCULADA

PAM	REM	PDUM	PCLIMA	PMMU	PECIA	PINTL	PREMET	PMRH	PACTE	PEMB	PSM	PEPNat	PGM
◆	◆	◆		◆					◆	◆			

> CONTRIBUCIÓN A LOS OBJETIVOS DE LA AGENDA URBANA ESPAÑOLA

OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8	OE9	OE10
	◆	◆		◆	◆			◆	◆

### 4.4.3. Crear una red de equipamientos que refuerce los espacios de vida de la población

#### Descripción del reto

Más allá de su localización estratégica para garantizar la máxima accesibilidad de cada equipamiento, hay que considerar el conjunto de la oferta como una red que se adapte a los espacios de vida cotidiana de la población, los acompañe y los refuerce. De esta forma, no solo se multiplica el alcance de su cobertura, sino que, al mismo tiempo, se potencia un mayor aprovechamiento. Si, además, esta red se pone en relación con elementos como espacios verdes, itinerarios metropolitanos o centralidades locales existentes, se favorece la aparición de sinergias urbanas.

> EJES Y OBJETIVOS

EJE 1 Social y económico			EJE 2 Ambiental			EJE 3 Territorial			EJE 4 Estratégico		
E1.1	E1.2	E1.3	E2.1	E2.2	E2.3	E3.1	E3.2	E3.3	E4.1	E4.2	E4.3
◆	◆				◆	◆	◆				◆

> DOCUMENTACIÓN ESTRATÉGICA VINCULADA

PAM	REM	PDUM	PCLIMA	PMMU	PECIA	PINTL	PREMET	PMRH	PACTE	PEMB	PSM	PEPNat	PGM
◆	◆	◆	◆	◆		◆				◆			

> CONTRIBUCIÓN A LOS OBJETIVOS DE LA AGENDA URBANA ESPAÑOLA

OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8	OE9	OE10
			◆	◆	◆	◆			◆

#### 4.4.4. Introducir criterios de flexibilidad en la dotación de equipamientos para adaptarlos a las futuras necesidades y al ciclo de vida de las personas

##### Descripción del reto

Los capítulos de diagnóstico han mostrado que los numerosos cambios que han experimentado la sociedad y la actividad económica metropolitana durante las últimas décadas tendrán una continuidad tanto o más marcada en los próximos años. La estructura de edades, las nuevas formas de vivir y relacionarse de la población, los hábitos de ocio, deporte y consumo, las necesidades formativas, las necesidades sanitarias y asistenciales de las próximas décadas diferirán sustancialmente de las actuales. Sin embargo, la dificultad de conocer con exactitud las necesidades específicas de equipamientos que comportarán estas transformaciones sociales obliga a hacer una planificación suficientemente sensible para adaptarse a las nuevas demandas con relativa facilidad.

##### > EJES Y OBJETIVOS

EJE 1 Social y económico			EJE 2 Ambiental			EJE 3 Territorial			EJE 4 Estratégico		
E1.1	E1.2	E1.3	E2.1	E2.2	E2.3	E3.1	E3.2	E3.3	E4.1	E4.2	E4.3
◆	◆				◆		◆				◆

##### > DOCUMENTACIÓN ESTRATÉGICA VINCULADA

PAM	REM	PDUM	PCLIMA	PMMU	PECIA	PINTL	PREMET	PMRH	PACTE	PEMB	PSM	PEPNat	PGM
◆	◆	◆	◆	◆		◆			◆	◆			

##### > CONTRIBUCIÓN A LOS OBJETIVOS DE LA AGENDA URBANA ESPAÑOLA

OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8	OE9	OE10
		◆	◆		◆	◆		◆	◆

#### 4.4.5. Redimensionar territorialmente los criterios para la dotación de equipamientos en las áreas de actividad económica

##### Descripción del reto

La diagnosis ha mostrado que, a pesar de que las áreas de actividad disponen de suelo calificado de equipamiento, solo una pequeña parte de este suelo (13,1 %) se destina a equipamientos básicos para las empresas. Además, los cambios y las transformaciones constantes que afectan a la actividad económica han dificultado el conocimiento sobre las necesidades de las empresas en cuanto a dotaciones, lo que ha llevado a una priorización de equipamientos que no generan un valor añadido en las áreas donde se encuentran. En este sentido, es necesario que el planeamiento aproveche este potencial de interrelación para ofrecer una dotación de equipamientos que se complementen, y que se multipliquen así los servicios que ofrecen para mejorar la competitividad de las empresas, hacer una valoración sobre las necesidades reales de suelo de los espacios de actividad económica, redefinir los estándares de equipamientos para ajustarlos y estudiar la posibilidad de incorporar nuevos servicios que den respuesta a las necesidades de los espacios de actividad económica a partir de las cesiones del aprovechamiento de estos espacios.

> EJES Y OBJETIVOS

EJE 1 Social y económico			EJE 2 Ambiental			EJE 3 Territorial			EJE 4 Estratégico		
E1.1	E1.2	E1.3	E2.1	E2.2	E2.3	E3.1	E3.2	E3.3	E4.1	E4.2	E4.3
	◆			◆	◆		◆	◆			◆

> DOCUMENTACIÓN ESTRATÉGICA VINCULADA

PAM	REM	PDUM	PCLIMA	PMMU	PECIA	PINTL	PREMET	PMRH	PACTE	PEMB	PSM	PEPNat	PGM
◆	◆	◆							◆	◆			

> CONTRIBUCIÓN A LOS OBJETIVOS DE LA AGENDA URBANA ESPAÑOLA

OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8	OE9	OE10
		◆	◆		◆	◆		◆	◆

### 4.4.6. Garantizar la proximidad de la población a los espacios libres públicos

#### Descripción del reto

La distribución de los espacios libres públicos debe garantizar la proximidad a la población residente y trabajadora, atendiendo a la necesidad diaria de contacto con los espacios verdes y de llevar a cabo actividades en el exterior. Sin embargo, en la valoración de esta proximidad hay que tener en cuenta las necesidades de los diferentes colectivos con características de movilidad diversas, como las personas mayores, los niños y las personas con movilidad reducida. Esta distinción debe llevar a considerar varias necesidades en cuanto a las características y el tamaño de los espacios libres, así como en lo que respecta a la distancia a la población que deben servir. Y también debe abordar las regulaciones urbanísticas básicas de los espacios libres públicos para permitir maximizar los servicios ecosistémicos que ofrecen.

> EJES Y OBJETIVOS

EJE 1 Social y económico			EJE 2 Ambiental			EJE 3 Territorial			EJE 4 Estratégico		
E1.1	E1.2	E1.3	E2.1	E2.2	E2.3	E3.1	E3.2	E3.3	E4.1	E4.2	E4.3
◆	◆		◆	◆	◆						

> DOCUMENTACIÓN ESTRATÉGICA VINCULADA

PAM	REM	PDUM	PCLIMA	PMMU	PECIA	PINTL	PREMET	PMRH	PACTE	PEMB	PSM	PEPNat	PGM
◆	◆	◆	◆						◆	◆			

> CONTRIBUCIÓN A LOS OBJETIVOS DE LA AGENDA URBANA ESPAÑOLA

OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8	OE9	OE10
◆		◆		◆	◆				

### 4.4.7. Articular los espacios libres urbanos públicos, los parques y los espacios cívicos

#### Descripción del reto

Los servicios ecosistémicos que ofrecen los espacios libres y la posibilidad de contacto con la naturaleza y de realización de actividades al aire libre aconsejan la distribución territorial de estos espacios de forma que se garantice su proximidad al conjunto de la población. Sin embargo, la aproximación metropolitana debe permitir multiplicar este valor a escala local redimensionando e interrelacionando los espacios. Hay que repensar, pues, los espacios libres urbanos como un sistema continuo e interconectado. Esta visión integrada puede basarse en unos itinerarios metropolitanos y de unión con la red de relaciones cotidianas. De esta forma, se potencian los valores y la diversidad de flora y fauna que permiten garantizar la sostenibilidad misma del sistema.

Además de los lugares de residencia y de trabajo o estudio, forman parte de estos espacios los equipamientos, especialmente aquellos con funciones más sensibles y con mayor componente social, como las escuelas, los centros deportivos, los hospitales y las residencias para personas mayores.

#### > EJES Y OBJETIVOS

EJE 1 Social y económico			EJE 2 Ambiental			EJE 3 Territorial			EJE 4 Estratégico		
E1.1	E1.2	E1.3	E2.1	E2.2	E2.3	E3.1	E3.2	E3.3	E4.1	E4.2	E4.3
◆	◆		◆	◆	◆	◆	◆	◆			◆

#### > DOCUMENTACIÓN ESTRATÉGICA VINCULADA

PAM	REM	PDUM	PCLIMA	PMMU	PECIA	PINTL	PREMET	PMRH	PACTE	PEMB	PSM	PEPNat	PGM
◆	◆	◆	◆		◆	◆			◆	◆			

#### > CONTRIBUCIÓN A LOS OBJETIVOS DE LA AGENDA URBANA ESPAÑOLA

OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8	OE9	OE10
◆	◆	◆		◆	◆	◆			

### 4.4.8. Adaptar la dotación de espacios libres públicos a los distintos modelos de ciudad

#### Descripción del reto

La diagnosis de los tejidos residenciales del área metropolitana ha permitido constatar la existencia de tres grandes modelos de ciudad: la ciudad en continuidad de la llanura, las ciudades nodales entrelazadas y los paisajes de baja densidad. Las particularidades morfológicas y de proximidad a los grandes espacios abiertos de cada uno de estos modelos hacen que la población que vive en ellos tenga una relación muy diferente con los espacios verdes. Por este motivo, es necesario que la distribución y las características de los espacios libres urbanos tengan en cuenta la función que tienen en cada uno de los tres modelos de ciudad en los que se encuentra.

> EJES Y OBJETIVOS

EJE 1 Social y económico			EJE 2 Ambiental			EJE 3 Territorial			EJE 4 Estratégico		
E1.1	E1.2	E1.3	E2.1	E2.2	E2.3	E3.1	E3.2	E3.3	E4.1	E4.2	E4.3
◆	◆		◆	◆	◆	◆					

> DOCUMENTACIÓN ESTRATÉGICA VINCULADA

PAM	REM	PDUM	PCLIMA	PMMU	PECIA	PINTL	PREMET	PMRH	PACTE	PEMB	PSM	PEPNat	PGM
◆	◆	◆	◆						◆				

> CONTRIBUCIÓN A LOS OBJETIVOS DE LA AGENDA URBANA ESPAÑOLA

OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8	OE9	OE10
◆		◆	◆		◆				

## 4.5. LOS ESPACIOS Y LAS INFRAESTRUCTURAS DE MOVILIDAD

### 4.5.1. Recuperar las continuidades metropolitanas a escala humana

#### Descripción del reto

Junto a la ocupación directa de suelo, las grandes infraestructuras destinadas al transporte viario y al ferroviario tienen también notables impactos causados por sus características de trazado y de sección. En la ciudad central, una parte de las infraestructuras de gran capacidad, especialmente las ferroviarias, discurren soterradas, pero no sucede lo mismo en el resto de la metrópolis, por lo que a menudo se fragmentan los tejidos, los barrios y los espacios abiertos y se generan así lugares aislados y de baja calidad social y ambiental sin conexiones cómodas y seguras a pie o en movilidad activa. En este sentido, hay que integrar las redes de movilidad, especialmente las segregadas, tanto en los espacios abiertos como en los tejidos urbanos, y posibilitar una malla de calles estructurantes que consiga dotar de estas continuidades.

#### > EJES Y OBJETIVOS

EJE 1 Social y económico			EJE 2 Ambiental			EJE 3 Territorial			EJE 4 Estratégico		
E1.1	E1.2	E1.3	E2.1	E2.2	E2.3	E3.1	E3.2	E3.3	E4.1	E4.2	E4.3
			◆	◆	◆	◆		◆		◆	

#### > DOCUMENTACIÓN ESTRATÉGICA VINCULADA

PAM	REM	PDUM	PCLIMA	PMMU	PECIA	PINTL	PREMET	PMRH	PACTE	PEMB	PSM	PEPNat	PGM
◆	◆	◆		◆					◆				

#### > CONTRIBUCIÓN A LOS OBJETIVOS DE LA AGENDA URBANA ESPAÑOLA

OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8	OE9	OE10
	◆				◆				◆

### 4.5.2. Priorizar la movilidad cotidiana y para todos en las vías públicas

#### Descripción del reto

Además de su efecto de barrera física, muchas vías representan una discontinuidad de los tejidos urbanos existentes, en tanto que son concebidas principalmente como canales para el transporte motorizado. La primacía de esta función dificulta a menudo la habitabilidad de estos tejidos, tanto por las interrupciones en la localización de actividades como en la utilización del espacio público por parte de la población. Por lo tanto, hay que reconsiderar el espacio viario y el espacio público como elementos de configuración de la vida urbana que apoyen una movilidad cotidiana, de proximidad y saludable, teniendo en cuenta a los niños, la perspectiva de género y el envejecimiento de la población.

> EJES Y OBJETIVOS

EJE 1 Social y económico			EJE 2 Ambiental			EJE 3 Territorial			EJE 4 Estratégico		
E1.1	E1.2	E1.3	E2.1	E2.2	E2.3	E3.1	E3.2	E3.3	E4.1	E4.2	E4.3
◆	◆				◆		◆	◆			

> DOCUMENTACIÓN ESTRATÉGICA VINCULADA

PAM	REM	PDUM	PCLIMA	PMMU	PECIA	PINTL	PREMET	PMRH	PACTE	PEMB	PSM	PEPNat	PGM
◆	◆	◆		◆						◆			

> CONTRIBUCIÓN A LOS OBJETIVOS DE LA AGENDA URBANA ESPAÑOLA

OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8	OE9	OE10
				◆					

### 4.5.3. Revalorizar el espacio público y la infraestructura verde para garantizar la calidad de vida y la adaptación al cambio climático

**Descripción del reto**

En el área metropolitana, más de una quinta parte del suelo urbano está destinado a superficie viaria y, de esta superficie, la mayor parte está ocupada por la movilidad privada. A ello habría que sumar también la superficie destinada a aparcamientos privados y públicos. La reducción de la movilidad en vehículo privado que posibilitará la potenciación del transporte colectivo debe permitir, por tanto, una menor ocupación del espacio público destinado a estas infraestructuras de movilidad para poder destinar más espacio a la movilidad activa, la recuperación de los espacios verdes y los suelos permeables y el disfrute del espacio público por parte de las personas. Es necesario que la infraestructura verde penetre en los tejidos urbanos para proporcionar mayor calidad ambiental, garantizar la conectividad ecológica y otros servicios ecosistémicos y convertirse en un elemento clave en la resiliencia climática.

> EJES Y OBJETIVOS

EJE 1 Social y económico			EJE 2 Ambiental			EJE 3 Territorial			EJE 4 Estratégico		
E1.1	E1.2	E1.3	E2.1	E2.2	E2.3	E3.1	E3.2	E3.3	E4.1	E4.2	E4.3
◆	◆		◆		◆	◆		◆			

> DOCUMENTACIÓN ESTRATÉGICA VINCULADA

PAM	REM	PDUM	PCLIMA	PMMU	PECIA	PINTL	PREMET	PMRH	PACTE	PEMB	PSM	PEPNat	PGM
◆	◆	◆	◆	◆					◆	◆			

> CONTRIBUCIÓN A LOS OBJETIVOS DE LA AGENDA URBANA ESPAÑOLA

OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8	OE9	OE10
◆		◆		◆	◆				

### 4.5.4. Fomentar la movilidad activa a escala metropolitana

#### Descripción del reto

La movilidad activa no debe limitarse a los recorridos de corta o muy corta distancia, sino que puede extenderse a desplazamientos de escala metropolitana. Por este motivo, hay que potenciar esta movilidad basándose en el modelo de asentamientos urbanos densos y compactos, la combinación de usos en los tejidos y la reconsideración del espacio viario más allá de su función como parte integrante del espacio público. Esta reconsideración debe servir para fomentar los desplazamientos de proximidad, es decir, aquellos que la población puede realizar a pie o en bicicleta. La red de carriles bici está en un estado de desarrollo incipiente, por lo que ofrece significativas opciones de mejora. Las características de la movilidad en bicicleta y de los demás tipos de movilidad que utilizan esta red sitúan su rango de servicio en un punto intermedio entre los desplazamientos a pie y los motorizados. En este sentido, la continuidad de redes ciclistas que superen la actual concepción local y garanticen la continuidad a escala metropolitana permitiría transferir parte de los desplazamientos que se efectúan en vehículo particular.

#### > EJES Y OBJETIVOS

EJE 1 Social y económico			EJE 2 Ambiental			EJE 3 Territorial			EJE 4 Estratégico		
E1.1	E1.2	E1.3	E2.1	E2.2	E2.3	E3.1	E3.2	E3.3	E4.1	E4.2	E4.3
◆						◆		◆		◆	

#### > DOCUMENTACIÓN ESTRATÉGICA VINCULADA

PAM	REM	PDUM	PCLIMA	PMMU	PECIA	PINTL	PREMET	PMRH	PACTE	PEMB	PSM	PEPNat	PGM
◆	◆	◆		◆					◆				

#### > CONTRIBUCIÓN A LOS OBJETIVOS DE LA AGENDA URBANA ESPAÑOLA

OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8	OE9	OE10
◆		◆		◆	◆				

### 4.5.5. Recuperar las vías y los caminos históricos

#### Descripción del reto

La movilidad activa es el principal activo de movilidad sostenible en las ciudades que forman el área metropolitana, con un potencial muy superior al de otras urbes europeas. Buena parte de ese potencial viene dada por la red de vías y caminos históricos del área metropolitana. Aunque esta red ha ido transformando y vertebrando los asentamientos durante siglos de historia, hoy en día algunas vías han sido priorizadas para el uso del coche o han sufrido interrupciones por la superposición de nuevas estructuras segregadas de movilidad.

> EJES Y OBJETIVOS

EJE 1 Social y económico			EJE 2 Ambiental			EJE 3 Territorial			EJE 4 Estratégico		
E1.1	E1.2	E1.3	E2.1	E2.2	E2.3	E3.1	E3.2	E3.3	E4.1	E4.2	E4.3
◆	◆		◆			◆			◆		

> DOCUMENTACIÓN ESTRATÉGICA VINCULADA

PAM	REM	PDUM	PCLIMA	PMMU	PECIA	PINTL	PREMET	PMRH	PACTE	PEMB	PSM	PEPNat	PGM
◆		◆		◆		◆							

> CONTRIBUCIÓN A LOS OBJETIVOS DE LA AGENDA URBANA ESPAÑOLA

OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8	OE9	OE10
◆				◆	◆				

### 4.5.6. Conseguir que dos de cada tres desplazamientos motorizados se realicen en transporte público

**Descripción del reto**

La actual priorización de los espacios destinados a la movilidad a favor del transporte viario condiciona la consecución de un nuevo sistema de movilidad eficiente y que aproveche al máximo los recursos y el espacio existentes. Cuando el sistema de movilidad tiene como objetivo facilitar un mayor flujo de vehículos y no de personas, el reparto modal tenderá necesariamente a favorecer el transporte privado. Por este motivo, es prioritario repensar este sistema para maximizar los flujos de personas apostando por servicios de altas prestaciones de transporte público, tanto en superficie como subterráneos, que sirva unos desarrollos urbanos densos y compactos y que a su vez se aproveche de ellos. Este sistema debería ser capaz de recoger el 50 % de los desplazamientos que actualmente se realizan en vehículo privado. En el horizonte 2050, el transporte público colectivo debería representar dos de cada tres viajes en movilidad motorizada.

> EJES Y OBJETIVOS

EJE 1 Social y económico			EJE 2 Ambiental			EJE 3 Territorial			EJE 4 Estratégico		
E1.1	E1.2	E1.3	E2.1	E2.2	E2.3	E3.1	E3.2	E3.3	E4.1	E4.2	E4.3
				◆	◆	◆	◆				

> DOCUMENTACIÓN ESTRATÉGICA VINCULADA

PAM	REM	PDUM	PCLIMA	PMMU	PECIA	PINTL	PREMET	PMRH	PACTE	PEMB	PSM	PEPNat	PGM
◆	◆	◆	◆	◆					◆				

> CONTRIBUCIÓN A LOS OBJETIVOS DE LA AGENDA URBANA ESPAÑOLA

OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8	OE9	OE10
		◆	◆	◆					

### 4.5.7. Potenciar el sistema de Rodalies para que se convierta en el esqueleto de la movilidad regional

#### Descripción del reto

La red de metro es el sistema de transporte público que transporta a más personas de toda Cataluña. En el ámbito en el que tiene cobertura, es el principal esqueleto de la movilidad metropolitana. Sin embargo, esto no sucede con la red ferroviaria de cercanías (Rodalies), que no ha logrado ser el referente para las conexiones metropolitanas y regionales. Esta red creció significativamente en las décadas de 1990 y 2000, pero la falta de inversiones y los obstáculos que supusieron las obras del AVE le afectaron de forma considerable. De la mano del Plan de Rodalies de 2021-2030, estas inversiones se han revitalizado, pero hay que ir más allá de este objetivo y alcanzar consensos para nuevas infraestructuras ferroviarias vitales para una transición hacia la movilidad sostenible. El PDUM tiene también como reto el reequilibrio y la potenciación de las intensidades de la ciudad metropolitana en relación con esta red, presente y futura.

#### > EJES Y OBJETIVOS

EJE 1 Social y económico			EJE 2 Ambiental			EJE 3 Territorial			EJE 4 Estratégico		
E1.1	E1.2	E1.3	E2.1	E2.2	E2.3	E3.1	E3.2	E3.3	E4.1	E4.2	E4.3
										◆	◆

#### > DOCUMENTACIÓN ESTRATÉGICA VINCULADA

PAM	REM	PDUM	PCLIMA	PMMU	PECIA	PINTL	PREMET	PMRH	PACTE	PEMB	PSM	PEPNat	PGM
◆	◆	◆		◆		◆			◆				

#### > CONTRIBUCIÓN A LOS OBJETIVOS DE LA AGENDA URBANA ESPAÑOLA

OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8	OE9	OE10
		◆		◆					◆

### 4.5.8. Integrar la red viaria segregada en un sistema multimodal metropolitano

#### Descripción del reto

La promoción del transporte colectivo no suprimirá los desplazamientos en transporte privado, especialmente aquellos con procedencia o destino en lugares alejados del centro metropolitano. La red viaria segregada representa un gran activo infraestructural que puede contener también importantes flujos de transporte público colectivo. Por este motivo, hay que incrementar la eficiencia de las redes y los sistemas de movilidad a partir de su interrelación, de forma que, siempre bajo el criterio de favorecimiento del transporte colectivo, se posibilite el intercambio entre medios de transporte en función de la oferta de infraestructuras y servicios existentes. Los nodos de esta red son elementos clave porque no solo articulan los distintos modos y servicios de transporte, sino que también generan actividades y sinergias a su alrededor.

> EJES Y OBJETIVOS

EJE 1 Social y económico			EJE 2 Ambiental			EJE 3 Territorial			EJE 4 Estratégico		
E1.1	E1.2	E1.3	E2.1	E2.2	E2.3	E3.1	E3.2	E3.3	E4.1	E4.2	E4.3
						◆	◆	◆		◆	◆

> DOCUMENTACIÓN ESTRATÉGICA VINCULADA

PAM	REM	PDUM	PCLIMA	PMMU	PECIA	PINTL	PREMET	PMRH	PACTE	PEMB	PSM	PEPNat	PGM
◆	◆	◆		◆					◆				

> CONTRIBUCIÓN A LOS OBJETIVOS DE LA AGENDA URBANA ESPAÑOLA

OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8	OE9	OE10
		◆	◆	◆					◆

### 4.5.9. Promover unos asentamientos urbanos que permitan y potencien la movilidad sostenible

#### Descripción del reto

Un nuevo modelo de movilidad sostenible requiere un territorio que pueda acomodar las transformaciones y los crecimientos futuros de forma que hagan más autosuficiente y equilibrada cada una de sus partes y que pueda aprovechar al máximo las redes de transporte público colectivo. Los tejidos funcionalmente equilibrados, densos y compactos son los que mejor responden a esta demanda. Cabe decir que, si bien es cierto que algunos tejidos urbanos requieren actuaciones que permitan incrementar su mezcla de usos, densidad y compacidad, también lo es que la metrópolis no constituye ni debe constituir un tejido homogéneo. En este sentido, la oferta de movilidad debe tener en cuenta esta diversidad y superar los problemas de desvinculación de la dotación de servicios e infraestructuras respecto a las necesidades y las intensidades específicas de los asentamientos urbanos, para atender a cada tejido en función de sus particularidades.

> EJES Y OBJETIVOS

EJE 1 Social y económico			EJE 2 Ambiental			EJE 3 Territorial			EJE 4 Estratégico		
E1.1	E1.2	E1.3	E2.1	E2.2	E2.3	E3.1	E3.2	E3.3	E4.1	E4.2	E4.3
◆				◆	◆	◆	◆	◆			◆

> DOCUMENTACIÓN ESTRATÉGICA VINCULADA

PAM	REM	PDUM	PCLIMA	PMMU	PECIA	PINTL	PREMET	PMRH	PACTE	PEMB	PSM	PEPNat	PGM
◆	◆	◆		◆					◆	◆			

> CONTRIBUCIÓN A LOS OBJETIVOS DE LA AGENDA URBANA ESPAÑOLA

OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8	OE9	OE10
		◆	◆	◆					◆

### 4.5.10. Descarbonizar el transporte de mercancías

#### Descripción del reto

La búsqueda de eficiencia de las infraestructuras de transporte no debe limitarse a la movilidad de las personas, sino que también se debe adaptar la red de transporte y distribución de mercancías. La escasa utilización del ferrocarril para la distribución de mercancías en Cataluña no solo ha supuesto una limitación a la implantación y el desarrollo de determinadas actividades exportadoras, sino que, al mismo tiempo, ha tendido a sobrecargar la red viaria de gran capacidad con vehículos pesados. Varios proyectos de gran alcance (corredor mediterráneo, estación intermodal de La Llagosta, triángulo ferroviario en la ZAL Puerto de Barcelona) tratan hoy de corregir esta situación. Es fundamental que el planeamiento urbanístico recoja estos proyectos, los potencie y establezca las directrices necesarias para garantizar tanto su eficiencia económica como su integración territorial.

#### > EJES Y OBJETIVOS

EJE 1 Social y económico			EJE 2 Ambiental			EJE 3 Territorial			EJE 4 Estratégico		
E1.1	E1.2	E1.3	E2.1	E2.2	E2.3	E3.1	E3.2	E3.3	E4.1	E4.2	E4.3
◆				◆	◆	◆					◆

#### > DOCUMENTACIÓN ESTRATÉGICA VINCULADA

PAM	REM	PDUM	PCLIMA	PMMU	PECIA	PINTL	PREMET	PMRH	PACTE	PEMB	PSM	PEPNat	PGM
◆	◆	◆		◆					◆				

#### > CONTRIBUCIÓN A LOS OBJETIVOS DE LA AGENDA URBANA ESPAÑOLA

OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8	OE9	OE10
		◆	◆	◆					

### 4.5.11. Activar la ciudad y las infraestructuras metropolitanas en torno a los grandes nodos del puerto y el aeropuerto

#### Descripción del reto

A pesar de las limitaciones físicas para la expansión del puerto de Barcelona, el potencial de crecimiento de los nuevos muelles, especialmente en el dique sur, y la proximidad al tejido logístico de la zona de actividades logísticas y la Zona Franca reclaman una mejora de los accesos ferroviarios y viarios de gran capacidad en forma de vías exclusivas. Al mismo tiempo, la parte más cercana a las tramas urbanas debería recibir un tratamiento integrador con la ciudad. De forma similar al puerto, el crecimiento físico del aeropuerto está limitado por el mar, el delta del Llobregat y el Parque Agrario del Baix Llobregat. Sin embargo, el actual Plan Director de AENA aprovechará las últimas opciones de desarrollo en torno al aeropuerto y su área de influencia, lo que representa una gran oportunidad de desarrollo de la ciudad metropolitana, ya que, como hacen cada vez más aeropuertos y ciudades, incorpora nuevos usos cerca de estas infraestructuras por su capacidad de atraer una gran cantidad de actividad económica y personas. Por lo tanto, es imprescindible que el planeamiento tenga en cuenta estos desarrollos y establezca las sinergias en torno a esta gran infraestructura respetando los espacios sensibles del delta y teniendo en cuenta las restricciones de impactos aeronáuticos.

> EJES Y OBJETIVOS

EJE 1 Social y económico			EJE 2 Ambiental			EJE 3 Territorial			EJE 4 Estratégico		
E1.1	E1.2	E1.3	E2.1	E2.2	E2.3	E3.1	E3.2	E3.3	E4.1	E4.2	E4.3
					◆	◆		◆	◆		◆

> DOCUMENTACIÓN ESTRATÉGICA VINCULADA

PAM	REM	PDUM	PCLIMA	PMMU	PECIA	PINTL	PREMET	PMRH	PACTE	PEMB	PSM	PEPNat	PGM
◆	◆	◆				◆			◆				

> CONTRIBUCIÓN A LOS OBJETIVOS DE LA AGENDA URBANA ESPAÑOLA

OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8	OE9	OE10
		◆		◆		◆			

### 4.5.12. Optimizar la infraestructura logística

#### Descripción del reto

Las grandes infraestructuras de transporte de mercancías (red viaria de gran capacidad, red ferroviaria, puerto y aeropuerto) conforman el primer escalón en la actividad logística, aquella que responde a los movimientos a escala regional. Esta escala se articula con los núcleos urbanos a partir de una escala intermedia, y con los destinatarios finales a través de la distribución urbana de mercancías. Las nuevas exigencias impuestas tanto por el incremento de las transacciones a escala planetaria como por la intensificación del comercio electrónico y el reparto domiciliario hacen necesario que el planeamiento reserve espacios para atender las necesidades del transporte y la distribución de mercancías a partir de estas diversas escalas, los medios de transporte que las sirven en cada caso y las necesidades específicas de cada uno de estos medios y de las actividades de ruptura de carga que conllevan.

> EJES Y OBJETIVOS

EJE 1 Social y económico			EJE 2 Ambiental			EJE 3 Territorial			EJE 4 Estratégico		
E1.1	E1.2	E1.3	E2.1	E2.2	E2.3	E3.1	E3.2	E3.3	E4.1	E4.2	E4.3
					◆				◆		◆

> DOCUMENTACIÓN ESTRATÉGICA VINCULADA

PAM	REM	PDUM	PCLIMA	PMMU	PECIA	PINTL	PREMET	PMRH	PACTE	PEMB	PSM	PEPNat	PGM
◆	◆	◆								◆			

> CONTRIBUCIÓN A LOS OBJETIVOS DE LA AGENDA URBANA ESPAÑOLA

OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8	OE9	OE10
		◆		◆		◆			◆

## 4.6. LOS FLUJOS METABÓLICOS

### 4.6.1. Ajustar las reservas de servicios técnicos a la realidad de las infraestructuras existentes y al crecimiento o la transformación previstos para estas infraestructuras

#### Descripción del reto

Las reservas de servicios técnicos previstas en el planeamiento urbanístico vigente en el área metropolitana en muchos casos no se ajustan a la realidad existente. Tampoco se ajustan a la previsión de crecimiento o transformación existente para algunas de estas infraestructuras. Por lo tanto, hay que modificar (eliminar, ampliar o redibujar) estas reservas para que den respuesta tanto a la demanda actual como a la futura.

#### > EJES Y OBJETIVOS

EJE 1 Social y económico			EJE 2 Ambiental			EJE 3 Territorial			EJE 4 Estratégico		
E1.1	E1.2	E1.3	E2.1	E2.2	E2.3	E3.1	E3.2	E3.3	E4.1	E4.2	E4.3
				◆		◆	◆	◆			

#### > DOCUMENTACIÓN ESTRATÉGICA VINCULADA

PAM	REM	PDUM	PCLIMA	PMMU	PECIA	PINTL	PREMET	PMRH	PACTE	PEMB	PSM	PEPNat	PGM
		◆											

#### > CONTRIBUCIÓN A LOS OBJETIVOS DE LA AGENDA URBANA ESPAÑOLA

OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8	OE9	OE10
◆		◆							

### 4.6.2. Mejorar y aumentar los sistemas que regulan el agua en episodios de grandes precipitaciones

#### Descripción del reto

Las proyecciones explicadas en la diagnosis muestran un aumento de precipitación por día de lluvia para los próximos años. Con el fin de dar una respuesta, deberá mejorarse la red con nuevas balsas de laminación de agua pluvial y con nuevos depósitos anti-DSU en ámbitos prioritarios para la separación o la laminación de agua pluvial, para evitar el colapso de las depuradoras y la liberación incontrolada de agua residual al medio. Igualmente, habrá que coordinar la actualización del Plan Director de Aguas Pluviales, aprobado en 2005, con directrices y determinaciones.

> EJES Y OBJETIVOS

EJE 1 Social y económico			EJE 2 Ambiental			EJE 3 Territorial			EJE 4 Estratégico		
E1.1	E1.2	E1.3	E2.1	E2.2	E2.3	E3.1	E3.2	E3.3	E4.1	E4.2	E4.3
			◆		◆						

> DOCUMENTACIÓN ESTRATÉGICA VINCULADA

PAM	REM	PDUM	PCLIMA	PMMU	PECIA	PINTL	PREMET	PMRH	PACTE	PEMB	PSM	PEPNat	PGM
	◆		◆										

> CONTRIBUCIÓN A LOS OBJETIVOS DE LA AGENDA URBANA ESPAÑOLA

OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8	OE9	OE10
		◆							

### 4.6.3. Incrementar el uso de fuentes alternativas de agua

#### Descripción del reto

Se prevé que la disponibilidad de recursos hídricos disminuirá con los años y, a su vez, la demanda de estos recursos aumentará. Por este motivo, habrá que garantizar que los nuevos desarrollos urbanísticos o las grandes transformaciones prevean también la implementación de redes para el aprovechamiento de fuentes alternativas de agua (regenerada y subterránea) para cubrir las demandas de agua no potable.

> EJES Y OBJETIVOS

EJE 1 Social y económico			EJE 2 Ambiental			EJE 3 Territorial			EJE 4 Estratégico		
E1.1	E1.2	E1.3	E2.1	E2.2	E2.3	E3.1	E3.2	E3.3	E4.1	E4.2	E4.3
				◆	◆		◆				

> DOCUMENTACIÓN ESTRATÉGICA VINCULADA

PAM	REM	PDUM	PCLIMA	PMMU	PECIA	PINTL	PREMET	PMRH	PACTE	PEMB	PSM	PEPNat	PGM
◆	◆		◆		◆								

> CONTRIBUCIÓN A LOS OBJETIVOS DE LA AGENDA URBANA ESPAÑOLA

OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8	OE9	OE10
◆		◆	◆						

### 4.6.4. Incrementar el rendimiento de las redes de distribución de agua

#### Descripción del reto

Se prevé que la disponibilidad de recursos hídricos disminuirá con los años y, a su vez, la demanda de estos recursos aumentará. Por este motivo, habrá que mejorar el rendimiento de las redes de distribución de cara a minimizar el agua que no se aprovecha.

> EJES Y OBJETIVOS

EJE 1 Social y económico			EJE 2 Ambiental			EJE 3 Territorial			EJE 4 Estratégico		
E1.1	E1.2	E1.3	E2.1	E2.2	E2.3	E3.1	E3.2	E3.3	E4.1	E4.2	E4.3
				◆	◆		◆				

> DOCUMENTACIÓN ESTRATÉGICA VINCULADA

PAM	REM	PDUM	PCLIMA	PMMU	PECIA	PINTL	PREMET	PMRH	PACTE	PEMB	PSM	PEPNat	PGM
◆	◆		◆		◆								

> CONTRIBUCIÓN A LOS OBJETIVOS DE LA AGENDA URBANA ESPAÑOLA

OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8	OE9	OE10
◆		◆	◆						

### 4.6.5. Generar nuevas reservas de servicios técnicos en ámbitos estratégicos para el ciclo del agua

**Descripción del reto**

El territorio metropolitano está muy consolidado y al mismo tiempo recibe muchas presiones para situar nuevos usos del suelo. Por este motivo, hay que garantizar que, en aquellos ámbitos estratégicos relacionados con el ciclo del agua, se puedan emplazar infraestructuras que aseguren su abastecimiento y saneamiento actuales, así como los previstos para las necesidades futuras.

> EJES Y OBJETIVOS

EJE 1 Social y económico			EJE 2 Ambiental			EJE 3 Territorial			EJE 4 Estratégico		
E1.1	E1.2	E1.3	E2.1	E2.2	E2.3	E3.1	E3.2	E3.3	E4.1	E4.2	E4.3
				◆	◆		◆				

> DOCUMENTACIÓN ESTRATÉGICA VINCULADA

PAM	REM	PDUM	PCLIMA	PMMU	PECIA	PINTL	PREMET	PMRH	PACTE	PEMB	PSM	PEPNat	PGM
◆	◆	◆	◆		◆								

> CONTRIBUCIÓN A LOS OBJETIVOS DE LA AGENDA URBANA ESPAÑOLA

OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8	OE9	OE10
◆		◆							

### 4.6.6. Planificar el potencial de energías renovables en el territorio metropolitano

#### Descripción del reto

El impulso a las energías renovables implica unas necesidades de espacio que deben planificarse adecuadamente para evitar un consumo indiscriminado de suelo. En este sentido, adquiere una importancia capital el análisis de los tejidos residenciales y de los espacios de actividad económica que pueden incorporar sistemas de aprovechamiento de estas energías. También es indispensable analizar todos aquellos ámbitos con potencial y compatibilidad para incorporar este tipo de instalaciones, como, por ejemplo, algunos espacios intersticiales de grandes infraestructuras de movilidad y espacios periurbanos. Por lo que respecta al sistema de espacios abiertos, es igualmente importante analizar el potencial de generación de energías renovables y regular la implementación de estas instalaciones, asegurando el buen funcionamiento ecosistémico de los espacios naturales y su integración paisajística.

#### > EJES Y OBJETIVOS

EJE 1 Social y económico			EJE 2 Ambiental			EJE 3 Territorial			EJE 4 Estratégico		
E1.1	E1.2	E1.3	E2.1	E2.2	E2.3	E3.1	E3.2	E3.3	E4.1	E4.2	E4.3
				◆	◆		◆				

#### > DOCUMENTACIÓN ESTRATÉGICA VINCULADA

PAM	REM	PDUM	PCLIMA	PMMU	PECIA	PINTL	PREMET	PMRH	PACTE	PEMB	PSM	PEPNat	PGM
	◆		◆										

#### > CONTRIBUCIÓN A LOS OBJETIVOS DE LA AGENDA URBANA ESPAÑOLA

OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8	OE9	OE10
◆		◆	◆						

### 4.6.7. Dar respuesta a la electrificación de la demanda

#### Descripción del reto

La electrificación de las demandas energéticas en áreas tan significativas como la movilidad o la climatización de los hogares, junto con el crecimiento tendencial de la población, comportará un incremento de la demanda de electricidad. Con el fin de darle respuesta, deberá transformarse e incrementarse el número de subestaciones eléctricas necesarias para darle apoyo. En este sentido, habrá que analizar la potencia generada actualmente por las subestaciones existentes, cuáles tienen potencial para transformarse o ampliarse y definir a qué ámbitos podrían dar servicio y qué excedentes generarían. También habrá que analizar la cantidad y el emplazamiento de las nuevas subestaciones necesarias, que deberán asegurar la cobertura al incremento de las demandas de todo el territorio metropolitano.

> EJES Y OBJETIVOS

EJE 1 Social y económico			EJE 2 Ambiental			EJE 3 Territorial			EJE 4 Estratégico		
E1.1	E1.2	E1.3	E2.1	E2.2	E2.3	E3.1	E3.2	E3.3	E4.1	E4.2	E4.3
					◆		◆	◆			

> DOCUMENTACIÓN ESTRATÉGICA VINCULADA

PAM	REM	PDUM	PCLIMA	PMMU	PECIA	PINTL	PREMET	PMRH	PACTE	PEMB	PSM	PEPNat	PGM
		◆	◆										

> CONTRIBUCIÓN A LOS OBJETIVOS DE LA AGENDA URBANA ESPAÑOLA

OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8	OE9	OE10
			◆						

### 4.6.8. Integrar las infraestructuras eléctricas que generan impactos en el espacio urbano o los espacios abiertos

**Descripción del reto**

Algunas subestaciones eléctricas convencionales y puntos de conversión de la red aérea a la red soterrada, considerados infraestructuras de impacto relevante, se encuentran actualmente en el espacio urbano. En algunos casos, ya existen acuerdos para su traslado, con más o menos dificultades de ejecución. Ahora bien, para los que todavía no tienen proyecto de integración, habrá que estudiar los diferentes escenarios posibles y efectuar las reservas de suelo necesarias.

> EJES Y OBJETIVOS

EJE 1 Social y económico			EJE 2 Ambiental			EJE 3 Territorial			EJE 4 Estratégico		
E1.1	E1.2	E1.3	E2.1	E2.2	E2.3	E3.1	E3.2	E3.3	E4.1	E4.2	E4.3
	◆			◆	◆		◆	◆			

> DOCUMENTACIÓN ESTRATÉGICA VINCULADA

PAM	REM	PDUM	PCLIMA	PMMU	PECIA	PINTL	PREMET	PMRH	PACTE	PEMB	PSM	PEPNat	PGM
		◆	◆										

> CONTRIBUCIÓN A LOS OBJETIVOS DE LA AGENDA URBANA ESPAÑOLA

OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8	OE9	OE10
◆					◆				

### 4.6.9. Generar nuevas reservas de servicios técnicos en ámbitos estratégicos para el ciclo de la energía

**Descripción del reto**

Las nuevas subestaciones eléctricas necesarias, las integraciones de las existentes y los ámbitos con potencial para energías renovables requerirán una reserva de suelo que garantice su despliegue. Habrá que analizar el territorio para ubicar estas reservas en los emplazamientos adecuados, teniendo en cuenta las necesidades de cada infraestructura y, también, la cobertura del servicio en todo el territorio.

> EJES Y OBJETIVOS

EJE 1 Social y económico			EJE 2 Ambiental			EJE 3 Territorial			EJE 4 Estratégico		
E1.1	E1.2	E1.3	E2.1	E2.2	E2.3	E3.1	E3.2	E3.3	E4.1	E4.2	E4.3
				◆	◆		◆	◆			

> DOCUMENTACIÓN ESTRATÉGICA VINCULADA

PAM	REM	PDUM	PCLIMA	PMMU	PECIA	PINTL	PREMET	PMRH	PACTE	PEMB	PSM	PEPNat	PGM
		◆	◆										

> CONTRIBUCIÓN A LOS OBJETIVOS DE LA AGENDA URBANA ESPAÑOLA

OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8	OE9	OE10
◆		◆							

### 4.6.10. Ubicar e integrar las infraestructuras de tratamiento y gestión de residuos

#### Descripción del reto

Las previsiones de evolución de la generación y el tratamiento de residuos detalladas en la diagnosis han puesto de manifiesto la necesidad de emplazar nuevas infraestructuras. El planeamiento deberá incorporar las reservas de suelo necesarias para emplazar estas infraestructuras, de forma que se minimicen los posibles impactos que puedan generar y se integren de forma adecuada tanto en los tejidos urbanos como en los espacios abiertos. Estos nuevos emplazamientos también deberán asegurar la distribución equilibrada de las infraestructuras y la cobertura del servicio en todo el territorio metropolitano, a la vez que deberán garantizar una buena conexión con la red de transporte.

> EJES Y OBJETIVOS

EJE 1 Social y económico			EJE 2 Ambiental			EJE 3 Territorial			EJE 4 Estratégico		
E1.1	E1.2	E1.3	E2.1	E2.2	E2.3	E3.1	E3.2	E3.3	E4.1	E4.2	E4.3
	◆			◆	◆	◆	◆	◆			

> DOCUMENTACIÓN ESTRATÉGICA VINCULADA

PAM	REM	PDUM	PCLIMA	PMMU	PECIA	PINTL	PREMET	PMRH	PACTE	PEMB	PSM	PEPNat	PGM
◆		◆					◆						

> CONTRIBUCIÓN A LOS OBJETIVOS DE LA AGENDA URBANA ESPAÑOLA

OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8	OE9	OE10
◆		◆	◆						

### 4.6.11. Ordenar y regular las actividades relacionadas con el sistema alimentario en clave agroecológica

#### Descripción del reto

La confección de un sistema alimentario en clave agroecológica para el área metropolitana de Barcelona requiere una visión integrada de los múltiples elementos que lo componen para favorecer la proximidad, tanto en la producción como en la transformación, la distribución y la comercialización; la cohesión social y territorial que permita proteger espacios productivos periurbanos y el comercio de barrio, promoviendo economías locales diversificadas y prósperas que distribuyan los beneficios de forma equitativa; la eficiencia en el cierre del ciclo del alimento, en cuanto al aprovechamiento del agua regenerada y de la materia orgánica como nutrientes; el fortalecimiento de la agricultura urbana por su papel social, educativo y, también, de complemento del consumo de alimentos frescos y locales, y el mantenimiento de los ecosistemas agroforestales.

#### > EJES Y OBJETIVOS

EJE 1 Social y económico			EJE 2 Ambiental			EJE 3 Territorial			EJE 4 Estratégico		
E1.1	E1.2	E1.3	E2.1	E2.2	E2.3	E3.1	E3.2	E3.3	E4.1	E4.2	E4.3
◆	◆		◆		◆			◆			◆

#### > DOCUMENTACIÓN ESTRATÉGICA VINCULADA

PAM	REM	PDUM	PCLIMA	PMMU	PECIA	PINTL	PREMET	PMRH	PACTE	PEMB	PSM	PEPNat	PGM
◆	◆	◆	◆										

#### > CONTRIBUCIÓN A LOS OBJETIVOS DE LA AGENDA URBANA ESPAÑOLA

OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8	OE9	OE10
◆	◆			◆	◆				

## 4.7. DESARROLLO SOCIAL Y ECONÓMICO

### 4.7.1. Articular mecanismos para fomentar la cohesión social y comunitaria

#### Descripción del reto

Con el Plan Social Metropolitano como actuación prioritaria, se pretende hacer frente a las desigualdades y fomentar la cohesión social y territorial. Desde una dimensión socioeconómica del paro, acompañando a los municipios en las políticas activas de empleo y a través de la formación como herramienta para transformar el entorno laboral de las ciudades, se quiere perseverar en el empoderamiento de las personas y su cualificación teniendo en cuenta la evolución de los perfiles profesionales, el cambio generacional y la transición del conocimiento.

#### > EJES Y OBJETIVOS

EJE 1 Social y económico			EJE 2 Ambiental			EJE 3 Territorial			EJE 4 Estratégico		
E1.1	E1.2	E1.3	E2.1	E2.2	E2.3	E3.1	E3.2	E3.3	E4.1	E4.2	E4.3
◆	◆									◆	

#### > DOCUMENTACIÓN ESTRATÉGICA VINCULADA

PAM	REM	PDUM	PCLIMA	PMMU	PECIA	PINTL	PREMET	PMRH	PACTE	PEMB	PSM	PEPNat	PGM
◆	◆										◆		

#### > CONTRIBUCIÓN A LOS OBJETIVOS DE LA AGENDA URBANA ESPAÑOLA

OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8	OE9	OE10
					◆				◆

### 4.7.2. Hacer frente al riesgo de exclusión social, económica o digital de la ciudadanía en torno a la situación pospandémica

#### Descripción del reto

La actual situación en cuanto al acceso a bienes y recursos básicos ha impactado negativamente en la tasa del umbral de pobreza de la ciudadanía del territorio metropolitano, ligeramente mayor que en el resto del territorio nacional. Habrá que poner el foco en temas de garantía alimentaria, pobreza energética y sinhogarismo, que crece cada vez más.

#### > EJES Y OBJETIVOS

EJE 1 Social y económico			EJE 2 Ambiental			EJE 3 Territorial			EJE 4 Estratégico		
E1.1	E1.2	E1.3	E2.1	E2.2	E2.3	E3.1	E3.2	E3.3	E4.1	E4.2	E4.3
◆	◆									◆	

#### > DOCUMENTACIÓN ESTRATÉGICA VINCULADA

PAM	REM	PDUM	PCLIMA	PMMU	PECIA	PINTL	PREMET	PMRH	PACTE	PEMB	PSM	PEPNat	PGM
◆	◆										◆		

#### > CONTRIBUCIÓN A LOS OBJETIVOS DE LA AGENDA URBANA ESPAÑOLA

OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8	OE9	OE10
			◆		◆				

### 4.7.3. Facilitar la transición hacia un nuevo modelo económico socialmente comprometido

#### Descripción del reto

Desde el nuevo paradigma del capitalismo inclusivo, se busca promover la economía de la equidad. Deberán facilitarse al tejido empresarial metropolitano fórmulas de gobernanza que incorporen la diversidad y la perspectiva de género, para conseguir reflejar las nuevas realidades poblacionales, impulsar nuevos liderazgos desde la acción social y económica, fomentar nuevas formas de organización del tiempo de trabajo, así como articular palancas de cocreación para un crecimiento competitivo del territorio en términos de equilibrio y cohesión social. Las políticas van dirigidas a construir un nuevo modelo económico y social que sea respetuoso con el medioambiente y busque reducir la desigualdad y la pobreza en el territorio para caminar hacia un desarrollo sostenible.

#### > EJES Y OBJETIVOS

EJE 1 Social y económico			EJE 2 Ambiental			EJE 3 Territorial			EJE 4 Estratégico		
E1.1	E1.2	E1.3	E2.1	E2.2	E2.3	E3.1	E3.2	E3.3	E4.1	E4.2	E4.3
◆	◆									◆	◆

#### > DOCUMENTACIÓN ESTRATÉGICA VINCULADA

PAM	REM	PDUM	PCLIMA	PMMU	PECIA	PINTL	PREMET	PMRH	PACTE	PEMB	PSM	PEPNat	PGM
◆	◆										◆		

#### > CONTRIBUCIÓN A LOS OBJETIVOS DE LA AGENDA URBANA ESPAÑOLA

OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8	OE9	OE10
					◆				◆

### 4.7.4. Acompañar a los actores económicos para hacer frente a la emergencia climática y la sostenibilidad

#### Descripción del reto

En tanto que las ciudades metropolitanas han emprendido el camino hacia la promoción de la economía verde y la adopción de prácticas medioambientalmente más sostenibles, es necesario establecer una hoja de ruta hacia la descarbonización que afecta a la provisión de servicios de los entornos públicos y privados. Asimismo, el impulso de proyectos de economía regenerativa se convierte en una prioridad: economía circular, economía agroalimentaria o uso intensivo de energías renovables con capacidad de establecer cadenas de valor locales.

#### > EJES Y OBJETIVOS

EJE 1 Social y económico			EJE 2 Ambiental			EJE 3 Territorial			EJE 4 Estratégico		
E1.1	E1.2	E1.3	E2.1	E2.2	E2.3	E3.1	E3.2	E3.3	E4.1	E4.2	E4.3
◆	◆									◆	◆

#### > DOCUMENTACIÓN ESTRATÉGICA VINCULADA

PAM	REM	PDUM	PCLIMA	PMMU	PECIA	PINTL	PREMET	PMRH	PACTE	PEMB	PSM	PEPNat	PGM
◆	◆										◆		

#### > CONTRIBUCIÓN A LOS OBJETIVOS DE LA AGENDA URBANA ESPAÑOLA

OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8	OE9	OE10
			◆			◆			

### 4.7.5. Reducir el sesgo digital y mejorar el nivel de digitalización

#### Descripción del reto

La apuesta por mejorar el nivel de digitalización de la ciudadanía, junto con la aparición de nuevas tecnologías disruptivas –como el *boom* de la inteligencia artificial–, hacen necesario saber gestionar e impulsar el reto de la reducción de sesgos digitales relacionados con la edad, el género, el territorio o la dimensión de las empresas, de forma que nadie se quede atrás.

#### > EJES Y OBJETIVOS

EJE 1 Social y económico			EJE 2 Ambiental			EJE 3 Territorial			EJE 4 Estratégico		
E1.1	E1.2	E1.3	E2.1	E2.2	E2.3	E3.1	E3.2	E3.3	E4.1	E4.2	E4.3
◆	◆									◆	◆

#### > DOCUMENTACIÓN ESTRATÉGICA VINCULADA

PAM	REM	PDUM	PCLIMA	PMMU	PECIA	PINTL	PREMET	PMRH	PACTE	PEMB	PSM	PEPNat	PGM
◆	◆										◆		

#### > CONTRIBUCIÓN A LOS OBJETIVOS DE LA AGENDA URBANA ESPAÑOLA

OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8	OE9	OE10
								◆	◆

## 4.8. LA GESTIÓN Y LA GOBERNANZA

### 4.8.1. Renovar y unificar el lenguaje urbanístico

El planeamiento urbanístico actual está sujeto a una regulación normativa que muestra algunos desajustes, especialmente en aquellos aspectos afectados por cambios exógenos vinculados a dinámicas cada vez más complejas, tales como la emergencia climática, la transición energética, la aproximación desde el planeamiento a las cuestiones relacionadas con el metabolismo urbano y la flexibilidad, también en el planeamiento territorial y urbanístico, que requieren las nuevas demandas sociales y de la actividad económica.

En el caso del área metropolitana, además, la fragmentación y la antigüedad de las figuras de planeamiento vigentes (un Plan General Metropolitano del año 1976 para 27 municipios y nueve planes de ordenación distintos para los municipios restantes) requieren un lenguaje común que las unifique y permita leer el territorio de forma continua. El PDUM y el futuro POUMet representan los dos primeros pasos en esa dirección. Pero en el período de tiempo hasta la vigencia plena de ambas figuras persistirán todavía algunos de los retos mencionados.

#### > EJES Y OBJETIVOS

EJE 1 Social y económico			EJE 2 Ambiental			EJE 3 Territorial			EJE 4 Estratégico		
E1.1	E1.2	E1.3	E2.1	E2.2	E2.3	E3.1	E3.2	E3.3	E4.1	E4.2	E4.3
						◆	◆	◆			

#### > DOCUMENTACIÓN ESTRATÉGICA VINCULADA

PAM	REM	PDUM	PCLIMA	PMMU	PECIA	PINTL	PREMET	PMRH	PACTE	PEMB	PSM	PEPNat	PGM
◆	◆	◆		◆					◆				

#### > CONTRIBUCIÓN A LOS OBJETIVOS DE LA AGENDA URBANA ESPAÑOLA

OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8	OE9	OE10
◆	◆								◆

### 4.8.2. Revisar periódicamente la planificación urbanística

La propia celeridad de las dinámicas sociales y económicas actuales y su creciente complejidad piden renovar el lenguaje urbanístico y hacen necesario también revisar y adecuar constantemente los instrumentos de planificación, a fin de incorporar las modificaciones pertinentes en función de las nuevas demandas. Si bien los efectos de la planificación urbanística deben ser considerados a largo plazo y la propia práctica urbanística requiere tiempos dilatados para alcanzar grandes consensos para definir un horizonte común, hay que prever mecanismos para que las previsiones hipotéticas sobre las que trabaja puedan ser revisadas y ajustadas periódicamente y de forma ágil según las nuevas necesidades. Por lo tanto, es necesaria una revisión continuada del planeamiento que permita valorar la implementación de las propuestas, medir su impacto y establecer las medidas necesarias para enderezar posibles desviaciones, y que esta revisión esté vinculada a un órgano público responsable de su seguimiento. La tecnología y la gestión de grandes volúmenes de datos deben permitir implementar sistemas activos de acompañamiento del Plan de forma ágil y precisa. Al mismo tiempo, hay que simplificar los mecanismos de modificación del planeamiento, especialmente en aquellos casos en los que no afecten a elementos estructurales o de profundas implicaciones en otros elementos.

> EJES Y OBJETIVOS

EJE 1 Social y económico			EJE 2 Ambiental			EJE 3 Territorial			EJE 4 Estratégico		
E1.1	E1.2	E1.3	E2.1	E2.2	E2.3	E3.1	E3.2	E3.3	E4.1	E4.2	E4.3
							◆				◆

> DOCUMENTACIÓN ESTRATÉGICA VINCULADA

PAM	REM	PDUM	PCLIMA	PMMU	PECIA	PINTL	PREMET	PMRH	PACTE	PEMB	PSM	PEPNat	PGM
◆		◆		◆					◆	◆			

> CONTRIBUCIÓN A LOS OBJETIVOS DE LA AGENDA URBANA ESPAÑOLA

OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8	OE9	OE10
								◆	◆

### 4.8.3. Coordinar la planificación urbanística y sectorial con la inversión pública

La inversión pública necesaria para implementar las transformaciones urbanísticas propuestas por el planeamiento y las diversas actuaciones provenientes de las políticas sectoriales obliga a las diferentes administraciones implicadas a garantizar la máxima eficacia y eficiencia en su despliegue. Por ello, cuando estén relacionados con otras administraciones, hay que garantizar que los planes y los proyectos metropolitanos se redacten en coordinación directa con los planes y los programas sectoriales que los despliegan.

> EJES Y OBJETIVOS

EJE 1 Social y económico			EJE 2 Ambiental			EJE 3 Territorial			EJE 4 Estratégico		
E1.1	E1.2	E1.3	E2.1	E2.2	E2.3	E3.1	E3.2	E3.3	E4.1	E4.2	E4.3
						◆	◆	◆		◆	◆

> DOCUMENTACIÓN ESTRATÉGICA VINCULADA

PAM	REM	PDUM	PCLIMA	PMMU	PECIA	PINTL	PREMET	PMRH	PACTE	PEMB	PSM	PEPNat	PGM
◆		◆							◆				

> CONTRIBUCIÓN A LOS OBJETIVOS DE LA AGENDA URBANA ESPAÑOLA

OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8	OE9	OE10
◆									◆

### 4.8.4. Crear los mecanismos que faciliten la redistribución de los recursos

El carácter plurimunicipal del territorio que administra el AMB reclama una gestión que sea capaz de gestionar los recursos de tal modo que supere las limitaciones que impone el ámbito de actuación de los ayuntamientos. En este sentido, hay que buscar fórmulas de reparto de los ingresos (fiscales, por transferencias, urbanísticos, etc.), el gasto y las inversiones que superen la rigidez de las haciendas municipales y que propongan una gestión verdaderamente metropolitana.

> EJES Y OBJETIVOS

EJE 1 Social y económico			EJE 2 Ambiental			EJE 3 Territorial			EJE 4 Estratégico		
E1.1	E1.2	E1.3	E2.1	E2.2	E2.3	E3.1	E3.2	E3.3	E4.1	E4.2	E4.3
										◆	◆

> DOCUMENTACIÓN ESTRATÉGICA VINCULADA

PAM	REM	PDUM	PCLIMA	PMMU	PECIA	PINTL	PREMET	PMRH	PACTE	PEMB	PSM	PEPNat	PGM
◆		◆							◆				

> CONTRIBUCIÓN A LOS OBJETIVOS DE LA AGENDA URBANA ESPAÑOLA

OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8	OE9	OE10
◆									◆

### 4.8.5. Fortalecer la gobernanza en la construcción de la ciudad metropolitana

La complejidad social, técnica y económica cuando se interviene en un tejido tan consolidado como el metropolitano pide una perspectiva con múltiples facetas a la hora de resolver los conflictos de intereses que se generan. La integración de estructuras de gobernanza que faciliten los acuerdos y la toma de decisiones ante retos cambiantes y contrapuestos es imprescindible, y debe funcionar de forma continuada e integrando las esferas política, técnica y ciudadana. En este sentido, es imprescindible reestructurar y completar orgánicamente el AMB para facilitar la aplicación eficiente de las políticas metropolitanas.

> EJES Y OBJETIVOS

EJE 1 Social y económico			EJE 2 Ambiental			EJE 3 Territorial			EJE 4 Estratégico		
E1.1	E1.2	E1.3	E2.1	E2.2	E2.3	E3.1	E3.2	E3.3	E4.1	E4.2	E4.3
◆									◆	◆	◆

> DOCUMENTACIÓN ESTRATÉGICA VINCULADA

PAM	REM	PDUM	PCLIMA	PMMU	PECIA	PINTL	PREMET	PMRH	PACTE	PEMB	PSM	PEPNat	PGM
◆		◆							◆				

> CONTRIBUCIÓN A LOS OBJETIVOS DE LA AGENDA URBANA ESPAÑOLA

OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8	OE9	OE10
◆					◆				◆

### 4.8.6. Proyectar internacionalmente la realidad metropolitana de Barcelona

Los incrementos de la accesibilidad y la mejora de las comunicaciones de las últimas décadas han re-dimensionado las relaciones internacionales a escala planetaria. En este nuevo sistema de relaciones, las ciudades han tenido que apoyarse en sus ámbitos metropolitanos y regionales para desempeñar las nuevas funciones que se les exige a escala mundial. Disponer de un ente de gobierno propio otorga al área metropolitana de Barcelona una ventaja comparativa para posicionarse internacionalmente. Hay que implementar el Plan de Internacionalización del AMB, pero, al mismo tiempo, hay que diseñar una estrategia consensuada en colaboración con el conjunto de agentes metropolitanos y las demás instituciones.

#### > EJES Y OBJETIVOS

EJE 1 Social y económico			EJE 2 Ambiental			EJE 3 Territorial			EJE 4 Estratégico		
E1.1	E1.2	E1.3	E2.1	E2.2	E2.3	E3.1	E3.2	E3.3	E4.1	E4.2	E4.3
									◆		◆

#### > DOCUMENTACIÓN ESTRATÉGICA VINCULADA

PAM	REM	PDUM	PCLIMA	PMMU	PECIA	PINTL	PREMET	PMRH	PACTE	PEMB	PSM	PEPNat	PGM
◆						◆							

#### > CONTRIBUCIÓN A LOS OBJETIVOS DE LA AGENDA URBANA ESPAÑOLA

OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8	OE9	OE10
						◆			◆

# 5 Participación



La participación en el proceso de construcción de la Agenda Urbana del AMB tiene, en los trabajos del PDUM, el punto de inicio que articula su elaboración, al que se añaden los distintos procesos participativos de los planes sectoriales en los que se inspira la Agenda.

## 5.1. ANTECEDENTES

La Agenda y los procesos participativos que la han construido los ha guiado la voluntad de generar una reflexión en el ámbito metropolitano abierta y transversal. Por este motivo, desde un primer momento, se han establecido diálogos con otras instituciones y profesionales de diferentes disciplinas a través de múltiples formatos y espacios de información, participación y colaboración.

### 5.1.1. Las consultas municipales, 2010-2013

Esta primera fase se diseñó con el objetivo de incorporar desde el inicio la perspectiva municipal en la redacción de un instrumento urbanístico de estas características. En este sentido, fue la semilla de un sistema de trabajo que ponía de manifiesto la voluntad del PDUM de abrirse a la reflexión conjunta con algunos de los principales conocedores de la realidad local y que en el futuro serían los garantes del desarrollo efectivo de las directrices del PDUM.

A tal efecto, se hicieron una serie de entrevistas con los 36 ayuntamientos metropolitanos para conocer en detalle las oportunidades y las debilidades urbanísticas que se identificaban como más relevantes desde los diversos municipios. A partir de esta recopilación inicial, se elaboró un inventario que clasificaba el contenido de las conversaciones en cuatro categorías, que servirían posteriormente para articular las propuestas del plan: ámbitos de oportunidad o reconsideración; ámbitos de mejora o transformación; infraestructuras y servicios, y protección natural o patrimonial.

### 5.1.2. La generación de conocimiento, 2013-2015

Concluida la primera fase, se inició la siguiente para reunir el máximo conocimiento proveniente de las diferentes disciplinas que tienen su ámbito de reflexión en los elementos que debían ser objeto de regulación del PDUM.

Para conseguirlo, se organizaron tres eventos clave: primero, se generó un debate abierto y transversal por medio de jornadas técnicas o workshops; segundo, se publicaron los resultados de estas jornadas para hacerlos llegar al conjunto de la ciudadanía, y, finalmente, se diseñó una exposición divulgativa con la síntesis de los resultados obtenidos.

#### Jornadas de debate

Las jornadas de debate técnico o workshops se estructuraron en ponencias temáticas en las que se contraponía la experiencia internacional, de la mano de un ponente relevante en la materia, con la experiencia local a través de diferentes técnicos especialistas, y concluyeron con una mesa de discusión que, posteriormente, tuvo continuidad mediante un debate virtual en las redes que se extendió a lo largo de cuatro semanas. Este debate se realizó a través de la plataforma Zyncro. Finalmente, se elaboró un resumen ejecutivo de cada uno de los debates en el que se recogían las principales argumentaciones y elementos de debate.

Se organizaron en total seis debates, que tuvieron lugar en varios lugares del área metropolitana con el objetivo de acercarlos a los distintos territorios metropolitanos, y se seleccionaron los temas de interés para que se trataran en cada una de las jornadas de debate. El alcance de esta iniciativa fue bastante amplio y reunió a un conjunto de más de 1.000 expertos y más de 400 participantes registrados en los debates virtuales posteriores.

#### Publicación de la primera serie de la revista Quaderns

El resultado de estos debates técnicos generó una base de conocimiento que quiso difundirse a través de la publicación de la colección «Quaderns PDU metropolitana».

#### Exposición «Metrópolis Barcelona»

Como conclusión de esta fase se organizó la exposición «Metrópolis Barcelona». El objetivo era llegar a un público más amplio que el estrictamente técnico y profesional. A lo largo del período expositivo se programaron visitas guiadas y, al finalizar el recorrido, se recogieron las sugerencias y las aportaciones



que hizo el público. También se editó el catálogo de la exposición, compuesto por dos volúmenes y un atlas cartográfico de los contenidos expuestos, y se utilizaron las plataformas digitales del AMB para su difusión.

Posteriormente, esta misma exposición fue rediseñada y se mostró en varios foros académicos de todo el mundo: en la Graduate School of Design (GSD) de la Universidad Harvard, Boston; en la Escuela de Arquitectura de Illinois, Chicago; ya con otro nombre, en el Shanghai Urban Space Art Season 2015 (SUSAS), con el título de «Barcelona Urban Experience. 25 Years of Urban Remodelling of the Metropolitan Area of Barcelona», y en la Bienal de Arquitectura y Urbanismo de Seúl de 2017, en la sección «Cities Exhibition», con el título «Mixed Use, Mixed Time, Mixed People».

## 5.2. EL DOCUMENTO DE AVANCE DEL PDUM, 2016-2018

Tomando este punto de partida, la redacción del Avance del PDUM se propuso conseguir un diagnóstico del territorio compartido con los diferentes agentes que operan en él. Esta fue, de hecho, la primera misión del Servicio de Redacción del Plan Director (SRPD), creado en ese momento con el objetivo de centralizar el discurso metropolitano urbanístico en un único equipo de trabajo dedicado exclusivamente a este fin. Las tareas del SRPD en la fase de Avance del PDUM se organizaron en dos etapas:

- Una primera etapa (2016-2017) que debía servir para consolidar las bases de la futura propuesta del Avance del PDUM y que se planteaba el doble objetivo de elaborar, por un lado, las principales directrices urbanísticas junto con expertos provenientes del mundo académico, profesional e institucional a través de unas mesas temáticas de debate y, por otro lado, de definir las herramientas y los espacios de gobernanza que debían acompañar la elaboración del PDUM. Paralelamente, se empezó a trabajar el espacio web del PDUM, que serviría, a partir de entonces, como plataforma de difusión y participación ([urbanisme.amb.cat](http://urbanisme.amb.cat)).
- Una segunda etapa (2017-2018) que sirvió para elaborar una primera diagnosis del PDUM que sirviera para la confección del documento de Avance del PDUM. En esta segunda etapa también se diseñó la exposición «Metrópolis de ciudades», para explicar a la ciudadanía el contenido de este Avance del PDUM.

Es importante mencionar que el Avance del PDUM incluía el programa de participación, en el que se describieron de forma exhaustiva todas estas estrategias participativas, además de definir la hoja de ruta para el diseño del futuro proceso de participación que tendría lugar durante el período de información pública.

### 5.2.1. Primera etapa, 2016-2017

#### Las mesas temáticas

A partir de las conclusiones extraídas de los workshops y las consultas municipales, se iniciaron los trabajos de redacción del Avance del PDUM con la creación de unas mesas de debate. Estas mesas de debate fueron colideradas por miembros del equipo de redacción del propio PDUM y expertos externos y se articularon en torno a ocho ámbitos temáticos, que se consideraban cruciales para abordar con garantías el proceso de redacción y en los que el PDUM debía incidir de forma especial: metabolismo urbano y servicios; movilidad e infraestructuras de transporte; el paisaje de la metrópolis (ecología, ocio y producción); áreas de innovación y centralidad; actividad económica en polígonos; tejidos residenciales de alineación; crecimientos en bloque, y urbanizaciones dispersas.

Estos espacios de reflexión se diseñaron con la lógica y el objetivo de que un grupo pluridisciplinar de expertos colaboraran en la formulación de un documento consensuado de directrices urbanísticas desde la perspectiva del tema analizado. Los resultados, que se publicaron posteriormente en el marco de la mencionada colección «*Quaderns PDU metropolità*», con el subtítulo de *Directrius urbanístiques*, fueron el punto de partida de los espacios de coproducción con los ayuntamientos metropolitanos.

### La definición de la participación institucional y ciudadana

En paralelo a la reflexión más académica de las mesas, se elaboró el Documento de bases y estructura del proceso de redacción del Plan Director Urbanístico, para así definir las herramientas de gobernanza del proceso para redactar el Plan y definir la estructura participativa que acompañaría su redacción, así como las funciones de cada una de las comisiones o grupos de trabajo propuestos.

Esta estructura participativa quedó definida a partir de tres esferas: la esfera político-institucional, que incorporaba a agentes que pertenecen a administraciones públicas de los ámbitos local, metropolitano y autonómico; la esfera técnica, que incluía a representantes de los municipios metropolitanos y de otros ámbitos sectoriales provenientes del urbanismo y de otras disciplinas relacionadas con las políticas urbana y territorial, y la esfera ciudadana, que reunía a los diversos agentes de la sociedad civil identificados como necesarios para la elaboración del PDUM.

En cuanto a la **esfera político-institucional**, considerada como la que define los espacios de participación en los que se ponen en relación las decisiones técnicas con las voluntades políticas en ejercicio de la responsabilidad depositada por la ciudadanía en sus representantes electos en cada momento, se definieron cuatro niveles de participación:

**1. Comisión de Gobierno.** Era el espacio de debate estratégico y de toma de decisiones respecto a la orientación y la aprobación del plan de trabajo. La composición fue la siguiente:

- Seis representantes de la Junta de Gobierno del AMB, considerando la proporcionalidad que corresponde a cada grupo político.
- Once representantes de los ayuntamientos metropolitanos:
  - Dos representantes del Ayuntamiento de Barcelona.
  - Un representante de cada uno de los municipios de más de 100.000 habitantes (L'Hospitalet de Llobregat, Badalona y Santa Coloma de Gramenet).
- Seis participantes en representación de los conjuntos municipales que comparten características comunes, de acuerdo con los siguientes ámbitos territoriales:
  - Ámbito Llobregat Continu (Cornellà de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern y L'Hospitalet de Llobregat).
  - Ámbito Nord (Montgat, Sant Adrià de Besòs, Tiana, Badalona y Santa Coloma de Gramenet).
  - Ámbito Llobregat Delta (Castelldefels, Gavà, El Prat de Llobregat, Sant Boi de Llobregat y Viladecans).
  - Ámbito Ordal-Garraf (Begues, Cervelló, Corbera de Llobregat, Palma de Cervelló, Torrelles de Llobregat y Sant Climent de Llobregat).
  - Ámbito Vall Baixa (Castellbisbal, Sant Andreu de la Barca, El Papiol, Pallejà, Molins de Rei, Sant Vicenç dels Horts, Sant Feliu de Llobregat y Santa Coloma de Cervelló).
  - Ámbito Vallès (Cerdanyola del Vallès, Sant Cugat del Vallès, Ripollet, Montcada i Reixac, Badia del Vallès y Barberà del Vallès).

**2. Comisión Informativa en el Consejo Metropolitano.** Se establecía como el punto de información y encuentro del gobierno del AMB con un representante de cada uno de los grupos políticos metropolitanos.

**3. Comisión Ejecutiva con la Generalitat de Cataluña.** Era el espacio de encuentro entre el gobierno del AMB y la Generalitat de Catalunya, a través de la Secretaría de Hábitat Urbano y Territorio.

**4. Comisión de Relaciones con otras Instituciones.** Se desplegaba a través de espacios de encuentro entre representantes del AMB y representantes de otras administraciones públicas con competen-

cias sobre las temáticas que se abordan en el PDUM, como, por ejemplo, los colegios profesionales, entre otros.

En el caso de la **esfera técnica**, y a diferencia de las comisiones político-institucionales, sus comisiones orientaban y validaban el trabajo del equipo de redacción del PDUM desde la óptica técnica y profesional en las diferentes materias y campos de actuación. Cuatro son las categorías de comisiones dentro de esta esfera:

1. **Comisión de Dirección Técnica.** Se definió como el espacio de coordinación de los trabajos técnicos y de los procesos productivos. Su misión era definir y validar las líneas estratégicas de trabajo que el equipo desarrollaba. La comisión estaba formada por el gerente y los directores de todas las áreas del AMB; el director de Servicios Urbanísticos, que era el director técnico del PDUM; el jefe del Servicio de Redacción del Plan Director; el jefe del Gabinete de Presidencia, y un licenciado en derecho, con funciones de asesoramiento jurídico en materia urbanística. Por último, además de los miembros de la comisión establecidos en las bases, se incorporó también a un representante del Ayuntamiento de Barcelona, dado el peso específico del municipio en el conjunto metropolitano.
2. **Comisiones técnicas con los ayuntamientos metropolitanos.** Eran las responsables de establecer la participación técnica continuada de los municipios del AMB mediante subcomisiones que se agruparon en cuatro grandes ámbitos territoriales –los mismos de la Comisión de Gobierno– para poder trabajar de forma más cercana en la concreción sobre los territorios de los temas abordados. Cada uno de los municipios, individualmente o por ámbitos territoriales, tenía una representación técnica como referente para participar en los trabajos de esta comisión.
3. **Comisión Técnica de Trabajo con la Generalitat de Catalunya.** Espacio de cooperación entre la Dirección de Servicios de Urbanismo del AMB y las diversas áreas de la Generalitat de Catalunya, coordinadas a través de la Dirección General de Servicios de Urbanismo, para coordinar las cuestiones técnicas sobre las que ambas instituciones tienen competencias.
4. **Comisiones de carácter técnico, sectorial y transversal.** Se concibieron como espacios de cooperación técnica sectorial, temática o transversal con otras instituciones, organismos o entidades especializados en materias concretas que puedan efectuar aportaciones específicas en su ámbito de conocimiento. En un mismo sentido, se abrió la posibilidad de establecer espacios de cooperación técnica sectorial, temática o transversal con otras instituciones, organismos o entidades especializados. En todos los casos participaron técnicos del equipo redactor del PDUM, tanto de la propia Dirección de Servicios de Urbanismo como de otras áreas del AMB.

Finalmente, la **esfera ciudadana** debía hacer posible la participación activa por parte de la ciudadanía. Para ello, se concretó un mapa de agentes que debían incorporarse a las estructuras participativas estables de debate, reflexión y propuesta del PDUM. Se intentó que esta relación de agentes, a los que se dio voz a lo largo del proceso, fuera lo más representativa posible de la sociedad metropolitana y se aseguró, entre otros requisitos, la paridad en cuestiones de género y diversidad en cuanto a los ámbitos o sectores de actividad de los que provenía la ciudadanía, así como el origen público o privado de sus intereses.

En cualquier caso, el objetivo de incorporar esta esfera de participación siempre ha sido sumar la capa de información proveniente de la ciudadanía, experta conocedora de los entornos urbanos, y contrastar sus percepciones con las valoraciones técnicas que se efectúan desde el equipo de redacción del PDUM.

### 5.2.2. Segunda etapa, 2017-2018

La segunda etapa de los trabajos del Avance del PDUM tenía como objetivo concretar los elementos y el contenido de la propuesta. Sin embargo, una vez más las tareas de redacción no se centraron ex-

clusivamente en elaborar el contenido técnico, sino que también se planteó como un proceso en el que se alternaban periódicamente momentos de trabajo interno del equipo con jornadas de exposición y debate de los resultados en las comisiones creadas a diferentes niveles.

### **Desarrollo de las líneas de trabajo temáticas**

A partir de las ocho temáticas que se habían abordado en las mesas durante la etapa anterior, y reuniendo las directrices urbanísticas vinculadas a cada una, se reagruparon los ámbitos de trabajo en tres grandes bloques: áreas de innovación y de actividad intensa y compleja (que agrupaba las mesas de áreas de centralidad e innovación y de actividad económica en polígonos), tejidos residenciales (que incluía las mesas de tejidos de alineación, crecimiento en bloque y urbanizaciones dispersas) y metabolismo metropolitano (con las mesas de metabolismo urbano y servicios y de movilidad e infraestructuras del transporte, y la mesa «El paisaje de la metrópolis. Ecología, ocio y producción»).

Cada uno de los bloques se trabajó en tres fases –marco teórico y conceptual, diagnóstico y propuesta– y, metodológicamente, se desarrolló por medio de unas dinámicas de trabajo pautadas de la siguiente forma:

- Inicialmente, el equipo del SRPD trabajaba los contenidos de cada fase por un período de unos dos o tres meses.
- En segundo lugar, se diseñaron unos talleres con los ayuntamientos metropolitanos agrupados por subcomisiones, en los que se contrastaba tanto la información de partida con la que se estaba trabajando desde el equipo técnico de redacción como la territorialización de algunos de los resultados.
- A continuación, el equipo técnico del PDUM hacía evolucionar los trabajos en marcha basándose en los resultados obtenidos en los talleres.
- Una vez dados por terminados los trabajos, se presentaban las principales conclusiones de cada fase a la Comisión de Dirección Técnica del PDUM para que validara su contenido.
- Finalmente, se exponían las principales conclusiones de cada fase en las comisiones técnicas de los ayuntamientos metropolitanos y de la Generalitat, y se abría una sesión de debate en relación con los temas presentados. Posteriormente, se habilitaba un espacio virtual donde se colgaba toda la documentación generada y se invitaba a los representantes municipales a hacer aportaciones.

Hay que destacar el trabajo llevado a cabo en los diferentes espacios de coproducción o codiseño, entendidos como una red de diferentes agentes que genera políticas públicas en condiciones de igualdad: las comisiones político-institucionales, las comisiones técnicas con los ayuntamientos metropolitanos y la relación con la esfera ciudadana a través del desarrollo de la prueba piloto en el municipio de Badia del Vallès.

### **Sesiones de trabajo con las comisiones**

Por lo que respecta a las diversas comisiones, a lo largo de esta etapa se constituyeron formalmente y se celebraron las primeras sesiones de trabajo. En el caso de las comisiones con los ayuntamientos metropolitanos, cabe decir que la colaboración fue intencionadamente intensa, sobre todo por tres motivos: para recabar información de primera mano de los técnicos municipales con relación a los temas que se estaban tratando; por la voluntad de hacerles partícipes de todas las fases del proceso de los trabajos que se estaban desarrollando para conseguir un diagnóstico compartido por sus técnicos, y para contrastar con ellos la evolución de los trabajos y su concreción territorial. Además, se celebraron reuniones bilaterales específicas en diferentes ámbitos temáticos, tanto con la Generalitat de Catalunya como con otras instituciones, como la Diputación de Barcelona o la Autoridad del Transporte Metropolitano.

En total, esta colaboración a través de las diversas comisiones se plasmó en 96 encuentros, celebrados entre noviembre de 2017 y noviembre de 2018. En concreto, se celebraron 2 reuniones de la Comisión

de Gobierno, 2 de la Comisión Informativa en el Consejo Metropolitano, 14 reuniones con la Comisión de Dirección Técnica, 5 de la Comisión Técnica de Trabajo con la Generalitat de Catalunya y 49 con las cuatro comisiones en las que se agruparon los ayuntamientos metropolitanos, es decir, 12 comisiones por grupo más 1 común para los 36 ayuntamientos. En paralelo, se organizaron 24 sesiones de trabajo con los ayuntamientos, 6 para cada una de las comisiones.

La participación de los ayuntamientos culminó con la recogida de aportaciones en la primera versión del documento del Avance del PDUM. En conjunto, se recibieron 395 aportaciones, 2 de carácter general, 248 que hacían referencia a la Memoria del Avance y 145 referidas a la documentación gráfica.

### Relación con la ciudadanía

Si bien la legislación urbanística catalana prevé que la participación activa de la ciudadanía se inicie con la aprobación del avance de planeamiento, los trabajos de redacción del propio Avance del PDUM ya incorporaron esta voluntad de compartir información con la sociedad civil a partir de distintos medios de difusión.

En esta fase previa a la aprobación del Avance del PDUM, la relación con la ciudadanía en general se orientó en gran medida a conseguir la máxima difusión sobre la existencia y el alcance del PDUM y a relatar de forma transparente el proceso de redacción que se estaba desarrollando. Concretamente, se habilitaron espacios virtuales –como la web específica del PDUM, que contiene una amplia recopilación de información vinculada al PDUM–, se diseñaron espacios expositivos para divulgar algunos de los aspectos clave del Plan y se programaron diferentes actos públicos de difusión.

Asimismo, el documento del Avance del PDUM incorporó el programa de participación que se seguiría durante el período de información pública.

Esta difusión se puede clasificar en tres grandes grupos de iniciativas:

– **Redes sociales y portales web.** Inicialmente, se hizo difusión del PDUM a través de los medios genéricos de que dispone el AMB: su página oficial y las redes sociales. En una primera fase, la comunicación consistió principalmente en compartir de forma periódica los principales trabajos elaborados por el equipo de redacción a través de la colección «Quaderns PDU metropolità».

Sin embargo, a principios de 2018 se puso en funcionamiento *urbanisme.amb.cat*, la web específica del PDUM. Se trata de un portal que recoge toda la información relativa al contenido del PDUM, relata los principales eventos que han tenido lugar hasta el momento y presenta a los diferentes agentes que han contribuido directa o indirectamente a su redacción.

De hecho, en la medida en que evolucionen los trabajos del PDUM y se pongan en funcionamiento las estructuras de participación definidas por el documento de bases, hay la intención de que el espacio web sea una plataforma interactiva de colaboración con los diferentes agentes del territorio.

– **Exposiciones.** En primer lugar, se llevó a cabo la exposición «Metrópolis verde», que abordaba un tema primordial en las propuestas del PDUM: la infraestructura verde metropolitana. Y, en segundo lugar, se diseñó la exposición itinerante «Metrópolis de ciudades», que recorrió varios municipios metropolitanos acompañando la aprobación del Avance del PDUM.

Con todo ello, se pretendía que los distintos espacios expositivos actuaran como altavoces del contenido del PDUM en estas fases más iniciáticas.

– **Actos públicos de difusión.** Paralelamente, el equipo redactor del PDUM se esforzó por divulgar los diferentes temas que se habían trabajado internamente para contrastarlos en espacios de debate externos al PDUM y también, en muchos casos, a la propia AMB. En concreto, se computaron 68 eventos, que tuvieron lugar entre marzo de 2016 y diciembre de 2018 y que incluían participaciones puntuales en sesiones de másteres universitarios y posgrados de temática relacionada con el

PDUM, ponencias en diferentes congresos nacionales e internacionales, con los artículos o los pósters científicos correspondientes, visitas interinstitucionales con representantes de toda Europa y reconocimientos. Además, se publicaron diversas entrevistas y artículos en prensa relacionados con el proceso de redacción del PDUM y de sus contenidos.

### **Participación en proyectos europeos**

Finalmente, hay que mencionar la colaboración del equipo del PDUM con el Servicio de Planeamiento del AMB a lo largo de dos años para redactar el Plan de Acción Integral de Badia del Vallès, dentro del marco del programa europeo URBACT. En este caso, el AMB, junto con Badia del Vallès, formó parte de la red de ciudades que se agrupan bajo el lema «Sub>urban. Reinventing the fringe» para mejorar los tejidos urbanos surgidos a partir de mediados del siglo xx, y que no han terminado de encontrar su encaje entre la ciudad consolidada y compacta precedente y las urbanizaciones de baja densidad aparecidas más tarde.

Concretamente, en el caso de Badia del Vallès, la elaboración del Plan de Acción Integral (PAI) duró dos años y medio (de enero de 2016 a abril de 2018) y partió de la construcción de una diagnosis compartida y consensuada con el Grup Central de Debat (GCD), que permitió identificar, programar y priorizar las actuaciones que, a diferentes escalas y desde varios ámbitos, debían implementarse de forma prioritaria con el Horizonte 2020.

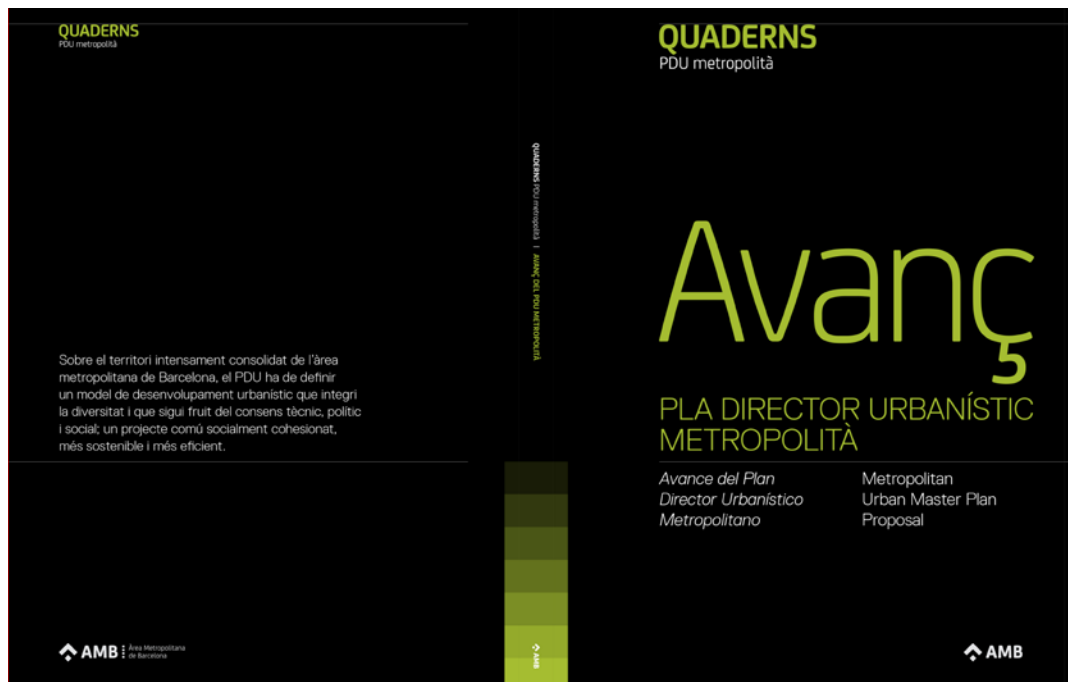
Su objetivo era definir estrategias, de forma participada, que estuvieran encaminadas a corregir, paulatinamente, las diversas disfunciones urbanas, para reforzar, de este modo, el sentimiento de comunidad en un proceso de empoderamiento social y de mejora de la autoimagen del municipio. El PAI supuso un auténtico laboratorio de creación, puesta en práctica y experimentación en espacios de debate común, en los que personal técnico y la ciudadanía se enfrentaban a retos similares a los del futuro proceso de participación del Avance del PDUM. Principalmente, cómo trasladar la visión a diferentes escalas del Plan y cómo codiseñar el proceso entre la ciudadanía y las diferentes administraciones implicadas: la metropolitana y la local.

### **5.3. EL DOCUMENTO PARA LA APROBACIÓN INICIAL, 2019-2023**

Una vez aprobado el documento del Avance del PDUM, el equipo del SRPD se reorganizó para desempeñar las tareas pertinentes para elaborar un documento para la aprobación inicial. Los trabajos que se llevaron a cabo en esta fase se pueden dividir en tres etapas:

- Una primera etapa (2019-2020) que comprendía el período de información pública del Avance del PDUM, en el que se desarrolló el proceso de participación ciudadana para difundir y compartir el contenido del Plan y recoger sugerencias. Estas aportaciones fueron categorizadas y analizadas para valorar la conveniencia de su incorporación a la propuesta del plan.
- Una segunda etapa (2020-2021) en la que se trabajaron las propuestas con los equipos técnicos de los distintos ayuntamientos metropolitanos a través de reuniones periódicas.
- Una tercera etapa (2021-2022) en la que se concentraron los esfuerzos por reforzar el consenso metropolitano tanto en la esfera político-institucional como en la técnica para formular la versión definitiva del documento.

Sin embargo, en cada una de estas etapas se quiso mantener el intenso nivel de participación que caracterizó las dos fases anteriores.



### 5.3.1. Primera etapa, 2019-2020

#### Período de información pública

Tras la aprobación del Avance del PDUM por parte del Consejo Metropolitano el 26 de marzo de 2019, se abrió un período de información pública del documento que se extendió hasta el 31 de enero de 2020.

A lo largo de estos seis meses, se llevaron a cabo acciones diferenciadas y complementarias entre sí para ofrecer un marco propicio de participación para cada uno de los agentes con distintos grados de implicación, desde el envío por escrito de sugerencias por parte de particulares, entidades e instituciones hasta la participación activa en mesas de debate y la colaboración interinstitucional.

La participación ciudadana durante ese período logró difundir y compartir el contenido del PDUM y reforzó los canales de comunicación con el tejido social metropolitano. Asimismo, el objetivo de compartir un modelo territorial y corresponsabilizar a la ciudadanía en las políticas públicas que afectan al funcionamiento de la metrópolis se convirtió en un canal de vinculación efectivo entre el AMB como institución metropolitana y la población.

Una vez finalizado el período de información pública, se clasificaron y se categorizaron las más de 2.600 aportaciones provenientes tanto de los documentos de sugerencias como de los comentarios hechos en cada uno de los espacios de participación presencial para evaluar sus resultados. Esta lectura exhaustiva facilitó que cada equipo de trabajo valorara su incorporación al plan y como ejercicio de transparencia, retorno y trazabilidad en relación con todos los participantes.

#### Participación de los ayuntamientos

El personal técnico de participación y comunicación de todos los ayuntamientos metropolitanos colaboró en la organización y la difusión de los debates ciudadanos promovidos por el SRPD.

### 5.3.2. Segunda etapa, 2020-2022

#### Concreción de las propuestas

A partir de toda la información generada, recopilada y clasificada por temas por el equipo de redacción del PDUM durante el período del Avance, se llevaron a cabo una serie de sesiones de trabajo con los miembros del Equipo de Coordinación de Planeamiento Urbanístico del AMB que habían trabajado previamente en diferentes proyectos de cada uno de los territorios afectados y, por tanto, acumulaban conocimiento de primera mano sobre su situación urbanística.

Para concretar los resultados de estos trabajos, se dividió el territorio del área metropolitana en seis ámbitos funcionales: Vall Baixa i Ordal, Llobregat Delta, Llobregat Continu, Nord, Vallès y Barcelona.

De esta forma, a partir de las aportaciones de los ayuntamientos y de la experiencia de cada equipo se formuló una propuesta por ámbitos funcionales, concretando, sobre todo, los elementos estructurantes de la propuesta del plan.

Además de esta división por ámbitos territoriales, las propuestas también se organizaron por temas. Sobre esta doble organización territorial y temática se llevaron a cabo igualmente las consideradas tareas «transversales», como la redacción de las normas o de la Memoria del PDUM.

### **Comisiones con los ayuntamientos**

En paralelo al trabajo interno del SRPD y de las colaboraciones con varios departamentos dentro y fuera del AMB, se celebraron múltiples reuniones con los equipos técnicos de urbanismo de los ayuntamientos para ir ajustando y consensuando las propuestas. Así, entre el otoño de 2020 y el verano de 2021 se celebraron 21 reuniones de cada una de las seis comisiones con los ayuntamientos.

De estas reuniones surgieron más de 450 aportaciones que se consideraron para la propuesta del plan: aclaradas si se trataba de dudas o falta de precisiones en la explicación; incorporadas; consensuadas con nuevas propuestas, o, en pocos casos, desestimadas.

### **Participación en proyectos europeos**

Como había hecho durante la fase de elaboración del documento de Avance del PDUM con el proyecto Sub>urban, entre los años 2019 y 2022 el AMB lideró la red RiConnect - Rethinking Infrastructure, enmarcada en el programa europeo URBACT. La red está formada por ocho metrópolis europeas que quieren repensar, transformar e integrar las infraestructuras de movilidad para volver a conectar a personas, barrios, ciudades y espacios naturales.

El objetivo de la red es desarrollar una metodología conjunta para repensar las infraestructuras de movilidad monofuncionales, segregadas, que conllevan un número elevado de externalidades y no están adaptadas al territorio, como factor de oportunidad para que se conviertan en elementos centrales e integradores de la metrópolis a partir de un nuevo modelo de movilidad.

Como en el URBACT, explicado anteriormente, cada una de las metrópolis redactó un plan de acción integrado (PAI) que define una visión de futuro, establece una hoja de ruta y concreta las acciones necesarias para alcanzar el objetivo de mejora. En este caso, para desarrollar su PAI, el AMB eligió un tramo de la carretera N-150 para transformarla en la avenida del Vallès, una vía metropolitana más amable, cívica y atractiva.

En este proyecto, la participación de todos los agentes implicados ha adquirido una relevancia especial. Así, tras identificarlos, estos agentes se clasificaron en cuatro grupos con responsabilidades y grados de implicación diferentes.

## **5.3.3. Tercera etapa, 2022-2023**

### **Construcción del consenso para la aprobación inicial del PDUM**

El gran objetivo de la tercera etapa fue reforzar el consenso metropolitano en torno al documento del PDUM para su aprobación inicial, a fin de que pudiera ser elevado al Consejo Metropolitano, que está formado, como se ha explicado, por miembros electos de los consistorios metropolitanos.

Por este motivo, las reuniones con los ayuntamientos metropolitanos incrementaron su ya elevada frecuencia, como lo hicieron también todas las reuniones de las esferas técnica y política y, asimismo, cuando se planteó la forma de enfocar la relación con la esfera ciudadana una vez aprobado el documento para la aprobación inicial.

### **Sesiones de trabajo con las comisiones**

Durante esta etapa, tanto la Comisión de Gobierno como la Comisión Informativa en el Consejo Metropolitano se reunieron tres veces: la primera, para explicar los resultados y las conclusiones del proceso de

participación ciudadana, así como la propuesta de trabajo de cara a la aprobación inicial; la segunda, para presentar un borrador de documento de explicación de las propuestas del PDUM, y la tercera, un mes antes de la aprobación inicial del plan, para explicar el documento que se llevaría al Consejo Metropolitano.

Asimismo, se celebraron reuniones con diferentes grupos políticos metropolitanos y se siguieron organizando reuniones con la Generalitat de Catalunya y con otras administraciones públicas.

La colaboración con los ayuntamientos metropolitanos siguió siendo intensa durante este período, con la voluntad de conseguir una propuesta consensuada, con diversas reuniones con cada uno de los ayuntamientos metropolitanos para continuar consensuando la evolución de los trabajos.

#### **Relación con la ciudadanía**

Durante todo el período de redacción del documento para la aprobación inicial del PDUM, se continuó compartiendo la información y los avances del desarrollo del Plan de forma transparente con la sociedad civil, mientras que, por otra parte, se amplió la difusión del PDUM. Asimismo, se acordaron las bases para el período de información pública de la aprobación inicial.

### **5.4. LAS COLABORACIONES EN LA REDACCIÓN DEL PDUM (2014-2022). UN BALANCE**

La elaboración del PDUM, en sus diferentes fases, se ha realizado de forma conjunta con agentes de naturaleza diversa. El SRPD ha protagonizado, lógicamente, esta elaboración, pero en ella han participado muchas otras personas y equipos.

#### **5.4.1. El equipo del Servicio de Redacción del Plan Director**

Durante los siete años de funcionamiento, el SRPD ha estado formado por 72 personas: el 56 % eran mujeres y el 44 %, hombres.

El equipo fijo empezó con 12 personas y ha ido creciendo de forma continuada, con solo 8 bajas a lo largo de los años. Aunque la mayoría de los miembros del equipo provenían del campo de la arquitectura (80 %), también había personas de los campos de la geografía, la ingeniería de caminos, las ciencias ambientales o el derecho.

Junto a este personal fijo, ha habido una plantilla fluctuante formada por 36 estudiantes con la vocación de formarse en el ámbito urbanístico y vivir su primera –o una de sus primeras– experiencia profesional. Aunque la mayoría provenían de la rama de la arquitectura, se ha contado con estudiantes de diferentes carreras universitarias, como geografía, planeamiento o ingeniería informática.

#### **5.4.2. Colaboraciones con otros servicios del AMB y otras administraciones públicas**

En cuanto a la Administración pública, se ha producido una colaboración especialmente estrecha entre los cuatro servicios que forman el Área de Políticas Urbanísticas y Espacios Naturales (APUEN): Servicio de Redacción del Plan Director, Servicio de Información y Estudios Territoriales, Servicio de Protección de la Legalidad Urbanística y, sobre todo, la Coordinación de Planeamiento Urbanístico.

Ha habido, igualmente, una fuerte relación con los distintos departamentos del AMB. Así, hay que destacar la Oficina Técnica de Gerencia (que se ha ocupado de la corrección, el diseño y la gestión de las exposiciones y ha apoyado en la comunicación y la difusión del Plan a través del portal web, el boletín, la prensa, etc.); el Área de Internacional (que ha dado apoyo en proyectos internacionales de programas como el URBACT o INTERREG SMART-MR); la Dirección de Servicios de Proyectos Singulares (que ha participado en la evaluación económica de las propuestas del PDUM); la Dirección de Servicios del Espacio Público (que ha aportado el conocimiento en materias relacionadas con la sostenibilidad); el Área de Ecología<sup>1</sup> (que ha trabajado en las propuestas de metabolismo urbano, en concreto en estudios

<sup>1</sup> Esta área englobaba las actuales áreas del Ciclo del Agua y de Acción Climática.

de soberanía y demanda energética de la edificación y en relación con la coordinación sectorial de la planificación de servicios técnicos); el Área de Movilidad, Transporte y Sostenibilidad; la Dirección de Servicios de Programas Estructurales, y, por último, el Área de Desarrollo Social y Económico.

Igualmente, como se ha explicado, se ha trabajado también de forma muy estrecha con otras administraciones, sobre todo con los ayuntamientos metropolitanos. Las comisiones, las reuniones de trabajo bilaterales y, también, los encuentros informales han servido para incorporar las aportaciones que se querían hacer al PDUM desde estas otras administraciones.

### 5.4.3. Colaboraciones con el mundo académico y profesional

Junto a la colaboración con las distintas administraciones públicas, la elaboración del PDUM ha tenido también la implicación directa de diversas entidades y organizaciones. Entre estas organizaciones, destacan sobre todo la agencia pública Barcelona Regional (BR) y el Instituto Metròpoli (antes, Instituto de Estudios Regionales y Metropolitanos de Barcelona), con las que se ha firmado un acuerdo marco anual de estudios para trabajar conjuntamente que permite esta colaboración más intensa.

Así, con Barcelona Regional se ha colaborado en documentos tan diversos como el documento inicial estratégico de la documentación ambiental, el estudio de demandas metabólicas e infraestructuras de servicios, la evaluación de salud (junto con ISGlobal) o la evaluación de movilidad generada (con ATM, la UPC, Carnet INLAB, IDOM, PTV, KINEO y el IERMB).

Con el Instituto Metròpoli se ha colaborado en el acompañamiento con perspectiva de género (junto con el Col·lectiu Punt 6), la elaboración de estudios económicos, la redacción de la memoria social, la dinamización para enfocar la participación para el período de información pública de la aprobación inicial, la evaluación ambiental de los espacios abiertos y la elaboración de bases de datos como la de equipamientos.

Asimismo, también se ha colaborado con otros centros de investigación, equipos y empresas de carácter privado en relación con diversas temáticas. Por lo que respecta a la normativa, se han trabajado los usos urbanísticos a través de estudios especializados con el equipo BCpN iHTT y se ha contado con el asesoramiento jurídico y la consultoría de Urban Land & Projects. En el ámbito ambiental, se han desarrollado estudios de la mano de otros equipos externos, como, por ejemplo, el de cubiertas del suelo con el CREAM; la evaluación de los parques, los ejes verdes y la isla de calor con el ICTA, y los riesgos geológicos con Hidrolem. Para la redacción de las bases técnicas y económicas, KSNET y Duatis Arquitectes se han encargado del cálculo de la viabilidad económica del plan. En relación con la movilidad, se ha contado con el asesoramiento de Lluís Ubalde (junto con BR) sobre el sistema de cercanías; para la actualización del estudio de accesibilidad, con Víctor Ferran y con el proyecto sobre ciudades aeroportuarias de Metroairports.

La participación durante el período de información pública del Avance se coorganizó con diferentes equipos atendiendo a los diversos tipos de sesión y público: los debates ciudadanos con Paisaje Transversal; los talleres de la cuádruple hélice con el Plan Estratégico Metropolitano de Barcelona (PEMB), y las jornadas en los colegios profesionales con sus respectivas juntas directivas. También participaron en la dinamización y la relatoría de los debates ciudadanos Nusos, Mikel Pau Casado y Cristina Poza.

En la comunicación han colaborado varios equipos en diferentes tareas: Oesía en el planteamiento y elaboración del portal web; IBM en el desarrollo del visor de mapas del portal web; durante el proceso de participación ciudadana, Banda Bisagra en los relatógramas; La Creativa en la producción de vídeos e imágenes y en la conducción de las redes sociales durante los debates ciudadanos, y Spread en la maquetación del documento para la aprobación inicial.

Por último, en cuanto a otros temas transversales, el Centro de Estudios Demográficos (CED) elaboró las proyecciones demográficas, Dribia estructuró las bases de datos y Ramon Gras asesoró en una temática tan compleja como los distritos de innovación.

# 6

## Gobernanza de la Agenda Urbana del Área Metropolitana de Barcelona



Con el fin de implantar un sistema de seguimiento y evaluación, se prevé crear una estructura de gobernanza formada por tres equipos:

**Equipo técnico de seguimiento y evaluación.** Diseñará y concretará el sistema de indicadores y seleccionará las fuentes de información que los nutren; hará el seguimiento y la evaluación de las actuaciones del Plan a partir de la actualización permanente de este sistema de indicadores, valorará los resultados y los impactos, y propondrá nuevas actuaciones mediante la redacción de los informes de evaluación pertinentes. El equipo estará formado por técnicos de las distintas áreas del AMB.

**Comisión de Dirección.** Establecerá las líneas de trabajo del equipo técnico de seguimiento y evaluación; promoverá y priorizará las actuaciones de la Agenda sobre la base de la información recogida en los informes de evaluación; coordinará y evaluará estratégicamente el desarrollo y la implantación de la Agenda sobre la base de la consecución de los objetivos planteados, y revisará la adecuación de estos objetivos y de los retos identificados a partir de las nuevas demandas económicas, sociales y ambientales. La Comisión de Dirección elevará sus propuestas a la Comisión Ejecutiva para su aprobación. La comisión estará compuesta por miembros del Comité de Dirección del AMB.

**Comisión Ejecutiva.** Ejercerá el liderazgo político del seguimiento del plan, y dirigirá y validará las propuestas y las actuaciones planteadas por la Comisión de Dirección.

# 7 Seguimiento y evaluación



La Agenda Urbana del AMB ha querido dotarse de mecanismos que permitan comprobar la adecuación de sus propuestas a una realidad que experimentará transformaciones significativas a lo largo de los próximos años. Por este motivo, ha diseñado un sistema de seguimiento y evaluación que permita adaptarse de forma eficiente a los nuevos requisitos y necesidades.

## 7.1. OBJETIVO

El sistema de seguimiento y evaluación de la Agenda es una herramienta para valorar su rendimiento efectivo y su adecuación a las transformaciones que afectan al territorio metropolitano. Por tanto, su objetivo principal es valorar y hacer más efectivas las propuestas, la implementación, los resultados y los impactos y adaptar, mediante las modificaciones pertinentes, la propia Agenda después de que haya sido aprobada definitivamente.

## 7.2. ESTRUCTURA DEL SISTEMA

Para conseguir este objetivo, el sistema de seguimiento parte de una doble aproximación. En primer lugar, la identificación de un conjunto de indicadores de las diversas políticas y actuaciones que sean objetivos y mensurables y que se puedan actualizar y territorializar a la escala y con el nivel de detalle que corresponda. Estos indicadores deben permitir hacer un seguimiento cuantitativo tanto de la ejecución de la Agenda como de la realidad urbana y territorial sobre la que se aplica, con el fin de determinar si se llevan a cabo las acciones propuestas con la cobertura prevista y con una gestión eficiente de los recursos asignados, y de detectar si existen posibles desviaciones.

En segundo lugar, una evaluación cualitativa a partir de la valoración técnica experta de estos indicadores, así como de las aportaciones de la ciudadanía y de los agentes y las instituciones metropolitanos, que permita diseñar y proponer eventuales acciones correctoras.

Se trata, en definitiva, de un sistema que debe prever todos los elementos que intervienen en la llamada teoría del cambio, desde la detección de las necesidades hasta los recursos disponibles para resolverlas (*inputs*), las actuaciones contenidas en la Agenda, los productos obtenidos (*outputs*) y, finalmente, los resultados (*outcomes*).

### 7.2.1. El sistema de indicadores

El sistema de seguimiento de la Agenda distingue cuatro tipos de indicadores:

**Indicadores de ejecución.** Identifican el grado de ejecución de las acciones previstas en la Agenda según la programación establecida y valoran las eventuales desviaciones. Estos indicadores también incluirán los relativos a los recursos destinados con el fin de valorar la eficiencia de las actuaciones.

**Indicadores de resultados.** Identifican el grado de consecución de los objetivos de cada actuación, establecidos a partir de los retos planteados por el propio plan.

**Indicadores de impacto.** Identifican si la consecución de los objetivos de cada actuación ha comportado una mejora efectiva en las condiciones de vida de la población, la eficiencia de las actividades y la calidad física y funcional del entorno.

**Indicadores de contexto.** Identifican el comportamiento de variables que no dependen únicamente de la realización de las propuestas del Plan y sirven, por tanto, para matizar las relaciones de causa-efecto que se puedan detectar. Para seleccionar estos indicadores, el sistema partirá de la base de datos de la Agenda Urbana Española, que recoge más de 50 indicadores a escala municipal, provenientes de fuentes oficiales y con una actualización periódica.

Esta clasificación permite hacer un seguimiento de las acciones incluidas en la Agenda identificando tres procesos de una manera secuencial: cuál es el ritmo de ejecución de las actuaciones (eficacia ejecutiva), de qué modo estas actuaciones sirven para dar respuesta a los retos planteados (idoneidad técnica de las propuestas), y hasta qué punto esta respuesta tiene un impacto social y ambiental (acierto de los retos planteados). Esto permite identificar fácilmente la causa de un eventual desajuste y, por tanto, guiar las futuras decisiones sobre los elementos que hay que revisar o redefinir: los mecanismos de ejecución, las propuestas o los retos.

La periodicidad con la que se actualicen los indicadores se definirá en función de la disponibilidad de la información de base que los nutra, si bien se prevé una cadencia mínima anual en el caso de los indicadores de contexto y bianual para los indicadores de ejecución, resultados e impacto.

La unidad territorial de referencia será la mínima que permita la información disponible. De esta forma, la información se podrá agregar a las unidades administrativas o funcionales (barrio, municipio, etc.) necesarias para permitir compararlas y mejorar su comprensión. Del mismo modo, se buscará el máximo nivel de desagregación en lo referente a las temáticas de los datos.

### 7.2.2. Informes de evaluación

Los informes de evaluación se elaborarán con una periodicidad cuatrienal, coincidiendo con los períodos del PAM, y los elaborará el propio equipo técnico responsable del sistema de indicadores. Atendiendo a los objetivos planteados anteriormente, cada informe deberá incorporar una triple evaluación a partir de la cual se propondrán recomendaciones para reformular el elemento que corresponda.

**Evaluación de la implementación,** que valorará el grado de desarrollo de la Agenda, así como la eficiencia de cada actuación respecto a los recursos invertidos. En este sentido, tratará de identificar los posibles fallos en los mecanismos de ejecución, así como la responsabilidad de las distintas administraciones y agentes implicados. Al mismo tiempo, sin embargo, considerará la posibilidad de que las dificultades de ejecución respondan a la inviabilidad de las propuestas.

**Evaluación de los resultados**, que valorará si se han alcanzado los objetivos establecidos para los retos planteados con el fin de determinar si es necesario redefinir las actuaciones o propuestas planteadas.

**Evaluación del impacto**, que analizará los efectos de las actuaciones para determinar si es necesario revisar los retos y los objetivos planteados, ya sea por un diseño inicial inadecuado o por el surgimiento de nuevos condicionantes externos que han alterado la situación de diagnóstico inicial.

