

AGENDA METROPOLITANA.

BORRADOR

1.- INTRODUCCIÓN Y CONTEXTO.

La Agenda Urbana Española (AUE) se ha consolidado en los últimos años como la Política Nacional Urbana de referencia para la toma de decisiones con impacto en pueblos y ciudades y como una herramienta esencial para orientar la planificación estratégica articulada desde el territorio. Su carácter voluntario, flexible y transversal, junto con una metodología basada en objetivos estratégicos, planes de acción y un sistema de seguimiento mediante indicadores, ha permitido que numerosos municipios y entidades locales la incorporen como un marco de trabajo innovador, a la vez que ilusionante, que les permite definir prioridades, coordinar actuaciones y construir visiones compartidas de futuro de manera ágil y participada.

Uno de los principales valores de la Agenda Urbana Española ha sido precisamente su capacidad para facilitar una aproximación más integrada a los retos urbanos. La AUE ha permitido superar dinámicas excesivamente sectoriales y generar espacios de cooperación entre administraciones y agentes locales. Además, ha demostrado una gran capacidad de adaptación a realidades territoriales muy diferentes, tanto en grandes ciudades como en municipios intermedios y pequeños.

Sin embargo, la evolución reciente de las dinámicas urbanas y territoriales pone de manifiesto la necesidad de avanzar hacia escalas de planificación y coordinación que, con frecuencia, superan el ámbito estrictamente municipal. Muchos de los principales desafíos actuales como el acceso a la vivienda, la transición energética, la adaptación al cambio climático, la gestión eficiente de recursos o la protección de infraestructuras verdes y del patrimonio común, la movilidad o la propia generación de actividad económica ya no pueden abordarse únicamente desde los límites administrativos tradicionales.

Las áreas funcionales constituyen espacios profundamente interdependientes, caracterizados por una continuidad territorial compartida y por intensos flujos diarios de población en torno a la actividad económica, los servicios y las infraestructuras. Las decisiones adoptadas por un municipio tienen efectos directos sobre el conjunto del sistema urbano al que pertenece, tanto desde el punto de vista territorial como económico, ambiental y social.

Al mismo tiempo, estos ámbitos metropolitanos concentran algunas de las principales tensiones del modelo urbano actual: expansión dispersa, incremento de la movilidad obligada, artificialización del suelo, fragmentación ecológica, desigualdades territoriales, dificultades de acceso a la vivienda o una creciente vulnerabilidad frente a los efectos del cambio climático. La presión sobre los recursos naturales y el uso intensivo de las infraestructuras, así como la elevada dependencia funcional entre municipios, refuerzan la necesidad de incorporar una visión territorial compartida y mecanismos estables y eficaces de coordinación supra o inter municipal.

No obstante, esta realidad funcional no cuenta en España con una respuesta institucional homogénea. Aunque existen experiencias consolidadas de gobernanza metropolitana como la representada por el Área Metropolitana de Barcelona; Bilbao2050; Ebrópolis o CIEDES en Málaga, entre otros, buena parte de las dinámicas metropolitanas siguen desarrollándose sin instrumentos permanentes de planificación o coordinación estratégica.

En este contexto, esta Agenda Metropolitana o Plan de Acción de la AUE para las áreas funcionales metropolitanas, no pretende delimitar nuevas áreas funcionales, redefinir competencias ni crear nuevas estructuras administrativas. Tampoco persigue establecer un modelo institucional único. Su objetivo es trasladar la metodología y los principios de la AUE a una escala territorial distinta, caracterizada por la interdependencia funcional y la necesidad de cooperación entre municipios. Se plantea, por tanto, como una herramienta flexible y voluntaria al servicio de la gobernanza metropolitana y de la planificación estratégica compartida. Su finalidad es facilitar la coordinación de políticas y actuaciones que, por su naturaleza, requieren una visión supramunicipal, respetando en todo momento la autonomía local y los marcos competencias existentes.

La propuesta mantiene como referencia los 10 Objetivos Estratégicos y los 30 Objetivos Específicos de la Agenda Urbana Española, incorporando algunos ajustes terminológicos y, sobre todo, una nueva propuesta de líneas de actuación adaptadas a la realidad metropolitana. Entre estos aspectos destacan cuestiones vinculadas a la vivienda, la transición ecológica y energética, la gestión del agua y los residuos, movilidad sostenible, la resiliencia climática, la cohesión social, la actividad económica, la digitalización o la modernización de infraestructuras y servicios, entre otras.

La utilidad de esta herramienta radica en su capacidad para generar marcos de cooperación sin invadir competencias municipales. No se trata de sustituir a los ayuntamientos ni de “re-centralizar” la toma de decisiones, sino de facilitarles espacios de coordinación allí donde la realidad territorial y sus propias necesidades e intereses, exijan respuestas compartidas.

Desde esta perspectiva, adquiere especial importancia el concepto de “áreas funcionales de geometría variable”. No todas las políticas requieren la misma escala de intervención ni los mismos ámbitos de cooperación. La movilidad, la vivienda, la gestión hídrica o la actividad logística responden a dinámicas territoriales distintas y pueden requerir fórmulas de colaboración diferentes. Por ello, resulta necesario avanzar hacia modelos flexibles de gobernanza, adaptados a cada proyecto y a cada realidad territorial.

Este enfoque presenta ventajas relevantes. Permite evitar rigideces administrativas, facilita acuerdos progresivos entre municipios y favorece la incorporación gradual de nuevos actores y ámbitos de colaboración. Además, se adapta mejor a la diversidad territorial e institucional existente en España.

Al mismo tiempo, esta aproximación también plantea desafíos. La ausencia de estructuras permanentes puede dificultar la continuidad de determinadas políticas o generar diferencias en la capacidad técnica y financiera de los municipios para participar en proyectos compartidos. Por ello, resulta necesario reforzar los mecanismos de seguimiento, evaluación y coordinación que permitan garantizar la estabilidad y coherencia de las actuaciones.

En definitiva, este Plan de Acción o Agenda Urbana Metropolitana se configura como una herramienta de apoyo a la gobernanza multinivel y a la cooperación intermunicipal. Allí donde ya existen entidades o instrumentos metropolitanos, puede actuar como marco estratégico común para reforzar la planificación integrada y la coordinación de políticas públicas. En aquellos territorios donde estas estructuras no existen o presentan un menor grado de desarrollo, puede servir como punto de partida para impulsar dinámicas de colaboración y construir visiones compartidas sobre retos comunes.

Su objetivo no es homogeneizar las áreas metropolitanas españolas ni establecer nuevas administraciones, sino ofrecer una metodología común y un marco flexible que permita abordar, desde la cooperación y la escala funcional adecuada, desafíos urbanos y territoriales que ya superan claramente los límites municipales.

La Agenda Metropolitana nace así con la voluntad de aprovechar la experiencia y la utilidad demostrada por la Agenda Urbana Española para adaptarla a una realidad

territorial cada vez más relevante: la de las áreas metropolitanas y funcionales. Todo ello desde un enfoque basado en la cooperación, la planificación estratégica y la construcción de soluciones compartidas para avanzar hacia territorios más sostenibles, resilientes, cohesionados y eficientes.

BORRADOR

2.- DIAGNÓSTICO

OBJETIVO ESTRATÉGICO 1. Ordenar el territorio y hacer un uso racional del suelo, conservarlo y protegerlo

Objetivos específicos

- 1.1. Ordenar el suelo de manera compatible con su entorno territorial
- 1.2. Conservar y mejorar el patrimonio natural y cultural y proteger el paisaje
- 1.3. Mejorar las infraestructuras verdes y azules y vincularlas con el contexto natural.

El Objetivo Estratégico 1 de la Agenda Urbana Española plantea avanzar hacia un modelo territorial más sostenible, capaz de compatibilizar el desarrollo urbano con la cohesión territorial, la protección ambiental y la adaptación al cambio climático. En las áreas metropolitanas este objetivo adquiere una especial relevancia, ya que es en estos espacios donde se concentran las principales dinámicas de crecimiento urbano, actividad económica, movilidad e implantación de infraestructuras, así como algunas de las mayores presiones sobre el suelo, los ecosistemas y el paisaje.

1.1. Ordenar el suelo de manera compatible con su entorno territorial

La estructura territorial española presenta una fuerte concentración de población y actividad económica en áreas metropolitanas y corredores litorales, frente a amplias zonas interiores afectadas por procesos de envejecimiento y pérdida demográfica. Las áreas metropolitanas concentran actualmente cerca del 70 % de la población en menos del 10 % del territorio nacional, según los datos del Atlas Digital de las Áreas Urbanas.

En las últimas décadas, la mejora de la accesibilidad territorial y la expansión de las infraestructuras viarias de alta capacidad han actuado como uno de los principales factores de transformación urbana. Este proceso ha favorecido modelos metropolitanos extensivos, caracterizados por la dispersión residencial, la especialización funcional de usos y una creciente dependencia del vehículo privado. Como consecuencia, se ha incrementado notablemente el consumo de suelo y la presión urbanística sobre los espacios periurbanos.

Los datos de CORINE Land Cover reflejan que los mayores incrementos de superficies artificiales se producen precisamente en los ámbitos metropolitanos mejor conectados. Esta dinámica contrasta con la situación de muchos territorios rurales, donde el abandono agrario y la naturalización forestal avanzan de forma

paralela. Al mismo tiempo, la expansión urbana dispersa ha incrementado la exposición frente a riesgos naturales y climáticos, especialmente en ámbitos inundables o sometidos a mayores tensiones ambientales.

Frente a ello, las áreas metropolitanas ofrecen una oportunidad para impulsar modelos urbanos más compactos, equilibrados y policéntricos, capaces de contener la dispersión urbana, optimizar infraestructuras y racionalizar el consumo de suelo. Avanzar hacia este modelo requiere reforzar la coordinación supramunicipal y situar la planificación territorial en el centro de las políticas metropolitanas.

1.2. Conservar y mejorar el patrimonio natural y cultural y proteger el paisaje

El patrimonio natural desempeña un papel esencial en las áreas metropolitanas, tanto por sus valores ecológicos como por los servicios ambientales y climáticos que aporta a la población urbana. Los espacios naturales periurbanos contribuyen a conservar biodiversidad, mejorar la calidad ambiental y regular las temperaturas urbanas, además de actuar como elementos estructurantes del territorio metropolitano.

España cuenta con una amplia red de espacios protegidos integrada en figuras como la Red Natura 2000 y otras categorías de protección ambiental. En las áreas metropolitanas, estos espacios conviven con suelos forestales, agrarios y paisajísticos sometidos a una fuerte presión urbanística. La expansión urbana, el desarrollo de infraestructuras y la fragmentación territorial han provocado en muchos casos la pérdida progresiva de biodiversidad y de conectividad ecológica, especialmente en corredores fluviales, bordes forestales y espacios agrarios periurbanos.

En este contexto, la restauración ecológica y el desarrollo de infraestructuras verdes metropolitanas representan una oportunidad para mejorar simultáneamente la biodiversidad, la resiliencia climática y la calidad de vida urbana. La incorporación de corredores ecológicos, parques periurbanos, sistemas forestales y espacios agrarios dentro de estrategias territoriales coordinadas permite reforzar la conectividad ecológica y avanzar hacia una distribución más equilibrada de los espacios verdes entre municipios y barrios.

Junto al patrimonio natural, el patrimonio cultural constituye también un elemento fundamental de la identidad y estructura del territorio metropolitano. Las áreas metropolitanas concentran una parte muy significativa del patrimonio histórico, arquitectónico y paisajístico español, incluyendo conjuntos históricos, paisajes culturales y tejidos urbanos de gran valor. En estos territorios se localizan cerca de

3.800 Bienes de Interés Cultural, lo que representa aproximadamente el 31,4 % del total estatal.

La conservación de este patrimonio debe compatibilizarse con los procesos de transformación urbana y con las dinámicas económicas propias de los espacios metropolitanos. Para ello, resulta necesario reforzar instrumentos de planificación capaces de integrar protección patrimonial, regeneración urbana y mejora del espacio público desde una visión conjunta del territorio.

El paisaje desempeña igualmente un papel relevante en la calidad territorial y en la configuración de la identidad metropolitana. Sin embargo, la expansión urbana dispersa y el desarrollo de grandes infraestructuras han generado paisajes cada vez más fragmentados y homogéneos, provocando la pérdida progresiva de huertas históricas, vegas agrícolas y mosaicos agrarios tradicionales.

Frente a esta situación, los paisajes agrarios y fluviales metropolitanos adquieren una importancia creciente como infraestructuras territoriales multifuncionales. Además de preservar valores ambientales y culturales, contribuyen a limitar la expansión urbana, mejorar la conectividad ecológica y reforzar la resiliencia climática y alimentaria de las áreas metropolitanas.

1.3. Mejorar las infraestructuras verdes y azules y vincularlas con el contexto natural

Uno de los principales problemas de las áreas metropolitanas es la fragmentación ecológica derivada de la urbanización, el desarrollo de infraestructuras y los cambios de uso del suelo. Aunque existen numerosos espacios verdes y naturales, en muchos casos funcionan de forma aislada y presentan escasa conectividad ecológica y funcional.

La Estrategia Estatal de Infraestructura Verde plantea avanzar hacia redes multifuncionales capaces de integrar espacios naturales, corredores ecológicos, áreas agrícolas, parques urbanos y sistemas fluviales dentro de una visión territorial integrada. Para ello resulta fundamental reforzar la planificación supramunicipal y desarrollar estrategias coordinadas a escala metropolitana.

La consolidación de redes verdes metropolitanas permite conectar grandes espacios naturales periféricos con los tejidos urbanos consolidados, mejorar la funcionalidad ecológica del territorio y favorecer una distribución más equilibrada y accesible de las zonas verdes. Además de sus beneficios ambientales, estas infraestructuras contribuyen a reducir desigualdades territoriales y a mejorar la calidad de vida de la población urbana.

Por su parte, las infraestructuras azules, como ríos, arroyos, humedales y sistemas hídricos urbanos, desempeñan un papel clave en la adaptación al cambio climático y en la gestión del riesgo de inundación. Muchos de estos espacios han sufrido históricamente procesos de canalización y degradación ambiental que han reducido su funcionalidad ecológica.

En los últimos años se han impulsado distintas actuaciones de restauración fluvial y renaturalización urbana orientadas a recuperar cauces, mejorar la biodiversidad y reforzar la resiliencia frente a fenómenos extremos. Estas intervenciones ponen de manifiesto la importancia de integrar la gestión del agua, el paisaje y la infraestructura verde dentro de una planificación territorial coordinada y adaptada a la escala metropolitana.

OBJETIVO ESTRATÉGICO 2. Evitar la dispersión urbana y revitalizar la ciudad existente.

Objetivos específicos

- 2.1. Definir un modelo urbano intermunicipal que fomente la compacidad, el equilibrio urbano y la dotación de servicios básicos
- 2.2. Garantizar la complejidad funcional y diversidad de usos
- 2.3. Garantizar la calidad y la accesibilidad universal de los espacios públicos
- 2.4. Mejorar el medio ambiente urbano y reducir la contaminación
- 2.5. Impulsar la regeneración urbana
- 2.6. Mejorar la calidad y la sostenibilidad de los edificios

El Objetivo Estratégico 2 de la Agenda Urbana Española plantea avanzar hacia modelos urbanos más compactos, equilibrados y sostenibles, capaces de contener la expansión dispersa y revitalizar la ciudad existente. En las áreas metropolitanas este objetivo adquiere especial complejidad, ya que los principales procesos urbanos - vivienda, empleo, movilidad, logística y acceso a los servicios, funcionan a escala supramunicipal y desbordan los límites administrativos tradicionales.

2.1. Definir un modelo intermunicipal que fomente la compacidad, el equilibrio urbano y la dotación de servicios básicos.

Las áreas metropolitanas españolas han concentrado la mayor parte del crecimiento demográfico, económico y residencial de las últimas décadas. Entre 2001 y 2025 su población pasó de 27,8 a 34,1 millones de habitantes, absorbiendo cerca del 79 % del incremento poblacional del país. Este proceso impulsó un importante aumento del parque residencial y del suelo urbanizado, con un

crecimiento del 27,5 % de las viviendas, favorecido por el desarrollo de grandes infraestructuras viarias y ferroviarias y por la generalización del vehículo privado. En muchos casos, además, este crecimiento respondió no solo a necesidades de residencia habitual, sino también a dinámicas vinculadas a la segunda residencia, el turismo y la inversión inmobiliaria.

El modelo territorial resultante se ha caracterizado por una expansión urbana dispersa y de baja densidad, apoyada en la integración funcional de municipios periféricos cada vez más dependientes de la movilidad motorizada. La mejora de la accesibilidad facilitó la extensión de urbanizaciones residenciales, parques empresariales, plataformas logísticas y grandes áreas comerciales periféricas, consolidando un patrón urbano extensivo con elevados costes territoriales, ambientales y económicos.

Como consecuencia, las áreas metropolitanas concentraron gran parte del nuevo suelo artificial generado en España y experimentaron un fuerte crecimiento del tejido urbano discontinuo. Este modelo ha incrementado el consumo de suelo, energía y recursos, así como los costes de prestación de servicios e infraestructuras, al tiempo que ha contribuido a la fragmentación de espacios agrícolas y naturales periurbanos y al aumento de las emisiones asociadas a la movilidad cotidiana.

La expansión periférica también ha reforzado desequilibrios funcionales y desigualdades urbanas dentro de las propias áreas metropolitanas. Muchos municipios periféricos han asumido gran parte del crecimiento residencial sin una dotación equivalente de empleo, equipamientos o servicios especializados, mientras otros concentran actividades logísticas e industriales con elevados impactos territoriales y ambientales. Asimismo, las urbanizaciones de baja densidad presentan elevados costes de mantenimiento y una fuerte dependencia del automóvil, mientras que numerosos barrios de alta densidad construidos entre las décadas de 1960 y 1980 acumulan déficits de calidad urbana, escasez de espacios públicos, falta de mezcla de usos y situaciones de vulnerabilidad y segregación socioespacial.

No obstante, las áreas metropolitanas concentran también importantes oportunidades de transformación urbana y territorial. La regeneración de barrios vulnerables, la reutilización de suelos infrautilizados, la redensificación de tejidos dispersos, la recuperación de áreas obsoletas y el fortalecimiento del transporte público metropolitano permiten avanzar hacia modelos más compactos, policéntricos y equilibrados. En esta línea, la Agenda Urbana Española plantea reforzar la proximidad funcional entre vivienda, empleo y servicios, consolidar

centralidades secundarias bien conectadas y reducir la movilidad obligada, favoreciendo áreas metropolitanas más cohesionadas, resilientes, eficientes y sostenibles.

2.2. Garantizar la complejidad funcional y diversidad de usos.

La organización funcional de muchas áreas metropolitanas continúa marcada por una fuerte segregación de usos. Mientras algunos municipios concentran empleo terciario y servicios avanzados, otros funcionan principalmente como espacios residenciales, industriales o logísticos.

Esta especialización funcional incrementa la movilidad y la dependencia del vehículo privado. Al mismo tiempo, el crecimiento del comercio periférico y de las plataformas logísticas ha debilitado en muchos casos el comercio de proximidad y reforzado dinámicas de descentralización funcional.

La Agenda Urbana Española plantea avanzar hacia tejidos urbanos más complejos y multifuncionales, donde vivienda, actividad económica, equipamientos y servicios se integren dentro de entornos accesibles y conectados. La mezcla de usos constituye así una estrategia clave para reducir desplazamientos obligados, mejorar la eficiencia urbana y reforzar la cohesión metropolitana.

2.3. Garantizar la calidad y la accesibilidad universal de los espacios públicos.

La calidad y accesibilidad de los espacios públicos presenta importantes desequilibrios dentro de las áreas metropolitanas. Mientras los núcleos centrales concentran gran parte de los espacios públicos mejor equipados y conectados, numerosos barrios y municipios periféricos presentan déficits de zonas verdes, equipamientos y espacios de convivencia.

A ello se suma que muchos de estos espacios no cumplen plenamente criterios de accesibilidad universal, especialmente en entornos con urbanización obsoleta, fuertes pendientes, discontinuidades peatonales o escasa adaptación para personas mayores, con movilidad reducida o diversidad funcional. Estas carencias afectan de manera directa a la autonomía cotidiana, al acceso a servicios y a la cohesión social, agravando situaciones de vulnerabilidad y exclusión territorial.

La dispersión urbana y las grandes infraestructuras de transporte actúan además como barreras físicas que fragmentan tejidos urbanos y dificultan la conectividad peatonal y ciclista. En este contexto, la creación de corredores verdes metropolitanos, de redes ciclistas y de ejes peatonales intermunicipales

representa una oportunidad para mejorar simultáneamente la accesibilidad, la cohesión territorial, la salud urbana y la calidad ambiental.

2.4. Mejorar el medio ambiente urbano y reducir la contaminación.

La contaminación urbana continúa siendo uno de los principales desafíos ambientales y de salud pública en las áreas metropolitanas españolas. Aunque en las últimas décadas se han producido mejoras significativas en algunos contaminantes, los datos más recientes evidencian que millones de personas siguen expuestas a niveles de polución superiores a los recomendados por la Organización Mundial de la Salud (OMS). Según el Informe de Evaluación de la Calidad del Aire en España 2023 del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto demográfico (MITERD), los valores límite europeos de dióxido de nitrógeno (NO₂) y partículas en suspensión (PM₁₀) se cumplen ya en la mayor parte de las estaciones de medición, si bien persisten puntos críticos en grandes áreas metropolitanas como Madrid y Barcelona. Mientras el NO₂ mantiene una tendencia descendente, vinculada principalmente a la renovación del parque móvil y a la implantación de Zonas de Bajas Emisiones (ZBE), las partículas finas (PM_{2.5}) y el ozono troposférico (O₃) continúan representando problemas ambientales y sanitarios de primer orden.

La exposición prolongada a estos contaminantes tiene importantes efectos sobre la salud y la calidad de vida de la población. La Agencia Europea de Medio Ambiente estima que la contaminación atmosférica provoca en España alrededor de 30.000 muertes prematuras anuales, asociadas principalmente a las PM_{2.5} y al NO₂, además de generar elevados costes económicos derivados de hospitalizaciones, enfermedades respiratorias y cardiovasculares, bajas laborales y pérdida de productividad. Esta situación pone de manifiesto la necesidad de intervenir no solo sobre las emisiones, sino también sobre el modelo urbano y de movilidad dominante en las áreas metropolitanas.

Desde el punto de vista territorial, la contaminación atmosférica se encuentra estrechamente vinculada a la expansión urbana dispersa y al crecimiento de tejidos discontinuos, industriales y logísticos. Entre 1990 y 2018, el suelo urbano discontinuo aumentó un 138 %, consolidando patrones de movilidad basados en el vehículo privado y aumentando los desplazamientos obligados entre residencia, empleo y servicios. En áreas metropolitanas como Madrid, el tráfico rodado continúa siendo responsable de más del 60 % de las emisiones de NO₂, mientras que en Barcelona constituye el principal factor asociado a los “puntos calientes” de exposición en grandes corredores viarios y entornos densamente urbanizados.

Frente a esta situación, distintas áreas metropolitanas han comenzado a impulsar medidas orientadas a mejorar la calidad ambiental urbana y reducir la dependencia del automóvil. Destacan iniciativas como las supermanzanas de Barcelona, las Zonas de Bajas Emisiones y el sistema SOCAIRE en Madrid, la peatonalización progresiva del centro histórico de Valencia o la ampliación de carriles bici y la electrificación del transporte público en Sevilla. Estas experiencias evidencian el potencial de las políticas de movilidad sostenible para la recuperación del espacio público, la reducción del tráfico motorizado y la habitabilidad urbana.

No obstante, persisten importantes déficits en la red de transporte público metropolitano, especialmente en municipios periféricos, donde continúan existiendo carencias de cobertura, frecuencia y conectividad intermodal. En muchos de estos ámbitos, más del 70 % de los desplazamientos diarios siguen realizándose en vehículo privado. A ello se suma la insuficiente integración tarifaria y la fragmentación competencial entre administraciones, factores que limitan la eficacia del transporte colectivo como alternativa real y competitiva frente al automóvil.

Asimismo, la elevada densidad edificatoria y la escasez de zonas verdes en numerosos tejidos urbanos consolidados agravan fenómenos como las islas de calor urbanas, reducen la permeabilidad del suelo y aumentan la vulnerabilidad frente al estrés térmico y las inundaciones. Esta situación refuerza la necesidad de incorporar infraestructuras verdes, soluciones basadas en la naturaleza y criterios de adaptación climática en las políticas de regeneración urbana y planificación metropolitana.

Pese a estos desafíos, las áreas metropolitanas cuentan también con importantes oportunidades de transformación, derivadas de una creciente conciencia social hacia modelos urbanos más sostenibles, del potencial de articulación entre ciudad y territorio rural y de la disponibilidad de financiación europea vinculada a la transición ecológica y la regeneración urbana. En conjunto, la contaminación urbana refleja la interacción entre dispersión urbanística, elevada motorización y debilidades en la integración ambiental del planeamiento territorial y urbano. Afrontar este reto requiere estrategias metropolitanas integradas que combinen movilidad sostenible, regeneración urbana, transición energética, infraestructura verde y gobernanza supramunicipal, en coherencia con los objetivos de la Agenda Urbana Española.

2.5. Impulsar la regeneración urbana.

Las áreas metropolitanas españolas concentran un parque edificado envejecido y muy heterogéneo, especialmente en los barrios desarrollados entre las décadas de 1960 y 1980. Cerca del 50 % de las viviendas fueron construidas antes de 1980 y presentan importantes déficits de eficiencia energética, accesibilidad y calidad constructiva, derivados en muchos casos de procesos de urbanización acelerados y tipologías residenciales repetitivas. A ello se suman situaciones de vulnerabilidad social y procesos de degradación física y ambiental en numerosos barrios metropolitanos.

La fragmentación administrativa y la falta de una gobernanza metropolitana sólida han dificultado históricamente el desarrollo de estrategias integrales de regeneración urbana. Persisten déficits de espacios verdes, equipamientos y calidad del espacio público, especialmente en tejidos de alta densidad y escasa mezcla de usos. En este contexto, la recuperación del espacio público, la mejora de la accesibilidad universal y la incorporación de infraestructura verde resultan esenciales para reforzar la habitabilidad, la salud urbana y la cohesión social.

La regeneración urbana debe abordarse desde una perspectiva integral, combinando la rehabilitación residencial con actuaciones sociales, económicas y ambientales que permitan transformar los barrios en entornos más inclusivos, resilientes y sostenibles. En esta línea, el Plan Estatal para el Acceso a la Vivienda impulsa programas de regeneración de barrios vulnerables, erradicación de infravivienda y nuevas fórmulas residenciales adaptadas a los cambios demográficos y sociales, como el cohousing o la vivienda intergeneracional.

La rehabilitación energética del parque edificado constituye además una prioridad estratégica. El bajo rendimiento energético de muchas viviendas metropolitanas, unido al aumento del coste de los suministros, agrava situaciones de vulnerabilidad y pobreza energética. La mejora del aislamiento, la renovación de instalaciones, la incorporación de energías renovables y la accesibilidad universal son actuaciones clave para reducir emisiones, mejorar el confort residencial y avanzar hacia la descarbonización.

El Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia y los fondos europeos asociados ofrecen una oportunidad sin precedentes para acelerar estos procesos de transformación urbana. No obstante, la debilidad de los mecanismos de colaboración público-privada y la falta de marcos estables de cooperación siguen limitando la capacidad de actuación en muchos ámbitos metropolitanos.

En conjunto, la regeneración urbana y la rehabilitación energética representan una oportunidad estratégica para reorientar el desarrollo metropolitano hacia modelos

más compactos, sostenibles y socialmente equilibrados. No se trata únicamente de renovar edificios, sino de transformar barrios completos, reforzando la cohesión social, reduciendo desigualdades y mejorando la resiliencia ambiental de las áreas metropolitanas.

OBJETIVO ESTRATÉGICO 3. Prevenir y reducir los impactos del cambio climático y mejorar la resiliencia.

Objetivos específicos.

- 3.1. Adaptar el modelo territorial y urbano a los efectos del cambio climático y avanzar en su prevención.
- 3.2. Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.
- 3.3. Mejorar la resiliencia frente al cambio climático.

El Objetivo Estratégico 3 de la Agenda Urbana Española sitúa la acción climática como un eje transversal de la planificación territorial y urbana. En las áreas metropolitanas este objetivo adquiere una especial relevancia, ya que concentran población, actividad económica, infraestructuras estratégicas, movilidad y consumo de recursos, amplificando tanto las emisiones como la exposición frente a riesgos climáticos y ambientales.

3.1. Adaptar el modelo territorial y urbano a los efectos del cambio climático y avanzar en su prevención.

Las áreas metropolitanas españolas presentan una elevada vulnerabilidad frente a inundaciones, olas de calor, sequías e incendios forestales debido a la concentración de población y actividades, así como a los procesos de expansión urbana desarrollados durante las últimas décadas.

La ocupación de vegas fluviales, zonas litorales y espacios periurbanos ambientalmente sensibles, junto con la creciente impermeabilización del suelo, ha reducido la capacidad natural del territorio para absorber agua, regular temperaturas y amortiguar fenómenos extremos.

La dispersión urbana y la especialización funcional del territorio han incrementado, además, la dependencia del vehículo privado, el consumo energético y la exposición climática de los tejidos metropolitanos. Los continuos urbanos y logísticos generan amplias superficies selladas con escasa capacidad de infiltración, favoreciendo el efecto isla de calor y aumentando el riesgo de inundación, especialmente en las áreas metropolitanas mediterráneas.

El incremento previsto de la temperatura media y la frecuencia de episodios extremos representa un reto prioritario para la adaptación urbana. Las proyecciones climáticas apuntan a aumentos superiores a 2 °C¹ en la mayoría de las regiones españolas y picos térmicos que, en entornos metropolitanos, podrían rondar los 50 °C, generando efectos críticos sobre la salud pública y las infraestructuras. La planificación debe anticipar estos escenarios mediante estudios de vulnerabilidad térmica, diseño de refugios climáticos y selección de materiales que reduzcan la absorción de calor en el espacio público.

La adaptación climática exige incorporar el riesgo como elemento estructurante de la planificación metropolitana. La integración de cartografías de vulnerabilidad, mapas de riesgo y soluciones basadas en la naturaleza debe orientar la ordenación territorial, la gestión hídrica y el diseño urbano.

Frente a este escenario, la adaptación requiere integrar la información climática y ambiental en los instrumentos de planeamiento urbano y territorial, considerando el riesgo como factor condicionante y elemento clave para la gestión del espacio. La incorporación de cartografías de vulnerabilidad, mapas de clima urbano, y modelos predictivos sobre inundaciones, sequías u olas de calor debe convertirse en requisito previo para toda actuación de desarrollo urbano. La planificación bioclimática, la orientación adecuada de los edificios y la inclusión de vegetación autóctona en el diseño del espacio público son estrategias esenciales para reducir los efectos térmicos y mejorar el confort ambiental. Asimismo, la continuidad ecológica a través de corredores verde-azules entre áreas urbanas y espacios naturales próximos favorece la laminación de avenidas, la biodiversidad y la regulación microclimática. Por su parte, los espacios agrarios y naturales periurbanos adquieren una función estratégica como infraestructuras territoriales de adaptación climática. Vegas agrícolas, corredores ecológicos, montes periurbanos y sistemas fluviales contribuyen a regular temperaturas, absorber carbono, infiltrar agua y reforzar la conectividad ecológica, además de mejorar la biodiversidad y la calidad paisajística.

No obstante, la acción climática no puede limitarse a actuaciones aisladas. Medidas como las Zonas de Bajas Emisiones, la renaturalización urbana o la electrificación de la movilidad resultan insuficientes si continúan reproduciéndose dinámicas de dispersión urbana, segregación funcional y elevado consumo de suelo. La adaptación climática requiere transformar progresivamente el modelo territorial metropolitano hacia estructuras más compactas, policéntricas y ambientalmente integradas.

¹ AEMET – Proyecciones climáticas / Escenarios AR6 para España

3.2. Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.

Las áreas metropolitanas concentran la mayor parte de las emisiones urbanas asociadas al transporte, la edificación y la actividad económica, por lo que desempeñan un papel decisivo en la transición hacia una economía baja en carbono.

El transporte constituye el principal ámbito emisor y está estrechamente vinculado al modelo territorial. La separación entre vivienda, empleo, comercio y servicios ha consolidado una elevada movilidad intermunicipal y una fuerte dependencia del automóvil, especialmente en periferias metropolitanas de baja densidad. Este modelo incrementa las distancias recorridas, dificulta la viabilidad del transporte público y multiplica el consumo energético.

La descarbonización metropolitana exige, por tanto, no solo la renovación tecnológica del parque móvil, sino también una reorganización territorial capaz de aproximar residencia, empleo y servicios. En este sentido, la consolidación de modelos metropolitanos compactos y policéntricos, junto con el refuerzo del transporte público, la intermodalidad y la movilidad activa, constituye una estrategia clave para reducir emisiones y mejorar simultáneamente la calidad ambiental y la cohesión territorial.

Las Zonas de Bajas Emisiones, la electrificación del transporte colectivo y la reorganización del espacio público permiten avanzar hacia modelos de movilidad más sostenibles. Asimismo, el teletrabajo, la digitalización y el fortalecimiento de centralidades secundarias pueden contribuir a reducir desplazamientos obligados y descongestionar los principales corredores metropolitanos.

El sector de la edificación representa otro ámbito prioritario. Gran parte del parque residencial metropolitano fue construido antes de la implantación de estándares modernos de eficiencia energética, generando elevados consumos y situaciones de pobreza energética. La rehabilitación energética, el autoconsumo, las comunidades energéticas y la incorporación de energías renovables permiten reducir significativamente la demanda energética y mejorar el confort residencial.

Las áreas metropolitanas presentan además condiciones favorables para impulsar modelos energéticos más descentralizados y eficientes, aprovechando la elevada densidad urbana, la disponibilidad de cubiertas edificatorias y la proximidad entre consumidores. Del mismo modo, las actividades industriales y logísticas ofrecen un importante potencial de mejora mediante procesos de electrificación, eficiencia energética y economía circular.

3.3. Mejorar la resiliencia frente al cambio climático.

La resiliencia climática hace referencia a la capacidad de las áreas metropolitanas para anticipar, resistir y recuperarse frente a fenómenos extremos, garantizando la continuidad de infraestructuras críticas, servicios esenciales y actividades económicas. Las infraestructuras verdes y azules constituyen uno de los principales instrumentos para avanzar hacia áreas metropolitanas más resilientes, saludables y sostenibles

Las inundaciones y las olas de calor constituyen algunos de los principales riesgos climáticos en España y afectan de manera especialmente intensa a entornos metropolitanos densamente urbanizados. Además, los impactos climáticos presentan una clara dimensión social y territorial, ya que inciden con mayor intensidad sobre barrios vulnerables con menor calidad urbana, escasez de zonas verdes y peores condiciones residenciales.

Reforzar la resiliencia exige integrar planificación territorial, salud pública, movilidad, gestión hídrica y protección civil desde una perspectiva coordinada y supramunicipal. Instrumentos como los planes metropolitanos de adaptación, los sistemas de alerta temprana, los refugios climáticos o los protocolos de emergencia adquieren una importancia creciente para reducir riesgos y mejorar la capacidad de respuesta ante fenómenos extremos.

La infraestructura verde y azul desempeña un papel esencial en esta estrategia. Corredores ecológicos, parques inundables, sistemas urbanos de drenaje sostenible y espacios naturales periurbanos contribuyen simultáneamente a reducir temperaturas, gestionar escorrentías, mejorar la biodiversidad y aumentar la calidad ambiental urbana.

En consecuencia, la resiliencia climática no depende únicamente de adaptar infraestructuras o reducir emisiones, sino de avanzar hacia un modelo metropolitano más compacto, verde, saludable y capaz de integrar de forma coordinada planificación urbana, transición ecológica y cohesión territorial.

OBJETIVO ESTRATÉGICO 4. Hacer una gestión sostenible de los recursos y favorecer la economía circular.

Objetivos específicos

- 4.1. Ser más eficientes energéticamente y ahorrar energía.
- 4.2. Optimizar y reducir el consumo de agua.
- 4.3. Fomentar el ciclo de los materiales.

4.4. Reducir los residuos y favorecer su reciclaje.

El Objetivo Estratégico 4 de la Agenda Urbana Española plantea avanzar hacia modelos urbanos y territoriales más eficientes, resilientes y circulares, capaces de reducir el consumo de recursos naturales, minimizar la generación de residuos y disminuir la dependencia energética y material exterior. Las áreas metropolitanas adquieren una relevancia estratégica en este proceso, ya que concentran población, infraestructuras, actividad económica y consumo de recursos.

4.1. Ser más eficientes energéticamente y ahorrar energía.

Las áreas metropolitanas concentran gran parte del consumo energético asociado al transporte, la edificación y las actividades económicas. La dependencia de combustibles fósiles y el elevado consumo estructural derivado de la dispersión urbana evidencian la necesidad de avanzar hacia modelos territoriales más eficientes y bajos en carbono.

El parque residencial metropolitano presenta importantes déficits de eficiencia energética. Una parte significativa de las viviendas fue construida antes de la implantación de estándares modernos de aislamiento y eficiencia, generando elevados consumos y situaciones de pobreza energética, especialmente en barrios vulnerables.

La rehabilitación energética constituye una de las principales oportunidades para reducir consumo y emisiones, mejorar el confort residencial y reforzar la cohesión social. La mejora del aislamiento, la renovación de instalaciones, el autoconsumo y las energías renovables permiten disminuir significativamente la demanda energética.

Las áreas metropolitanas ofrecen además condiciones favorables para el desarrollo de comunidades energéticas y sistemas descentralizados de producción renovable, aprovechando la densidad urbana y la proximidad entre consumidores. Sin embargo, la transición energética no puede limitarse a la electrificación del modelo urbano existente. Resulta necesario reducir la demanda estructural de energía mediante modelos urbanos compactos, movilidad sostenible y planificación territorial integrada.

4.2. Optimizar y reducir el consumo de agua.

La gestión del agua constituye uno de los principales desafíos metropolitanos en un contexto de cambio climático y creciente irregularidad de las precipitaciones. Las áreas metropolitanas concentran gran parte de la demanda urbana y dependen

de complejos sistemas supramunicipales de abastecimiento, saneamiento y depuración.

La intensificación de las sequías y el aumento de temperaturas incrementan la presión sobre los recursos hídricos, especialmente en áreas mediterráneas y litorales. A ello se suma la obsolescencia de parte de las infraestructuras hidráulicas y las pérdidas existentes en las redes urbanas de distribución.

La modernización de redes y estaciones depuradoras, junto con la reutilización de aguas regeneradas, representa una oportunidad estratégica para avanzar hacia una gestión más circular y resiliente del agua. Del mismo modo, las soluciones basadas en la naturaleza y los sistemas urbanos de drenaje sostenible permiten mejorar la infiltración, reducir el riesgo de inundación y reforzar la calidad ambiental urbana.

La gobernanza hídrica requiere además una mayor coordinación metropolitana, ya que los flujos reales de abastecimiento, consumo y depuración superan ampliamente los límites administrativos municipales.

4.3. Fomentar el ciclo de los materiales.

Las áreas metropolitanas concentran gran parte del consumo de materiales y de la actividad vinculada a la construcción, logística, industria y comercio, lo que las convierte en espacios estratégicos para impulsar modelos de economía circular.

El modelo económico lineal predominante continúa generando elevados consumos de materias primas y una fuerte dependencia exterior. En este contexto, el sector de la construcción adquiere una especial relevancia por su elevado consumo de recursos y generación de residuos.

Las estrategias de reutilización, reciclaje y valorización de materiales permiten avanzar hacia modelos urbanos más eficientes. La reutilización de materiales procedentes de demoliciones, el reciclaje de áridos o la incorporación de criterios circulares en la contratación pública representan herramientas relevantes para reducir impactos ambientales y fomentar nuevos mercados vinculados a la economía circular.

Las áreas metropolitanas reúnen además condiciones favorables para consolidar ecosistemas de innovación vinculados a la reparación, reutilización, logística inversa y reciclaje avanzado, aprovechando la concentración de universidades, empresas y centros tecnológicos.

4.4. Reducir los residuos y favorecer su reciclaje.

La generación y gestión de residuos constituye uno de los principales retos ambientales metropolitanos debido al elevado volumen de residuos urbanos y a la complejidad logística de su recogida y tratamiento.

Aunque se han producido avances en reciclaje y recogida selectiva, persisten importantes déficits para alcanzar los objetivos europeos de reducción y valorización de residuos. En numerosos municipios metropolitanos siguen existiendo limitaciones en la recogida separada y el tratamiento de biorresiduos.

La escala metropolitana resulta clave para mejorar la eficiencia de los sistemas de gestión, optimizar infraestructuras y reforzar la capacidad tecnológica de tratamiento y valorización. Sin embargo, la transición hacia una economía circular exige ir más allá del reciclaje y avanzar hacia estrategias preventivas orientadas a reducir la generación de residuos en origen.

En este sentido, las áreas metropolitanas ofrecen importantes oportunidades para impulsar programas de reutilización, reparación, compostaje comunitario y reducción del desperdicio alimentario, conectando sostenibilidad ambiental, innovación y empleo de proximidad.

La economía circular representa además una oportunidad económica y social vinculada a nuevas actividades relacionadas con reciclaje, reparación, reutilización y valorización material. Por su capacidad de coordinación territorial, concentración de infraestructuras y tejido económico, las áreas metropolitanas están llamadas a desempeñar un papel central en la transición hacia modelos urbanos más eficientes, resilientes y climáticamente neutros.

OBJETIVO ESTRATÉGICO 5. Favorecer la proximidad y la movilidad sostenible.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

5.1. Favorecer los entornos de proximidad.

5.2. Potenciar modos de transporte sostenibles.

El Objetivo Estratégico 5 de la Agenda Urbana Española plantea avanzar hacia un modelo territorial y urbano que reduzca la dependencia del vehículo privado, garantice la accesibilidad universal y favorezca una movilidad eficiente, segura y baja en carbono. En las áreas metropolitanas, la movilidad constituye un elemento estructural estrechamente vinculado a la organización funcional del territorio, la distribución de usos urbanos y los patrones de localización residencial y productiva.

5.1. Favorecer los entornos de proximidad.

La expansión urbana dispersa y la especialización funcional del suelo han incrementado la movilidad obligada y la dependencia estructural del automóvil, especialmente en las coronas metropolitanas exteriores y en municipios con baja densidad y escasa cobertura de transporte público. La localización periférica de urbanizaciones residenciales, áreas logísticas, parques empresariales, centros comerciales y grandes equipamientos ha reforzado los desplazamientos diarios de larga distancia, particularmente en los grandes corredores metropolitanos de Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla o Málaga.

En este contexto, la “ciudad de proximidad” debe interpretarse desde una escala metropolitana. En sistemas urbanos complejos y extensos, la proximidad no implica autosuficiencia municipal, sino garantizar un acceso eficiente y sostenible al empleo, los servicios y los equipamientos metropolitanos.

La Agenda Urbana Española y la Nueva Carta de Leipzig promueven modelos urbanos compactos, mixtos y policéntricos, capaces de reducir desplazamientos innecesarios y favorecer modos sostenibles de movilidad. Ello requiere reforzar centralidades secundarias, aproximar vivienda, empleo y servicios, reutilizar tejidos urbanos consolidados y fomentar una planificación integrada entre urbanismo y transporte.

La denominada “ciudad de 15 minutos” presenta oportunidades especialmente relevantes en tejidos urbanos consolidados, donde es posible cubrir gran parte de las necesidades cotidianas mediante desplazamientos peatonales o ciclistas. Sin embargo, en periferias dispersas el principal reto continúa siendo reducir la movilidad obligada y ofrecer alternativas eficaces al vehículo privado.

En consecuencia, la movilidad metropolitana no puede abordarse únicamente desde la construcción de infraestructuras de transporte, sino mediante una transformación del propio modelo territorial. Las estructuras urbanas policéntricas y equilibradas permiten reducir desplazamientos, mejorar la eficiencia energética y reforzar simultáneamente la cohesión territorial y social.

5.2. Potenciar modos de transporte sostenibles.

El transporte constituye uno de los principales desafíos estructurales de las áreas metropolitanas españolas. Según el Inventario Nacional de Emisiones del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, representa aproximadamente el 30 % de las emisiones de gases de efecto invernadero, correspondiendo la mayor parte al transporte por carretera.

La elevada dependencia del automóvil privado continúa caracterizando buena parte de la movilidad metropolitana, especialmente en municipios periféricos afectados por déficits históricos de transporte público, dispersión urbana y baja densidad residencial. El crecimiento del parque automovilístico y el envejecimiento de los vehículos dificultan además la reducción efectiva de emisiones y ralentizan la transición energética.

Frente a esta situación, la Ley 7/2021 de Cambio Climático y Transición Energética, el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) y la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030 impulsan un cambio modal basado en el refuerzo del transporte público, la electrificación de flotas, la movilidad activa y la reducción del tráfico motorizado.

Las ZBEs se han consolidado como uno de los principales instrumentos de transformación de la movilidad urbana. No obstante, su eficacia depende de una verdadera coordinación metropolitana. Las restricciones aplicadas exclusivamente en municipios centrales pueden desplazar tráfico y emisiones hacia las periferias si no se acompañan de una mejora del transporte colectivo y de una planificación territorial integrada.

En este sentido, el transporte ferroviario metropolitano —Cercanías, metro y tranvía— constituye un elemento estratégico para reorganizar la movilidad y reducir emisiones. Sin embargo, la estructura radial de muchas redes sigue dificultando las conexiones interperiféricas y reforzando el uso del automóvil en desplazamientos entre municipios metropolitanos.

La modernización de Cercanías, la integración tarifaria, la creación de intercambiadores y el impulso de modelos de urbanismo orientado al transporte público (Transit Oriented Development) resultan fundamentales para avanzar hacia sistemas de movilidad más sostenibles y eficientes.

Junto al transporte colectivo, la movilidad peatonal y ciclista adquiere una importancia creciente. La ampliación de redes ciclistas, la pacificación del tráfico y la recuperación del espacio público favorecen entornos urbanos más saludables, accesibles y seguros, especialmente en áreas metropolitanas con condiciones climáticas favorables.

La movilidad presenta además una importante dimensión social. Las desigualdades en el acceso al transporte público generan diferencias en el acceso al empleo, la educación, la sanidad y otros servicios básicos, afectando especialmente a barrios periféricos, municipios de menor renta y hogares

vulnerables. Estas dinámicas refuerzan fenómenos de pobreza de transporte y afectan con especial intensidad a jóvenes, personas mayores y mujeres.

La movilidad metropolitana incorpora igualmente una dimensión de género y cuidados, vinculada a desplazamientos complejos y multimodales que los sistemas tradicionales no siempre contemplan adecuadamente. Por ello, la accesibilidad universal y la movilidad inclusiva deben integrarse como principios básicos de la planificación metropolitana.

Paralelamente, el crecimiento del comercio electrónico y de la logística de última milla está transformando profundamente las áreas metropolitanas. La expansión de plataformas logísticas y corredores de distribución genera nuevas presiones sobre el suelo, incrementa el tráfico pesado y acentúa conflictos entre usos residenciales, logísticos y ambientales.

Avanzar hacia una logística urbana sostenible exige integrar plenamente esta actividad en la planificación territorial metropolitana mediante plataformas de proximidad, electrificación de flotas, optimización de rutas y coordinación supramunicipal.

La digitalización ofrece asimismo nuevas oportunidades para mejorar la eficiencia de la movilidad mediante sistemas inteligentes de transporte, plataformas MaaS, (Movility as a Service), integración tarifaria e información en tiempo real. Sin embargo, persisten importantes problemas de fragmentación institucional. Muchas áreas metropolitanas continúan careciendo de estructuras de gobernanza capaces de coordinar urbanismo, movilidad y ordenación territorial desde una visión funcional integrada.

En conjunto, avanzar hacia una movilidad sostenible exige transformar el modelo territorial metropolitano hacia estructuras más compactas, policéntricas, accesibles y cohesionadas, donde la planificación integrada reduzca la dependencia del vehículo privado y refuerce la proximidad entre vivienda, empleo y servicios.

OBJETIVO ESTRATÉGICO 6. FOMENTAR LA COHESIÓN SOCIAL Y BUSCAR LA EQUIDAD.

Objetivos específicos

6.1. Reducir el riesgo de pobreza y exclusión social en entornos urbanos vulnerables.

6.2. Garantizar la igualdad de oportunidades desde la perspectiva de género, edad y discapacidad.

Las áreas metropolitanas españolas concentran población, actividad económica, empleo y servicios avanzados, actuando como principales motores de desarrollo del país. Sin embargo, esta capacidad de atracción convive con importantes desigualdades territoriales y sociales que adquieren una clara expresión espacial en el ámbito metropolitano.

6.1. Reducir el riesgo de pobreza y exclusión social en entornos urbanos vulnerables.

Las áreas metropolitanas concentran importantes bolsas de vulnerabilidad social y urbana, especialmente en barrios periféricos y tejidos residenciales construidos entre las décadas de 1950 y 1980. Muchos de estos ámbitos presentan envejecimiento edificatorio, baja eficiencia energética, déficits de accesibilidad, escasez de espacios públicos de calidad y menor dotación de equipamientos y servicios.

Estas carencias urbanas suelen superponerse con situaciones de desempleo estructural, precariedad económica, envejecimiento demográfico y limitada accesibilidad a las oportunidades metropolitanas. A ello se suman dinámicas derivadas de la segregación funcional del territorio, la especialización residencial de determinadas periferias y la insuficiente coordinación supramunicipal de las políticas de vivienda, movilidad y regeneración urbana.

Las tensiones del mercado residencial agravan además estas desigualdades. El incremento del precio de la vivienda y del alquiler en áreas centrales y bien conectadas está desplazando progresivamente a población vulnerable hacia municipios periféricos con menor accesibilidad al empleo y a los servicios. Este proceso incrementa los costes de movilidad, refuerza la dependencia del vehículo privado y genera nuevas formas de vulnerabilidad vinculadas a la pobreza energética y al aislamiento territorial.

La transición ecológica introduce igualmente nuevos desafíos sociales. La menor calidad ambiental de muchos barrios vulnerables, junto con la exposición desigual a olas de calor, contaminación o fenómenos extremos, afecta especialmente a los hogares con menos recursos. En consecuencia, la rehabilitación energética, la renaturalización urbana y la mejora del espacio público deben entenderse también como políticas de cohesión social y salud urbana.

Frente a estas debilidades, las áreas metropolitanas disponen de importantes fortalezas derivadas de su densidad, accesibilidad y concentración de equipamientos, servicios públicos y redes de transporte colectivo. Estas condiciones ofrecen una base adecuada para desarrollar políticas integradas de inclusión social y regeneración urbana.

Uno de los principales retos metropolitanos consiste, por tanto, en superar enfoques sectoriales y avanzar hacia estrategias integradas que combinen vivienda asequible, rehabilitación urbana, movilidad sostenible, transición energética e inclusión laboral dentro de una misma lógica territorial. La regeneración de barrios vulnerables requiere así una escala de actuación metropolitana y una mayor coordinación entre administraciones.

6.2. Garantizar la igualdad de oportunidades desde la perspectiva de género, edad y discapacidad.

Las desigualdades metropolitanas también se expresan de forma significativa en función del género, la edad y la discapacidad, estrechamente vinculadas a la organización funcional del territorio y a la accesibilidad a servicios, equipamientos y redes de movilidad.

El modelo metropolitano tradicional, basado en desplazamientos radiales entre periferias residenciales y centros de empleo, responde a patrones de movilidad que no siempre se ajustan a las necesidades asociadas a los cuidados y a los desplazamientos cotidianos complejos.

Diversos estudios muestran que las mujeres realizan con mayor frecuencia trayectos encadenados y de proximidad vinculados a actividades domésticas, educativas y asistenciales. Sin embargo, gran parte de las infraestructuras metropolitanas continúan priorizando los grandes flujos laborales y el vehículo privado, dificultando la conciliación y aumentando los tiempos cotidianos de desplazamiento.

Avanzar hacia áreas metropolitanas más próximas, policéntricas y accesibles constituye, por tanto, una condición esencial para reducir desigualdades territoriales y facilitar la autonomía cotidiana. Asimismo, las persistentes brechas de empleo y renta condicionan el acceso de muchas mujeres a vivienda, movilidad y servicios urbanos de calidad.

Las áreas metropolitanas presentan igualmente importantes desequilibrios intergeneracionales. Las personas jóvenes afrontan crecientes dificultades de emancipación debido al elevado coste de la vivienda y a la precarización laboral,

mientras numerosos barrios consolidados registran procesos de envejecimiento demográfico y déficits de accesibilidad, de espacios públicos adaptados y de redes comunitarias de apoyo.

La soledad no deseada y la pérdida de vínculos sociales se han convertido en fenómenos especialmente relevantes en determinados entornos urbanos densos y envejecidos. No obstante, la densidad y la proximidad características de muchas áreas metropolitanas ofrecen también oportunidades para desarrollar modelos de “ciudad cuidadora”, basados en la accesibilidad universal, la proximidad de servicios y el fortalecimiento de las redes comunitarias.

Persisten también importantes barreras físicas, funcionales y cognitivas que dificultan la plena inclusión de las personas con discapacidad, especialmente en barrios antiguos y sistemas urbanos donde la accesibilidad universal no se ha incorporado de forma homogénea al espacio público, al transporte o a los equipamientos. La mejora de la accesibilidad constituye así un reto transversal de cohesión territorial y justicia espacial. Del mismo modo, la creciente digitalización de servicios y trámites administrativos introduce nuevos desafíos vinculados a la brecha digital y a la accesibilidad tecnológica, particularmente para personas mayores o con discapacidad.

Garantizar el acceso universal al entorno físico, digital y a los sistemas inteligentes de movilidad se configura, por tanto, como una condición esencial para asegurar la igualdad efectiva de oportunidades en las áreas metropolitanas.

OBJETIVO ESTRATÉGICO 7. IMPULSAR Y FAVORECER LA ECONOMÍA URBANA

Objetivos específicos

7.1. Buscar la productividad local, la generación de empleo y la dinamización y diversificación de la actividad económica.

7.2. Fomentar el turismo sostenible y de calidad y los sectores clave de la economía local.

Las áreas metropolitanas constituyen el principal espacio de generación de valor económico en España. La concentración de población, infraestructuras, universidades, servicios avanzados y redes empresariales favorece economías de aglomeración que incrementan la productividad, la innovación y la capacidad de atracción de inversión y talento. No obstante, esta fortaleza convive con importantes desequilibrios internos entre municipios y áreas urbanas altamente competitivas y otros espacios afectados por desempleo estructural, precariedad laboral, obsolescencia productiva o menor capacidad de adaptación tecnológica.

7.1. Productividad local, generación de empleo y diversificación económica.

Muchas áreas metropolitanas españolas han evolucionado mediante procesos de especialización espacial: centros urbanos concentrados en servicios avanzados, periferias residenciales y áreas industriales monofuncionales poco integradas en la estructura urbana. Este modelo ha generado desequilibrios territoriales, elevada movilidad obligada y fragmentación entre residencia y empleo.

Frente a ello, uno de los principales retos consiste en avanzar hacia modelos policéntricos y mixtos, basados en distritos productivos conectados mediante transporte público e integrados funcionalmente en la ciudad. La regeneración de espacios industriales obsoletos y su transformación en ámbitos de innovación, formación, logística avanzada o economía circular constituye una oportunidad estratégica para reequilibrar el territorio metropolitano.

La transición económica requiere además incrementar el peso de las actividades intensivas en conocimiento y acelerar la digitalización del tejido empresarial, especialmente de las pequeñas y medianas empresas. Las áreas metropolitanas cuentan con ventajas competitivas relevantes derivadas de la concentración de universidades, centros tecnológicos, parques científicos y ecosistemas de innovación.

La cooperación entre administraciones, empresas y centros de investigación puede favorecer la transferencia de conocimiento, la creación de empleo cualificado y la mejora de la competitividad metropolitana. Paralelamente, la formación en competencias digitales, tecnológicas y verdes se convierte en un elemento clave para afrontar la automatización, la transición ecológica y los nuevos modelos productivos.

La diversificación económica constituye asimismo un factor esencial de resiliencia. La dependencia excesiva de sectores de baja productividad o elevada estacionalidad incrementa la vulnerabilidad frente a crisis económicas y refuerza desigualdades territoriales y sociales.

Por ello, las estrategias metropolitanas deben impulsar actividades vinculadas a la economía digital, las industrias creativas, la logística avanzada, las tecnologías limpias, la economía circular y los servicios avanzados. En este contexto, la economía social y solidaria desempeña también un papel relevante como instrumento de inclusión laboral y cohesión territorial, especialmente en barrios vulnerables.

Transformación de las áreas industriales y logísticas metropolitanas

Muchos polígonos industriales presentan problemas de obsolescencia física, baja calidad ambiental, escasa conectividad y limitada adaptación a los requerimientos de la industria contemporánea. Sin embargo, estos espacios representan una oportunidad estratégica para impulsar nuevos distritos productivos ligados a la innovación y a la transición ecológica y digital.

La regeneración de áreas industriales bien conectadas con infraestructuras ferroviarias, portuarias o aeroportuarias permite integrar usos vinculados a investigación, formación, economía circular o logística inteligente, favoreciendo actividades de mayor valor añadido y empleo cualificado.

Al mismo tiempo, el crecimiento del comercio electrónico y de la logística de última milla está reconfigurando profundamente la economía metropolitana. La expansión de plataformas logísticas y centros de distribución genera nuevas oportunidades económicas, pero también importantes impactos sobre el suelo, la movilidad y la sostenibilidad ambiental.

Comercio urbano, emprendimiento e innovación

El comercio de proximidad constituye un elemento esencial de la vitalidad económica y social de los barrios metropolitanos. Además de generar empleo, activa el espacio público, refuerza la cohesión social y contribuye a mantener la diversidad funcional urbana.

No obstante, el pequeño comercio afronta profundas transformaciones derivadas del comercio electrónico, la concentración empresarial y la presión inmobiliaria sobre los locales comerciales. La digitalización del consumo y el auge de la logística urbana están modificando igualmente la estructura funcional de numerosos barrios.

Frente a ello, las áreas metropolitanas disponen de oportunidades significativas para integrar el comercio de proximidad dentro de estrategias de regeneración urbana, turismo sostenible y economía creativa. Asimismo, la consolidación de ecosistemas emprendedores y distritos de innovación vinculados a universidades y centros tecnológicos constituye una de las principales palancas de transformación económica.

7.2. Turismo sostenible y sectores estratégicos de la economía local.

El turismo urbano se ha consolidado como uno de los principales sectores económicos de numerosas áreas metropolitanas españolas, especialmente en ciudades como Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla, Málaga o Bilbao. La actividad

turística urbana se vincula cada vez más a sectores culturales, gastronómicos, científicos, creativos y de congresos.

Desde una perspectiva metropolitana, el turismo constituye una oportunidad para diversificar la economía, regenerar espacios urbanos y reforzar la proyección internacional de las ciudades. Sin embargo, también genera importantes tensiones sobre el mercado residencial, el espacio público y la convivencia vecinal, especialmente en barrios con elevada presión turística.

En este contexto, la Estrategia de Turismo Sostenible de España 2030 y los Planes de Sostenibilidad Turística en Destino impulsan un modelo basado en sostenibilidad ambiental, digitalización y cohesión territorial. Entre las principales actuaciones destacan la rehabilitación de centros históricos, la mejora de la movilidad sostenible, la digitalización de destinos y la implantación de sistemas inteligentes de gestión turística.

Asimismo, el fortalecimiento del turismo cultural, gastronómico, científico y de congresos contribuye a reducir la estacionalidad y favorecer empleo más estable y cualificado. La articulación de redes metropolitanas de equipamientos culturales y corredores turísticos sostenibles representa además una oportunidad para distribuir mejor los beneficios de la actividad turística dentro del territorio.

En consecuencia, el turismo urbano sostenible debe abordarse como una política metropolitana integrada, coordinando urbanismo, vivienda, movilidad, espacio público y promoción económica para garantizar un equilibrio adecuado entre competitividad, cohesión social y sostenibilidad territorial.

OBJETIVO ESTRATÉGICO 8. GARANTIZAR EL ACCESO A LA VIVIENDA

Objetivos específicos

- 8.1. Fomentar la existencia de un parque de vivienda adecuado a precio asequible.
- 8.2. Garantizar el acceso a la vivienda, especialmente de los colectivos más vulnerables.

Las dinámicas residenciales actuales superan ampliamente los límites administrativos municipales y condicionan el funcionamiento global de los sistemas metropolitanos, afectando a la distribución espacial de la población, a la movilidad cotidiana y al acceso equilibrado a empleo, equipamientos y servicios.

8.1. Fomentar la existencia de un parque de vivienda adecuado a precio asequible

Las áreas metropolitanas concentran las mayores tensiones residenciales del país. El incremento sostenido de los precios de venta y alquiler, unido a una oferta insuficiente de vivienda asequible, está generando crecientes dificultades de acceso, especialmente para jóvenes, hogares vulnerables, familias monomarentales, población migrante y trabajadores con empleos precarios.

El crecimiento del número de hogares, la reducción del tamaño medio familiar y el aumento de hogares unipersonales han incrementado significativamente la demanda residencial, mientras que la producción de vivienda ha evolucionado a un ritmo insuficiente. Esta situación resulta especialmente intensa en municipios centrales y ámbitos bien conectados mediante transporte público, donde se concentra el acceso a empleo y servicios metropolitanos.

A esta insuficiencia cuantitativa se suma la debilidad estructural del parque público y social de vivienda. España mantiene una proporción de vivienda social muy inferior a la media europea, lo que limita la capacidad pública para contener procesos de exclusión residencial y responder a situaciones de vulnerabilidad en mercados urbanos tensionados.

Las dificultades de acceso a la vivienda están comenzando además a afectar a la competitividad metropolitana. La imposibilidad de acceder a una vivienda asequible dificulta la emancipación juvenil, reduce la capacidad de atracción y retención de talento y aumenta los costes económicos y ambientales derivados de la expansión periférica y la movilidad obligada.

Paralelamente, el mercado residencial ha experimentado un creciente proceso de financiación. La elevada rentabilidad inmobiliaria, la inversión especulativa, la demanda internacional y la consolidación de grandes operadores han reforzado la consideración de la vivienda como activo financiero, intensificando la presión sobre los precios y reduciendo la disponibilidad de vivienda habitual.

En determinados entornos metropolitanos, la expansión de la vivienda de uso turístico y de los alojamientos temporales ha contribuido igualmente a reducir la oferta residencial permanente y a acelerar procesos de gentrificación y sustitución social en barrios centrales y áreas urbanas consolidadas.

Frente a estas dinámicas, las áreas metropolitanas ofrecen importantes oportunidades para impulsar modelos residenciales más equilibrados y sostenibles. La reutilización de suelos infrautilizados, la regeneración de ámbitos industriales obsoletos y la densificación equilibrada en entornos bien conectados permiten ampliar la oferta de vivienda asequible sin continuar extendiendo de forma dispersa el territorio urbano.

Así, la ampliación del parque público y de alquiler asequible constituye uno de los principales desafíos metropolitanos. La limitada dimensión de la vivienda social en España responde a una escasa promoción pública, al predominio de la vivienda en propiedad y a la ausencia de un parque estable de alquiler asequible. Esta insuficiencia de vivienda protegida resulta especialmente problemática en municipios grandes municipios y ámbitos de elevada tensión residencial, donde el mercado dificulta enormemente el acceso de los hogares con menores ingresos.

No obstante, las experiencias de regeneración urbana y promoción pública desarrolladas en distintos entornos metropolitanos han demostrado la capacidad de las políticas de suelo y vivienda para mejorar la cohesión social y favorecer procesos de recuperación urbana. Estas actuaciones evidencian además el potencial de modelos vinculados a la rehabilitación urbana, la movilidad sostenible y la reutilización de suelos infrautilizados.

8.2. Garantizar el acceso a la vivienda, especialmente de los colectivos más vulnerables.

Las tensiones del mercado residencial están transformando profundamente la estructura territorial metropolitana. El incremento de precios en áreas centrales y mejor conectadas desplaza progresivamente a población vulnerable hacia periferias más alejadas, donde la vivienda resulta relativamente más asequible, pero donde aumentan los costes de movilidad y disminuye el acceso a oportunidades urbanas.

Este proceso refuerza un modelo territorial más disperso y segregado, caracterizado por una fuerte dependencia del vehículo privado y por crecientes desigualdades en el acceso a empleo, educación, transporte público y servicios urbanos.

La segregación socioespacial constituye así uno de los principales rasgos de las áreas metropolitanas españolas. Los hogares con mayores recursos tienden a concentrarse en ámbitos mejor conectados y dotados, mientras que la población con menores ingresos se desplaza hacia municipios periféricos con menor accesibilidad y peores condiciones urbanas.

Gran parte de las viviendas fueron construidas antes de la implantación de estándares modernos de eficiencia energética, accesibilidad y calidad constructiva. Muchos de los barrios desarrollados entre las décadas de 1950 y 1970 presentan deficiencias edificatorias, baja eficiencia energética, problemas de accesibilidad y carencias de espacio público y equipamientos.

Sin embargo, estos ámbitos concentran también importantes oportunidades de transformación. La rehabilitación energética y la regeneración integral de barrios permiten mejorar simultáneamente la calidad residencial, la accesibilidad, la reducción de emisiones y la cohesión social.

La densidad urbana y la existencia de infraestructuras y transporte público facilitan además intervenciones más eficientes y coordinadas a escala metropolitana. En este contexto, los programas vinculados a los fondos Next Generation EU y al Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR) representan una oportunidad estratégica para acelerar la rehabilitación residencial y ampliar el parque de vivienda asequible.

La vulnerabilidad residencial se manifiesta en fenómenos como desahucios, sobreocupación, pobreza energética, infravivienda o sinhogarismo, especialmente concentrados en grandes áreas urbanas.

Las dificultades de emancipación juvenil representan asimismo uno de los principales indicadores de la crisis residencial metropolitana, reflejando la creciente desconexión entre ingresos laborales y costes de acceso a la vivienda.

En respuesta a estas dinámicas, las políticas públicas recientes —articuladas en torno a la Ley 12/2023 por el Derecho a la Vivienda, el Plan Estatal de Vivienda y los programas financiados mediante el PRTR— incorporan instrumentos orientados a ampliar la oferta de vivienda asequible, reforzar la protección de colectivos vulnerables e impulsar la rehabilitación residencial.

La creciente declaración de zonas de mercado residencial tensionado evidencia, además, la dimensión territorial del problema y la necesidad de avanzar hacia enfoques metropolitanos coordinados capaces de integrar vivienda, movilidad, regeneración urbana y cohesión social dentro de una estrategia común.

La integración entre vivienda, movilidad y planificación territorial resulta, por tanto, esencial para avanzar hacia modelos metropolitanos más cohesionados. La consolidación de nuevas centralidades urbanas, el refuerzo del transporte público y la mezcla equilibrada de usos pueden contribuir a reducir desplazamientos obligados y mejorar el acceso territorial a vivienda y servicios.

OBJETIVO ESTRATÉGICO 9. LIDERAR Y FOMENTAR LA INNOVACIÓN DIGITAL

Objetivos específicos

9.1. Favorecer la sociedad del conocimiento y avanzar hacia el desarrollo de ciudades y territorios inteligentes.

9.2. Fomentar la Administración electrónica y reducir la brecha digital.

Las áreas metropolitanas concentran buena parte de las capacidades tecnológicas, económicas y científicas del país, configurándose como espacios estratégicos para liderar la transición digital. La concentración de universidades, centros tecnológicos, infraestructuras y actividad económica favorece la creación de ecosistemas de innovación capaces de impulsar modelos urbanos más eficientes, sostenibles y resilientes.

9.1. Favorecer la sociedad del conocimiento y avanzar hacia el desarrollo de ciudades y territorios inteligentes.

La digitalización está transformando profundamente la gestión urbana y territorial. La incorporación de tecnologías aplicadas a movilidad, energía, agua, residuos, planificación urbana o servicios públicos permite optimizar recursos, mejorar la eficiencia y reforzar la capacidad de toma de decisiones.

España presenta un elevado grado de implantación de iniciativas vinculadas a las smart cities, especialmente en grandes áreas metropolitanas. Sin embargo, persisten importantes diferencias entre municipios centrales y periféricos en términos de capacidad técnica, recursos económicos y madurez digital.

Uno de los principales retos metropolitanos continúa siendo la fragmentación institucional y tecnológica. La existencia de múltiples administraciones y plataformas dificulta la interoperabilidad de sistemas y la coordinación de servicios digitales a escala funcional.

En este contexto, adquiere relevancia el concepto de “territorio inteligente”, que supera la visión estrictamente municipal e incorpora una perspectiva integrada del conjunto metropolitano mediante infraestructuras y sistemas digitales compartidos.

La integración de datos en tiempo real permite optimizar redes de transporte, gestionar consumos energéticos, anticipar riesgos ambientales y mejorar la planificación urbana basada en evidencias. Tecnologías como el Internet de las Cosas (IoT), la inteligencia artificial o el análisis masivo de datos están favoreciendo modelos de gestión más predictivos y eficientes.

No obstante, la transformación digital plantea también importantes desafíos vinculados a la protección de datos, la ciberseguridad, la soberanía tecnológica y la gobernanza de la información pública.

La economía del conocimiento está modificando además la estructura productiva metropolitana. Distritos tecnológicos, parques científicos y hubs de innovación se consolidan como nuevas centralidades urbanas capaces de atraer talento, inversión y empleo cualificado.

Sin embargo, gran parte de las pequeñas y medianas empresas mantiene niveles reducidos de digitalización y adopción tecnológica, lo que limita su competitividad y dificulta la transferencia efectiva de conocimiento entre universidad, empresa y administración.

Innovación urbana y nuevas formas de gestión pública

La innovación digital no se limita a la incorporación de tecnología, sino que implica nuevas formas de gobernanza y gestión pública.

Las políticas urbanas europeas han impulsado modelos basados en innovación abierta, colaboración público-privada y experimentación urbana mediante laboratorios urbanos, proyectos piloto y espacios de cooperación entre administraciones, empresas, universidades y ciudadanía.

Asimismo, la compra pública innovadora se configura como una herramienta estratégica para impulsar la modernización económica y orientar la innovación tecnológica hacia objetivos de interés público.

Las áreas metropolitanas disponen de importantes ventajas competitivas para consolidar ecosistemas de innovación, aunque muchas iniciativas continúan desarrollándose de forma fragmentada y con limitada coordinación territorial.

9.2. Fomentar la Administración electrónica y reducir la brecha digital.

La digitalización de la administración pública ha avanzado significativamente durante los últimos años mediante la implantación de sedes electrónicas, procedimientos telemáticos y servicios digitales.

El principal reto actual ya no consiste únicamente en digitalizar trámites, sino en garantizar que los servicios públicos digitales sean accesibles, comprensibles e inclusivos para toda la ciudadanía.

La brecha digital continúa afectando especialmente a personas mayores, hogares con menores ingresos, población vulnerable y determinados municipios periféricos, donde coinciden menores competencias digitales y mayores dificultades de acceso a servicios tecnológicos avanzados.

La exclusión digital afecta no solo a la conectividad, sino también a la capacidad real de acceder a empleo, educación, servicios públicos y participación ciudadana. La inclusión digital se convierte así en un elemento esencial de cohesión social y territorial.

Al mismo tiempo, la digitalización ofrece importantes oportunidades para mejorar la accesibilidad y la eficiencia administrativa mediante interoperabilidad de sistemas, simplificación de procedimientos y uso compartido de datos.

Inteligencia artificial y transición digital metropolitana

La incorporación de inteligencia artificial constituye uno de los procesos emergentes con mayor capacidad transformadora sobre las áreas metropolitanas.

Su aplicación en movilidad, energía, mantenimiento de infraestructuras, planificación urbana o gestión de servicios permite optimizar recursos y mejorar la capacidad de anticipación y respuesta de las administraciones.

Sin embargo, su desarrollo plantea también riesgos relacionados con transparencia algorítmica, privacidad, control democrático y posible reproducción de desigualdades sociales y territoriales.

Por ello, la aplicación de inteligencia artificial al ámbito urbano debe garantizar criterios de ética, seguridad, transparencia y supervisión pública, evitando nuevas formas de exclusión o discriminación territorial.

En conjunto, la transición digital ofrece una oportunidad estratégica para mejorar sostenibilidad, competitividad y calidad de vida urbana, aunque su éxito dependerá de la capacidad de integrar innovación tecnológica, cohesión social y gobernanza metropolitana.

OBJETIVO ESTRATÉGICO 10. INSTRUMENTOS Y GOBERNANZA

Objetivos específicos

10.1. Lograr un marco normativo y de planeamiento actualizado, flexible y simplificado que mejore también la gestión.

10.2. Asegurar la participación ciudadana, la transparencia y favorecer la gobernanza multinivel.

10.3. Impulsar la capacitación local y mejorar la financiación.

10.4. Diseñar y poner en marcha campañas de formación y sensibilización en materia urbana, así como de intercambio y difusión de la información.

La mejora de la gobernanza metropolitana constituye una condición esencial para afrontar los grandes desafíos urbanos contemporáneos. La capacidad de avanzar hacia modelos territoriales más sostenibles, resilientes e inclusivos depende de la existencia de instrumentos de planificación integrados, marcos normativos adaptados y estructuras estables de cooperación institucional.

10.1. Marco normativo, planeamiento y gobernanza metropolitana.

El proceso de metropolización en España no ha ido acompañado de un desarrollo institucional equivalente. Aunque la legislación básica reconoce las áreas metropolitanas como entidades locales específicas, su implantación efectiva ha sido desigual y limitada.

Como resultado, la gobernanza metropolitana española se caracteriza por una elevada fragmentación institucional y por la coexistencia de múltiples organismos sectoriales y planeamientos municipales poco coordinados.

El Área Metropolitana de Barcelona constituye el principal ejemplo consolidado de gobernanza metropolitana estable, con competencias relevantes en urbanismo, movilidad, vivienda y medio ambiente. Su experiencia evidencia la importancia de disponer de estructuras institucionales permanentes y capacidad de planificación supramunicipal.

En otros ámbitos metropolitanos predominan, sin embargo, modelos más fragmentados o sectoriales, con limitada coordinación territorial y escasa capacidad de actuación integrada.

La planificación territorial y urbanística presenta además importantes diferencias entre comunidades autónomas. Mientras algunos territorios cuentan con instrumentos metropolitanos relativamente avanzados, en otros predominan enfoques sectoriales o directamente ausencia de planificación supramunicipal efectiva.

A ello se suma el envejecimiento de buena parte del planeamiento urbanístico municipal, todavía vinculado a modelos expansivos de crecimiento y poco

adaptado a los actuales retos de regeneración urbana, descarbonización, movilidad sostenible o resiliencia climática.

No obstante, la incorporación de herramientas digitales, sistemas de información geográfica y metodologías basadas en datos ofrece oportunidades relevantes para avanzar hacia modelos de planificación más flexibles, dinámicos y adaptativos.

10.2. Participación ciudadana, transparencia y gobernanza multinivel.

La gobernanza metropolitana requiere no solo estructuras administrativas eficaces, sino también mecanismos estables de cooperación institucional y participación social.

La complejidad funcional de las áreas metropolitanas exige coordinar actuaciones entre ayuntamientos, comunidades autónomas y Administración General del Estado, especialmente en ámbitos como vivienda, movilidad, transición energética o infraestructuras.

La ausencia de mecanismos estables de concertación dificulta frecuentemente el desarrollo de estrategias integradas y favorece solapamientos y conflictos competenciales.

La participación ciudadana constituye igualmente un elemento clave para reforzar la legitimidad y eficacia de las políticas urbanas. Durante los últimos años se ha producido una expansión de procesos participativos vinculados a agendas urbanas, planes estratégicos y proyectos de regeneración urbana.

Sin embargo, muchos de estos procesos continúan teniendo un carácter principalmente consultivo y presentan limitaciones derivadas de desigualdades sociales y digitales. En este marco, la digitalización ofrece nuevas oportunidades para mejorar la transparencia y ampliar la participación mediante plataformas abiertas de información urbana, visualización territorial y seguimiento de políticas públicas.

10.3. Capacitación técnica, financiación y cooperación intermunicipal.

Las diferencias de capacidad técnica y financiera entre municipios metropolitanos constituyen uno de los principales condicionantes de la gobernanza urbana.

Muchos municipios carecen de equipos especializados en ámbitos como transición energética, movilidad sostenible, planificación territorial o captación de

financiación europea, lo que limita su capacidad de gestión y desarrollo de proyectos complejos.

La cooperación intermunicipal permite, sin embargo, generar economías de escala y optimizar recursos técnicos y financieros mediante gestión compartida de servicios e infraestructuras.

Actualmente, gran parte de esta cooperación se articula a través de mancomunidades, consorcios y entidades sectoriales, centradas principalmente en servicios básicos. No obstante, los ámbitos estratégicos de la política urbana continúan presentando una limitada integración supramunicipal.

La financiación representa asimismo uno de los principales retos metropolitanos. La transición ecológica, la rehabilitación urbana, la vivienda o la digitalización requieren inversiones elevadas y sostenidas en el tiempo.

En este contexto, los fondos europeos vinculados al PRTR y a las políticas de cohesión constituyen una oportunidad relevante, aunque su aprovechamiento efectivo exige reforzar capacidades técnicas y mecanismos de coordinación institucional.

10.4. Formación, intercambio de conocimiento y cultura urbana.

La formación y el intercambio de conocimiento se han convertido en elementos estratégicos para mejorar la calidad de las políticas urbanas.

La Agenda Urbana Española ha impulsado una expansión significativa de agendas urbanas locales y metropolitanas, favoreciendo modelos de planificación más estratégicos, transversales y orientados a resultados.

Estos instrumentos permiten integrar dimensiones sociales, ambientales, económicas y territoriales dentro de una misma visión estratégica y facilitan la construcción de diagnósticos compartidos y sistemas comunes de seguimiento.

Las redes de ciudades y los observatorios urbanos desempeñan igualmente un papel fundamental en la difusión de buenas prácticas, innovación y conocimiento territorial.

No obstante, persisten desafíos relacionados con interoperabilidad de datos, homogeneización metodológica y continuidad de los sistemas de observación urbana.

En conjunto, la mejora de los instrumentos de intervención y de la gobernanza metropolitana constituye uno de los factores más decisivos para avanzar hacia áreas metropolitanas más sostenibles, cohesionadas y resilientes, capaces de responder de forma integrada a los desafíos territoriales, sociales y ambientales contemporáneos.

BORRADOR

3.- DAFOS

DAFO OBJETIVO 1.- TERRITORIO, PAISAJE Y BIODIVERSIDAD

DEBILIDADES	AMENAZAS
D.01 Elevado consumo de suelo y procesos continuos de artificialización, especialmente en periferias metropolitanas y áreas periurbanas, con pérdida irreversible de suelo agrario y natural. D.02 Expansión urbana dispersa y fragmentada con baja eficiencia territorial, alto consumo energético y fuerte dependencia del vehículo privado. D.03 Conflictos entre crecimiento urbano, desarrollo económico y conservación del patrimonio natural y cultural, especialmente en espacios periurbanos sensibles. D.04 Elevada densidad de la población: fuertes presiones sobre patrimonio natural: contaminación aire, agua y suelos. D.05 Alta fragmentación de la red de espacios agroforestales de los territorios metropolitanos, se han aislado espacios y existen muchos puntos críticos. D.06 Presión antrópica en los bordes urbanos con importantes impactos ambientales. D.07 Ausencia de medidas explícitas para compensar a los pequeños municipios ante el crecimiento de los municipios más grandes. D.08 Insuficiente integración de infraestructuras verdes y azules en la planificación territorial y urbanística, tratándolas como elementos residuales y no estructurales D.09 Modelos de planificación rígidos, que no tienen en cuenta distintas escalas ni objetivos diferentes, y no son capaces de dar respuesta a los nuevos problemas.	A.01 Éxodo de la población, tanto del ámbito rural, como de los centros urbanos a las franjas metropolitanas, en búsqueda de vivienda accesible y oportunidades laborales, que producen desequilibrios en la distribución de la población. A.02 Presión urbanística y aumento del consumo de suelo en los espacios periurbanos, incentivado en ocasiones por la red de infraestructuras viarias. A.03 Cambios de uso de suelo, con pérdida de actividad agraria en las franjas metropolitanas, que entre otros efectos implica la pérdida de paisajes agrícolas tradicionales. A.04 Deterioro de hábitats, como consecuencia de la presión urbanística y de las actividades humanas. A.05 Fragmentación de hábitats, que implica un desequilibrio de los servicios que ofrece en el entorno periurbano y la pérdida de biodiversidad de estos hábitats. A.06 Valoración de la eficiencia de las actividades sin tener en cuenta las externalidades negativas para el territorio. A.07 Planificación territorial escasa o deficiente, lo que en algunas ocasiones dificulta la visión estratégica de un desarrollo urbano supramunicipal. A.08 Efectos acumulativos del cambio climático sobre los sistemas naturales metropolitanos (estrés hídrico, incendios, pérdida de biodiversidad, desertificación), que amplifican los impactos derivados de la urbanización y la fragmentación territorial. A.09 Riesgo de homogeneización y banalización del paisaje metropolitano como consecuencia de modelos urbanos repetitivos, infraestructuras lineales y desarrollos extensivos desvinculados de las características físicas y culturales del territorio.
FORTALEZAS	OPORTUNIDADES
F.01 Papel amortiguador y regenerador del patrimonio natural en las zonas periurbanas. F.02 Papel interconexión de tramas urbanas y espacios naturales. Las franjas metropolitanas, conectan los tejidos urbanos consolidados con los espacios naturales periféricos, lo que favorece una distribución más equilibrada y accesible de las zonas verdes. F.03 Importante patrimonio cultural, que contribuye a la identidad metropolitana y la estructura del territorio metropolitano. F.04 Amplia red de espacios naturales que cuentan con algún tipo de protección por Instrumentos o Figuras de protección localizados en los entornos metropolitanos. F.05 Infraestructura verde y azul: capacidad estructurante, rol estratégico en los espacios urbanizados y ecosistema de soporte y proveedor de servicios. F.06 Actuaciones de restauración fluvial, que además de recuperar los cauces y la biodiversidad de estos hábitats, refuerzan la resiliencia frente a fenómenos extremos. F.07 Experiencia en iniciativas de desarrollo sostenible y utilización de Instrumentos de planificación en ámbitos metropolitanos (planes urbanísticos, territoriales, de	O.01 Ámbito funcional adecuado para articular relaciones funcionales más equilibradas entre los municipios pertenecientes al área metropolitana, favoreciendo la complementariedad territorial. O.02 Incremento de la movilidad logística, para la distribución de bienes O.03 Diseñar Políticas correctoras jerarquizadas sobre centralidades concretas de comercio y servicios. O.04 Políticas de formación de recursos humanos vinculadas a las actividades industriales de la zona. O.05 Potenciar el incremento de la biodiversidad de la Infraestructura Verde: aumentar las especies vivas. O.06 Conexión de la ciudad con el entorno rural mejorando la calidad ambiental de la ciudad, a través de la recuperación de espacios degradados y su conversión en zonas verdes en conexión con los activos naturales del municipio. O.07 Presencia de grandes infraestructuras e instalaciones, que pueden aportar ventajas competitivas a los ámbitos metropolitanos, como la proximidad a aeropuertos, puertos comerciales o complejos industriales.

sostenibilidad, de movilidad urbana sostenible, de calidad del aire, etc.).

- F.08 **Ciudades del entorno metropolitano bien comunicadas**, lo que favorece el desarrollo de áreas dinámicas de actividad y la calidad de vida de los ciudadanos.
- F.09 **Riqueza del patrimonio natural y medioambiental**, cuyo uso y gestión es clave en la generación de procesos sostenibles.
- F.10 **Riqueza paisajística natural y cultural** con una gran capacidad de servir de base para la mejora de la calidad de vida urbana y como recurso de turismo cultural.
- F.11 **Experiencias y proyectos de renaturalización urbana y territorial** (recuperación de riberas, corredores verdes, parques periurbanos) que pueden servir de referencia y ser replicados a escala metropolitana.

O.08 **Importante Patrimonio natural y paisajístico**, con gran potencial para desarrollar actuaciones de dotación de servicios e infraestructuras territoriales multifuncionales.

O.09 Oportunidad de **recuperar espacios degradados**, infraestructuras obsoletas y suelos marginales para su incorporación a la red de espacios verdes y paisajísticos metropolitanos.

O.10 **Posibilidad de planificar la infraestructura verde para condicionar el desarrollo urbano, que otorgue, además, una funcionalidad ecológica con visión supramunicipal**. Todo ello mejorando, además, los vínculos entre las franjas urbanas y las áreas agroforestales.

BORRADOR

DAFO OBJETIVO 2.- MODELO URBANO Y TERRITORIAL

DEBILIDADES	AMENAZAS
D.01 Fuerte crecimiento del tejido urbano discontinuo en las áreas metropolitanas. D.02 Organización funcional desequilibrada, marcada por una fuerte segregación de usos, algunos municipios han asumido el crecimiento residencial, mientras otros concentran actividad logística e industriales con elevados impactos territoriales. D.03 Desequilibrio dentro de las áreas metropolitanas en el acceso a espacios públicos y la calidad de estos: los núcleos centrales cuentan con mejores equipamientos, y espacios públicos de mayor calidad, mientras los barrios periféricos tienen escasez de zonas verdes, espacios de convivencia y mayor dificultad de acceso a transporte público. D.04 La separación de usos urbanos fomenta el desarrollo disperso, en muchos casos, vinculado a una baja densidad residencial. D.05 La especialización funcional, incrementa la movilidad y en el caso de los ámbitos metropolitanos con alta dependencia del vehículo privado, genera altos costes energéticos y para la calidad de vida. D.06 Encarecimiento de la prestación de los recursos urbanísticos básicos (alumbrado, agua, residuos) por el modelo extensivo de las áreas metropolitanas. D.07 Excesiva repetición de bloques de vivienda de construcción acelerada y masiva que acoge a población principalmente vulnerable y segregada. D.08 Extensos bordes urbanos mal definidos, vacíos intersticiales y tejidos incompletos que reducen la eficiencia del modelo urbano y deterioran la calidad paisajística y ambiental.	A.01 Repercusión en el modelo metropolitano del sistema de infraestructuras viarias y la mejora de la accesibilidad, que contribuye al fomento de patrón urbano extensivo, con la creación de nuevas urbanizaciones y grandes equipamientos (logísticos y comerciales) en zonas periféricas. A.02 Dinámicas supramunicipales de desplazamiento de los hogares a zonas periurbanas atraídos por vivienda más asequibles. A.03 Demanda de vivienda vinculadas a dinámicas de segunda residencia, al turismo y la inversión inmobiliaria, que influyen en el crecimiento urbano. A.04 Riesgos derivados de los tejidos de alineación a los ejes viarios de comunicación: excesiva densidad, escasez de zonas verdes e insuficiente dotación de equipamientos. A.05 Prioridad de la inversión pública e inoperancia de una colaboración público/privada que resulta completamente necesaria. A.06 Vigencia de instrumentos de planeamiento urbanístico, concebidos bajo lógicas expansivas y municipales, no adaptados a la complejidad funcional, social y territorial de las áreas metropolitanas actuales. A.07 Demanda para el desarrollo de grandes superficies comerciales, de consumo diverso localizados en periferias urbanas alejadas de las tramas urbanas, que incrementa la movilidad. A.08 El mantenimiento o creación de vacíos urbanos que rompan la continuidad, la accesibilidad y que generen inseguridad.
FORTALEZAS	OPORTUNIDADES
F.01 Precio de las viviendas más asequibles en las coronas metropolitanas. F.02 Parques y distritos industriales, de servicios y de gestión logística en enclaves estratégicos. F.03 Grandes equipamientos urbanos multifuncionales y versátiles como piezas estratégicas del modelo de ciudad, capaces de concentrar usos diversos (sociales, culturales, económicos, educativos y recreativos), y generar centralidades metropolitanas. F.08 Creciente conciencia social sobre la necesidad de pensar en un modelo de ciudad más sostenible. F.09 Potencial actual para desarrollar un modelo metropolitano policéntrico, basado en núcleos urbanos compactos y funcionalmente diversos, como soporte para un desarrollo más equilibrado, eficiente y sostenible del territorio. F.10 Las centralidades metropolitanas que aseguran una distribución equitativa y eficiente de grandes equipamientos (sanitario, educativo, asistencial, cultural y comercial) en el ámbito metropolitano, reconociendo su papel como articuladores de las relaciones funcionales metropolitanas. F.11 Redes de Infraestructuras de transporte de gran capacidad y cobertura territorial, que permiten articular el modelo urbano, concentrar usos y actividades en torno a ejes y nodos bien conectados y avanzar hacia una ciudad más compacta y eficiente.	O.01 Modelo metropolitano que garantice la complejidad funcional del área funcional como estrategia clave para reducir los desplazamientos obligados. O.02 Regeneración de barrios vulnerables y polígonos de actividades económicas en desuso. O.03 Redensificación de tejidos dispersos. O.04 Reutilización de suelos infrautilizados, recuperación de áreas obsoletas. O.05 Modelo metropolitano que garantice la complejidad funcional del área funcional como estrategia clave para reducir los desplazamientos obligados. O.06 Interés por enclaves estratégicos para la localización de parques y distritos industriales, de servicios y de gestión logística O.07 Entornos de gran accesibilidad viaria muy interesantes para las grandes superficies comerciales y las actividades logísticas. O.08 Potencialidad de las áreas metropolitanas como punto de atracción para las personas y las actividades económicas y comerciales. O.09 Espacios territoriales idóneos para acoger la planificación estratégica y programas de regeneración urbana integrada O.10 Posibilidad de mejorar sustancialmente la integración metropolitana y su diversidad funcional en la ordenación territorial regional.

F.12 **Experiencia acumulada en programas de regeneración, renovación y mejora del espacio urbano**, que constituye una base sólida para orientar la transformación del modelo de ciudad.

O.11 **Disponibilidad de instrumentos estratégicos y financiación pública** orientados a la regeneración urbana integrada, la mejora del espacio público y la transformación del modelo de ciudad.

BORRADOR

DAFO OBJETIVO 3.- CAMBIO CLIMÁTICO Y RESILIENCIA

DEBILIDADES	AMENAZAS
D.01 Alta vulnerabilidad de las áreas metropolitanas frente a los efectos del cambio climático (inundaciones, olas de calor) debido la concentración de la población y de actividades y al modelo expansivo. D.02 Reducción de la capacidad de absorción de los suelos por la ocupación de las vegas, zonas litorales y espacios periurbanos. D.03 Alto consumo energético fósil, principalmente en edificios y en transporte, lo que tiene importantes repercusiones en el medio ambiente y la calidad de vida. D.04 Contaminación atmosférica derivada de la industria y la actividad. Con frecuencia, la actividad económica y determinadas industrias producen agentes contaminantes, más cercanas a zonas metropolitanas. D.05 Urbanismo poco resiliente al cambio climático. Elevada movilidad intermunicipal y fuerte dependencia del automóvil. D.06 Estudios y medidas de adaptación al cambio climático insuficientes. D.07 El cambio climático se ve intensificado por un modelo urbano disperso y funcionalmente fragmentado, altamente dependiente de modos de transporte basados en combustibles fósiles, lo que incrementa de forma estructural las emisiones de gases de efecto invernadero y el consumo energético en las áreas metropolitanas. D.08 Vulnerabilidad climática del parque edificado existente, especialmente en barrios construidos con anterioridad a los actuales estándares de eficiencia energética y confort térmico. D.09 Déficits en los sistemas de prevención, anticipación y gestión de crisis climáticas (olas de calor, inundaciones, sequías), con limitada capacidad de respuesta coordinada en el ámbito metropolitano. D.10 Consumo elevado de recursos para la construcción y emisiones de CO².	A.01 Aumento de la exposición frente a riesgos naturales, por el modelo de crecimiento disperso, especialmente en ámbitos inundables o sometidos a mayores tensiones ambientales. A.02 Riesgos naturales y efectos del cambio climático. Exposición a los riesgos naturales y problemas vinculados al cambio climático, como inundaciones, olas de calor o sequías. A.03 Problemas de salud y calidad de vida vinculados a los efectos del cambio climático o la contaminación atmosférica y de los riesgos y efectos de la actividad industrial. A.04 Incremento significativo de temperaturas y agravamiento del efecto de isla calor que genera efectos críticos sobre la salud pública en Áreas Metropolitanas. A.05 Al incrementar la Urbanización se reduce la permeabilidad del suelo, sumado al aumento de episodios de lluvia torrencial aumentan las inundaciones en el sistema urbano. A.06 Reducción de las precipitaciones junto con el incremento de la población metropolitana, puede provocar tensiones en la gestión, si no se toman medidas al nuevo escenario hídrico. A.07 Incremento en la frecuencia, duración e intensidad de los episodios climáticos extremos (olas de calor, lluvias torrenciales, sequías prolongadas), con impactos acumulativos sobre la salud, las infraestructuras y los sistemas urbanos. A.08 Incremento de las desigualdades sociales derivadas del impacto diferencial del cambio climático, afectando con mayor intensidad a población vulnerable, personas mayores y barrios con menor calidad urbana.
FORTALEZAS	OPORTUNIDADES
F.01 Políticas públicas en materia de mitigación del Cambio Climático y de fomento de energías sostenibles. Con especial atención a edificios de oficinas, comercios y equipamientos y, en general, todos aquellos que tienen gran actividad diurna con alta presencia en áreas metropolitanas. F.02 Existencia de sistemas de infraestructura verde y espacios naturales con capacidad para actuar como soluciones basadas en la naturaleza frente a los efectos del cambio climático (regulación térmica, gestión del agua, mejora de la calidad del aire). F.03 Iniciativas como las Zonas de Bajas Emisiones, o la electrificación de la movilidad, contribuyen a la mitigación del cambio climático en las áreas metropolitanas. F.04 Medidas para el control del ruido y emisiones contaminantes, a través de una evaluación de la situación que permite adoptar las medidas correctoras pertinentes. F.05 Potencial en economía baja en carbono, energías limpias y lucha contra el cambio climático de determinadas iniciativas ambientales ciudadanas.	O.01 Políticas nacionales y europeas relacionadas con la adaptación-mitigación al cambio climático; traslación a la realidad local. O.02 Conexión de la ciudad con el entorno rural mejorando la calidad ambiental de la ciudad, a través de la recuperación de espacios degradados y su conversión en zonas verdes en conexión con los activos naturales del municipio. O.03 Modelos metropolitanos compactos policéntricos con refuerzo del transporte público y su intermodalidad. O.04 Redes de ciudades, programas de adhesión a pactos o estrategias para la mejora de eficiencia energética, energías renovables y contra el cambio climático. O.05 Incremento de la sensibilización ciudadana en materia medioambiental, fomentar la participación ciudadana y la educación a la ciudadanía. O.06 Una mayor Masa Forestal en las Áreas Metropolitanas contribuye a la mejora de la calidad del aire y disminución de la temperatura. O.07 Aplicar criterios bioclimáticos en el diseño de los espacios abiertos. Cuidar la forma espacial de la ciudad, su morfología, la presencia de vegetación, o el albedo de

- F.06 **Implantación de medidas para la lucha contra incendios forestales o inundaciones, como planes de gestión y mejora forestal o agencias para el estudio de inundaciones.**
- F.07 **Experiencia acumulada en políticas y actuaciones de mitigación del cambio climático** (eficiencia energética, energías renovables, movilidad sostenible), que constituye una base para avanzar hacia enfoques más integrales de resiliencia.
- F.08 **Condiciones climáticas que favorecen la calidad de vida de los ciudadanos y reducen el consumo energético.**

los materiales de las superficies urbana **para minimizar el impacto de las olas de calor.**

- O.08 **Aumento del teletrabajo** con el consiguiente ahorro de energía en los traslados a lugar de trabajo.
- O.09 **Aumentar la capacidad de resiliencia**, es decir, prepararse para hacer frente a las posibles crisis (suministros, averías, desastres naturales, etc.) antes de que lleguen.
- O.10 **Desarrollar Planes metropolitanos de adaptación al cambio climático** (sistemas de alerta temprana, refugios climáticos, protocolos de emergencia, etc.)

DAFO OBJETIVO 4. GESTIÓN SOSTENIBLE DE LOS RECURSOS Y ECONOMÍA CIRCULAR

DEBILIDADES	AMENAZAS
D.01 Infraestructuras locales poco eficientes, sobre las que es necesario acometer actuaciones para mejorar su eficiencia energética e incorporar las energías renovables. D.02 Inadecuado sistema de gestión de residuos, con instalaciones deficientes u obsoletas en el contexto del reciclaje y la economía circular. D.03 Gestión deficiente de las redes de infraestructuras hídricas. D.04 Actividades productivas de baja eficiencia energética, con un elevado consumo de energía final. D.05 Sistemas de depuración de aguas residuales de alto coste de explotación D.06 Escasa cultura pública y privada sobre el uso compartido de bienes o la adquisición de bienes reutilizados, reciclados o refabricados. D.07 Metabolismo urbano: escaso desarrollo de planteamientos holísticos D.08 Limitada incorporación de criterios de economía circular en el planeamiento urbano y territorial, la edificación y la rehabilitación, especialmente en lo relativo a la reutilización de materiales, el reaprovechamiento de suelos y edificios existentes y la reducción del consumo de recursos en el ciclo de vida urbano. D.09 Insuficiente disponibilidad de datos homogéneos y comparables sobre consumos de recursos, generación de residuos y eficiencia de los sistemas urbanos, lo que dificulta el seguimiento, la evaluación y la toma de decisiones informadas en materia de economía circular.	A.01 Alta dependencia energética exterior en un contexto de escasa producción de energías renovables en el ámbito municipal y bajo nivel de autosuficiencia. A.02 Aumento de la presión sobre la salud humana, el medioambiente y sobre los recursos naturales o un déficit ecológico por una excesiva generación de residuos y un elevado consumo de recursos. A.03 Consumo indiscriminado y de forma lineal de recursos naturales y, especialmente de combustibles fósiles. A.04 Desarrollo excesivo de la urbanización dispersa y de tejidos discontinuos y monofuncionales. A.05 Problemas de gestión hídrica de alcance supramunicipal o regional que pueden afectar a los entornos urbanos. A.06 Incremento del estrés hídrico y de la vulnerabilidad del sistema urbano ante escenarios de sequía prolongada y reducción de la disponibilidad de recursos, especialmente en áreas metropolitanas con elevada presión demográfica y productiva.
FORTALEZAS	OPORTUNIDADES
F.01 Favorecimiento de la gestión integrada y sistémica, la coordinación entre la planificación sectorial y el planeamiento y la gestión de los flujos metabólicos de manera coherente. F.02 Organización territorial policéntrica que propicia las relaciones complejas y sistémicas y de equilibrio con el entorno. F.03 Los territorios metropolitanos están preparados para generar sinergias entre sectores (residencial, productivo, logístico, servicios, gestión de residuos y energía), favoreciendo soluciones integradas de aprovechamiento de recursos y cierre de ciclos. F.04 Políticas municipales en materia de eficiencia energética, como la mejora del alumbrado público o la incorporación de energías renovables en edificios e instalaciones municipales. F.05 Ámbitos funcionales con condiciones favorables para el desarrollo de comunidades energéticas y sistemas descentralizados de producción renovable, por su densidad urbana y proximidad de consumidores F.06 Iniciativas de modernización de redes y reutilización de aguas regeneradas que contribuye una gestión circular del agua.	O.01 Los espacios de actividad económica podrían jugar nuevos roles más activos en el territorio pudiendo ser lugares multifuncionales como nodos productores de energía o acumuladores. O.02 Desarrollo de nuevos nichos de actividad económica y empleo vinculados a la economía circular (reparación, reutilización, reciclaje avanzado, gestión inteligente del agua y la energía), con capacidad de generar empleo local y valor añadido. Son claves en la mejora y conservación del medio ambiente. O.03 Redes de ciudades, programas de adhesión a pactos o estrategias para la mejora de eficiencia energética, energías renovables y contra el cambio climático. O.04 Desarrollo tecnológico vinculado a la generación energética a través de fuentes renovables en el conjunto del entorno metropolitano, como puede ser la mejora en el ahorro y eficiencia en el alumbrado público... O.05 Oportunidad de generar nuevos usos en los espacios metropolitanos estableciendo relaciones de equilibrio racional con los territorios del entorno. O.06 Apuesta por un crecimiento sostenible bajo los principios de la economía circular, aprovechando el crecimiento económico. O.07 Ordenar territorialmente los núcleos de consumo y centralidad para favorecer la proximidad y la

autosuficiencia para garantizar la mayor eficiencia metabólica posible.

0.08 Necesidad de rehabilitación de gran parte del parque edificado, lo que ofrece una base sólida para avanzar en un modelo **más eficiente en el uso de recursos** y economía circular.

0.09 **Uso de la contratación y la compra pública como palanca** para impulsar criterios de eficiencia, circularidad y reducción del consumo de recursos en obras, servicios y suministros urbanos.

BORRADOR

DAFO OBJETIVO 5.- FAVORECER LA PROXIMIDAD Y LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

DEBILIDADES	AMENAZAS
D.01 Patrones de movilidad poco sostenibles, con un predominio del desplazamiento en vehículo privado, vinculada a un modelo de ciudad dispersa, que generan un exceso de movilidad motorizada, incremento de la congestión y de la contaminación, y dificultan el desarrollo efectivo de la movilidad peatonal y ciclista. D.02 Escasas estrategias o planes de movilidad sostenible integrada desarrollados de los ámbitos metropolitanos, ligadas a la accesibilidad y a planes municipales de movilidad urbana sostenible (PMUS), consistentes con cada realidad urbana y coordinadas con las ciudades limítrofes del área metropolitana. D.03 Problemas de tráfico y movilidad, de circulación y congestión en las ciudades y áreas urbanas debido al tráfico diario de los desplazamientos casa - trabajo. D.04 Déficit de transporte público, carencia y deficiencias en determinadas zonas de las áreas metropolitanas y falta de intercambiadores o infraestructuras que faciliten la intermodalidad entre municipios. D.05 Déficit de aparcamientos disuasorios conectados a la trama urbana mediante transporte público, localizados en el acceso a las grandes ciudades. D.06 Déficit de infraestructuras de movilidad sostenible, de red de carril bici o de infraestructuras para el despliegue de la movilidad alternativa. D.07 Aumento de flujos generados por el tráfico de mercancías D.08 Déficits de transporte público y de accesibilidad sostenible en los polígonos industriales/logísticos y parques empresariales que no cubren las necesidades de transporte singulares de estos espacios (insuficientes frecuencias, zonas no cubiertas, horarios nocturnos sin servicios) y que refuerzan la dependencia del vehículo privado y limitan la conectividad funcional metropolitana). D.09 Déficits persistentes en accesibilidad universal en el sistema de movilidad, especialmente para personas mayores, con movilidad reducida o en situación de vulnerabilidad. D.10 Débil incorporación de la logística urbana y de última milla asociada al comercio online en los planes de movilidad, lo que dificulta la integración entre los desplazamientos de personas y mercancías y genera impactos negativos sobre la eficiencia, el espacio público y la sostenibilidad del sistema de transporte metropolitano	A.01 Efectos de movilidad vinculados a un desarrollo territorial disperso de escasa densidad, por nuevas expansiones urbanas o urbanizaciones aisladas o discontinuas que no favorecen el desplazamiento en condiciones de seguridad y accesibilidad A.02 Problemas de tráfico y movilidad, de circulación y congestión en los accesos a las ciudades y áreas urbanas por desplazamientos vinculados al turismo y al ocio. A.03 Mejora de la red de carreteras en el ámbito territorial que puede incentivar el uso del vehículo privado en detrimento del transporte público. A.04 Incremento de los niveles de contaminación atmosférica como efecto del uso del vehículo privado en el entorno urbano y espacios periurbanos. A.05 Infraestructuras del transporte que se convierten en barreras físicas que segregan el territorio, las infraestructuras verdes y a la población, que afectan a la conectividad ecológica y generan zonas de baja calidad urbanística. Todo ello, además de condicionar el planeamiento. A.06 Incremento sostenido de la movilidad obligada vinculada a localización periférica de actividades y de grandes equipamientos comerciales y de ocio, que tensiona las infraestructuras y dificulta la reducción del uso del vehículo privado. A.07 Aumento de la logística urbana y de la distribución de última milla sin una regulación y planificación adecuadas, con impactos negativos sobre la congestión, el espacio público y la calidad ambiental. A.08 Incertidumbre asociada a la rápida evolución tecnológica en los sistemas de movilidad (vehículo autónomo, electrificación, nuevas plataformas), que puede generar desajustes entre infraestructuras, normativa y usos reales. A.09 Pobreza en el transporte. Aumento de la desigualdad social (empleo, educación, sanidad, acceso a servicios) por la desigualdad de acceso al transporte de los barrios periféricos.

FORTALEZAS	OPORTUNIDADES
F.01 Iniciativas municipales y trabajos desarrollados para la elaboración y aprobación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS). F.02 Proyectos e iniciativas municipales para el fomento del transporte público sostenible y no contaminante. F.03 Ciudades bien comunicadas, con carácter general, dotadas de una buena red de infraestructuras de comunicación, mejorada en los últimos años. F.04 Condiciones favorables de clima y topografía para el impulso de los medios de transporte blandos: peatonal y bicicleta. F.05 Numerosas actuaciones relacionadas con la movilidad sostenible: principalmente peatonalización y carriles bici. Articulados y con continuidad en las áreas metropolitanas F.06 Red viaria que, bien estructurada, podría articular el territorio y fomentar la proximidad de manera permeable con vías de diferente tipología y carácter integrado. F.07 Posibilidad de liberar superficies ocupadas por el tráfico motorizado para incrementar el verde urbano, mejorar la calidad de vida y contribuir a mitigar y adaptar el cambio climático. F.08 Existencia de planes metropolitanos de movilidad sostenible o de mecanismos de coordinación supramunicipal en materia de transporte público. F.09 Amplia red de transporte ferroviario metropolitana, cercanía metro y tranvía, que reorganiza la movilidad y reduce las emisiones. F.09 Actuaciones para la modernización del transporte ferroviario metropolitana, integración tarifaria, creación de intercambiadores, etc.	O.01 Elaboración de nuevos de planes metropolitanos de movilidad sostenible, que amplíen la cobertura territorial de los existentes y que mejoren la conexión interurbana con transporte público sostenible y con medios de transporte blando. O.02 Programas y fondos autonómicos, nacionales y europeos, que facilitan y promueven las infraestructuras de movilidad urbana sostenible. O.03 Presencia de grandes infraestructuras de transporte, que mejoran la accesibilidad territorial y la movilidad como aeropuertos o puertos comerciales. O.04 Potencialidad de las redes policéntricas de ciudades como soporte para plantear una estrategia territorial de movilidad sostenible. O.05 La puesta en marcha de un modelo de desplazamientos que piense en red, que proporcione una oferta diversa de movilidad y que sea resiliente para absorber los picos de demanda y romper los episodios de congestión. O.06 Posibilidad de creación de aparcamientos disuasorios conectados a la trama urbana mediante transporte público. O.07 Introducción de las TIC en la gestión de los servicios urbanos de transporte, como elemento clave de mejora de su calidad y sostenibilidad. (sistemas inteligentes de transporte, plataformas MaaS, etc.) O.08 Concienciar y educar a la sociedad sobre la movilidad y el transporte sostenible. O.09 El potencial del uso de la bicicleta en los trayectos de corta y media distancia y para reforzar la intermodalidad del sistema. O.10 Fomento de la movilidad compartida para que sea competitiva con el transporte urbano. O.11 Posibilidad de aprovechar y estructurar la tributación y el modelo de gobernanza en relación con el transporte público: tarjetas de movilidad integrada... O.12 Patrimonializar y rehabilitar la red de caminos locales y rurales

DAFO OBJETIVO 6.-FOMENTAR LA COHESIÓN SOCIAL Y BUSCAR LA EQUIDAD

DEBILIDADES	AMENAZAS
D.01 Incremento de las desigualdades socioespaciales. Las áreas metropolitanas suelen concentrar fuertes contrastes entre municipios y barrios, coexistiendo espacios con elevados niveles de renta y calidad urbana junto a ámbitos con vulnerabilidad social, déficit de equipamientos o degradación urbana. D.02 Concentración de vulnerabilidad en determinados ámbitos. Algunas áreas metropolitanas presentan procesos de acumulación de pobreza, desempleo, envejecimiento, infravivienda o exclusión social en determinados ámbitos urbanos. D.03 Situaciones residenciales informales y asentamientos irregulares que concentran vulnerabilidad social y dificultan el acceso equitativo a servicios, oportunidades urbanas y derechos básicos, profundizando procesos de exclusión y fragmentación social. D.04 Desigual acceso a servicios y oportunidades. Aunque exista una elevada concentración de equipamientos, no siempre se distribuyen de forma equilibrada en el territorio metropolitano, generándose diferencias en acceso a educación, sanidad, cultura, empleo o zonas verdes. D.05 Externalidades de servidumbres infraestructurales que nadie desea acoger en su cercanía (depuradoras, plantas de tratamiento de residuos, centrales de energía), así como, peores condiciones en su medio ambiente urbano. D.06 Consecuencias sociales del deterioro del medio ambiente urbano en algunas zonas, que conducen a una pérdida de la calidad de vida y de las oportunidades de sus habitantes. D.07 Elevada tasa de desempleo, asociado al aumento de la población en riesgo de exclusión social y al incremento del número de demandantes de servicios sociales. D.08 Bajo nivel educativo y formativo de la población, en ocasiones, como consecuencia de una actividad económica muy especializada en el sector primario o industrial. D.09 Proceso de gentrificación que provoca un desplazamiento paulatino de los vecinos del barrio, por otros de un nivel socio - económico más elevado o por inversores para desarrollo de vivienda residencial o turística. Se produce de zonas centrales a áreas metropolitanas. D.10 Dependencia del vehículo privado en áreas periféricas. Muchos municipios periféricos mantienen déficits de transporte público o conexiones insuficientes, lo que limita la accesibilidad de determinados colectivos y puede aumentar situaciones de exclusión social.	A.01 Desigualdad económica y social del entorno metropolitano y elevada pobreza relativa, en el marco de unas dinámicas territoriales que afectan a la ciudad en su conjunto. A.02 Prestaciones sociales insuficientes o no adaptadas a las nuevas realidades y demandas de la población, especialmente para los colectivos más desfavorecidos. A.03 Desigualdad y brecha de género. A.04 Brecha entre la formación de la población y los perfiles demandados en el mercado de trabajo, que requiere de actuaciones en materia de educación y formación. A.05 Envejecimiento y degradación de barrios construidos en los años 1950-1980, tanto desde el punto de vista demográfico y social, como físico (construcciones e infraestructuras) A.06 La confluencia de la crisis económica y la sanitaria del COVID han acelerado las tendencias de declive social en espacios de las áreas metropolitanas menos favorecidas. A.07 Contribución al aumento de la segregación social de las políticas de vivienda y el planeamiento urbanístico expansivo vigente en muchos planeamientos urbanísticos vigentes. A.08 Reducción de las posibilidades de resiliencia ante el endurecimiento de las condiciones de vida. A.09 Riesgo de aumento de población afectada por la soledad no deseada en los entornos urbanos. A.10 Falta de tejido social comunitario y red de apoyo colectiva. A.11 Incremento de las brechas socioespaciales por el desplazamiento progresivo de los factores de vulnerabilidad social desde el ámbito laboral hacia los vinculados a la vivienda (acceso, costes residenciales y energéticos), con especial incidencia en los hogares con menores ingresos. A.12 Dificultades para garantizar cohesión territorial entre centro y periferia. La concentración de actividad económica y servicios en los municipios centrales puede generar desequilibrios funcionales y dependencia respecto a las coronas metropolitanas.
FORTALEZAS	OPORTUNIDADES
F.01 Capacidad de generar oportunidades económicas y empleo La diversificación económica y la concentración de actividad productiva favorecen mayores oportunidades laborales, movilidad social y acceso al empleo para distintos perfiles de población. F.02 Diversidad social y cultural. La coexistencia de población diversa puede favorecer la inclusión, la innovación social, la	O.01 Uso de las TIC para la mejora de la gobernanza y la participación ciudadana, para mejorar el sentimiento de pertenencia, el compromiso y la cooperación ciudadana. O.02 Poblaciones con suficiente identidad metropolitana y arraigo social, como factor de atracción para mantener o recuperar población, que atienda a las tradiciones y cultura local.

convivencia intercultural y la generación de redes comunitarias más amplias.

- F.03 **Potencial para desarrollar políticas integradas de inclusión social.** La escala metropolitana permite coordinar actuaciones en vivienda, movilidad, regeneración urbana, servicios sociales y empleo, abordando las desigualdades de forma más transversal.
- F.04 **Mejor conectividad y accesibilidad territorial.** Los sistemas metropolitanos de transporte público facilitan el acceso a servicios, empleo y oportunidades educativas, reduciendo barreras territoriales y sociales.
- F.05 **Potencial para la regeneración urbana y la mejora de barrios vulnerables.** Las áreas metropolitanas concentran programas de rehabilitación, regeneración urbana y renovación de espacios públicos que pueden mejorar la calidad de vida y reducir desigualdades.
- F.06 **Espacios públicos vacantes** susceptibles de ocupación por su población para actividades vinculadas con el desarrollo socio - económico del área.

- O.03 **Multiculturalidad y diversidad de los barrios** como un factor enriquecedor, que permite el desarrollo de iniciativas vinculadas al respeto y la integración social.
- O.04 **Situación estratégica de centro de referencia social y asistencial** para las localidades cercanas, que genera un incremento de la actividad urbana.
- O.05 **Innovación social y empoderamiento de la población** en base a la adquisición de derechos.
- O.06 Organización socio - económica como alternativa a la que causa la vulnerabilidad (ej. bancos comunitarios de tiempo, movimientos anti-deshucios, huertos comunitarios, cooperativas de energía y de consumo, espacios autogestionados aprovechando solares vacíos o edificios en desuso...)
- O.07 **Refuerzo de la participación ciudadana y de los procesos colaborativos** como herramienta para mejorar la cohesión social, el arraigo y el sentimiento de pertenencia metropolitano.

DAFO OBJETIVO 7.- IMPULSAR Y FAVORECER LA ECONOMÍA URBANA

DEBILIDADES	AMENAZAS
D.01 Ausencia de una estrategia económica compartida a escala metropolitana que coordine la localización de actividades, la especialización productiva y la complementariedad entre municipios, más allá de dinámicas competitivas locales. D.02 Importantes déficits de accesibilidad, capacidad logística y funcionalidad en las manzanas o calles de carácter industrial dentro la trama urbana consolidada. D.03 Déficits de urbanización de los polígonos industriales conectados a las grandes infraestructuras viales. D.04 Localización de polígonos industriales aislados o segregados de las piezas urbanas con gran dependencia de las infraestructuras urbanas D.05 Falta de mixticidad de usos, que limita la inclusión de actividades no puramente industriales. D.06 Efectos de una actividad económica muy especializada en un único sector de actividad, como, por ejemplo, la construcción e industrias asociadas o el turismo y los servicios. D.07 Escasa innovación y valor añadido en la economía local, con una escasa presencia de empresas y trabajadores en ámbitos de actividad especializados en conocimiento. D.08 Falta de mano de obra en determinados sectores D.09 Falta de recursos públicos y privados para el desarrollo de actuaciones de impulso y fomento de la actividad económica local y de programas de ayudas y estímulos. D.10 Alto nivel de desempleo y empleo precarizado, con elevada tasa de paro de larga duración, inestabilidad laboral o reducidos niveles retributivos.	A.01 Procesos de dispersión territorial en suelos de uso industrial. A.02 Elevada tasa de desempleo en el ámbito territorial. A.03 Tendencia al decrecimiento económico y poblacional motivado por el impulso o la mayor actividad y atractivo de municipios contiguos y/o más influyentes/atractivos dentro de su AM. A.04 Destrucción del tejido empresarial local, ante la proximidad de grandes centros comerciales, con especial impacto en pequeñas y medianas empresas. A.05 Obsolescencia o abandono de grandes áreas industriales, debido a factores como la pérdida de competitividad, procesos de reconversión u otras circunstancias. A.06 Insuficiencia de medidas de apoyo al emprendimiento y a la implantación empresarial, a través de estímulos como las ayudas económicas o ventajas en la financiación. A.07 Vulnerabilidad del sector agrícola del entorno, por estar en situación de declive o pendiente de procesos estratégicos de reposicionamiento en el mercado. A.08 Escasa cultura exportadora, en un contexto de globalización y de insuficiente coordinación entre el sector público y el tejido empresarial. A.09 Impacto de la automatización y la digitalización sobre el empleo, con riesgo de polarización del mercado laboral y exclusión de colectivos con menor cualificación.
FORTALEZAS	OPORTUNIDADES
F.01 Buena conexión a las infraestructuras y a la trama urbana de los polígonos industriales F.02 Ampliación de las actividades manufactureras o productivas de transformación, generan un amplio servicio a la producción, al transporte y a la distribución. F.03 Localización óptima para actividades productivas con alta rotación de transporte o gran volumen de almacenaje, actividades de mensajería y paquetería. F.04 Localización óptima para actividades industriales centradas en la creatividad y conocimiento vinculadas a los diversos PERTES del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR). F.05 Activos culturales, patrimoniales y paisajísticos, como elementos clave para fomentar y/o enriquecer la actividad turística, la economía y el empleo. F.06 Programas locales de empleo y de fomento de actividades económicas, orientados a determinados colectivos (p.ej. Municipios por la Economía del Bien Común). F.07 Existencia de una amplia oferta hotelera y de restauración, que mejora el atractivo y favorece la actividad turística y el empleo en la ciudad. F.08 Capacidad de atracción de inversión y capital, que puede acarrear una mejora en la oferta de empleo para los ciudadanos.	O.01 Potencialidad de las redes policéntricas de ciudades como punto de atracción para fomentar y/o implantar actividades económicas. O.02 Transformación urbanística en espacios de oportunidad, como el reciclaje de espacios obsoletos, reurbanización de espacios para acoger nuevas actividades O.03 Posibilidad de aumentar la mixticidad de usos, inclusión de actividades no puramente industriales. O.04 Diseño de espacios adecuados, tamaños de parcela medios, para los sistemas productivos o de almacenaje más recientes. O.05 Revisión de los equipamientos y espacios libres de los espacios industriales a escala metropolitana O.06 Nuevas actividades industriales basadas en el conocimiento, aplicación escalonada de las tecnologías de la información O.07 Aumento de la interdependencia y complementariedades de muchas actividades industriales y de servicios. O.08 Inversiones públicas y privadas orientadas a generar actividad económica innovadora y emprendedora (programas financiados por los fondos europeos) O.09 Políticas autonómicas y nacionales en relación con la rehabilitación, regeneración y renovación urbana como motor de empleo, y reactivador de la construcción.

- | | |
|--|---|
| <p>F.09 Capacidad de creación de empleo en sectores altamente especializados como, por ejemplo, la aeronáutica, la construcción naval o la industria farmacéutica.</p> <p>F.10 Fuerte dinamismo empresarial en algunas áreas urbanas, que incide en un incremento en el número de empresas, capacidad emprendedora y asociacionismo empresarial.</p> <p>F.11 Presencia de universidades, centros de investigación, parques científicos y tecnológicos que actúan como motores de innovación y transferencia de conocimiento al tejido productivo.</p> | <p>O.10 Programas de fomento de la expansión de empresas y la promoción exterior de productos locales, en un contexto de globalización.</p> <p>O.11 Estrategias de potenciación de la industria agroalimentaria y del sector logístico, para diversificar y fomentar la actividad económica con los recursos del entorno rural.</p> <p>O.12 Programas de fomento del emprendimiento, en especial dirigido a los jóvenes o a colectivos caracterizados por un mayor déficit en formación para el empleo.</p> <p>O.14 Disponibilidad de fondos europeos y programas estatales vinculados al Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, como palanca para la modernización de los espacios productivos, la diversificación económica y la creación de empleo de calidad en el ámbito metropolitano.</p> <p>O.15 Revalorización de la economía local y de proximidad como elemento clave para mantener la vida urbana, que contribuye a la cohesión social y a la mejora de la movilidad metropolitana con la reducción de desplazamientos con fines lúdicos.</p> |
|--|---|

DAFO OBJETIVO 8.- GARANTIZAR EL ACCESO A LA VIVIENDA

DEBILIDADES	AMENAZAS
D.01 Dificultades de acceso a la vivienda como consecuencia del elevado precio, la escasez de oferta adecuada o la insuficiencia de ayudas locales. D.02 Segregación espacial y posteriormente social debido a la desigualdad de rentas tanto respecto a la gran urbe (las áreas metropolitanas acogen a quienes no pueden permitirse vivir en el centro de la ciudad por lo elevado de sus precios) como entre distintas áreas diferenciadas por el precio del suelo. D.03 Escasez de vivienda social a precio asequible para hogares con bajos niveles de renta con prácticamente ausencia del régimen de alquiler social, especialmente en municipios centrales y ámbitos de elevada tensión residencial de las áreas metropolitanas. D.04 Baja eficiencia energética, deficiente conservación, problemas de accesibilidad en una gran parte del parque edificatorio y, en particular, en el parque de vivienda. D.05 Existencia de ámbitos con infravivienda y asentamientos residenciales informales, incluidos procesos de chabolismo, que no cumplen condiciones mínimas de habitabilidad, seguridad y adecuación residencial en determinados entornos urbanos. D.06 Ausencia de una estrategia de vivienda coordinada a escala metropolitana que permita equilibrar oferta, tipologías, precios y localización, superando la fragmentación de las políticas municipales. D.07 Desajuste entre el parque de vivienda existente y las nuevas realidades demográficas y sociales (hogares unipersonales, envejecimiento, diversidad familiar, movilidad residencial), con una oferta poco flexible y escasamente adaptada.	A.01 Desajustes del mercado residencial: escasez de oferta de vivienda, inadecuada localización, desajuste de tipología de vivienda con la realidad de los hogares actuales. A.02 Dificultades para acceder a la vivienda de la población joven, lo que dificulta la emancipación y la formación de nuevos hogares. Complejidad y dispersión normativa a nivel supramunicipal, en materias como la accesibilidad, la eficiencia energética o la protección del patrimonio. A.04 Escaso peso del parque en alquiler, como régimen de tenencia, que limita la movilidad residencial, dificulta el acceso a la vivienda de colectivos vulnerables y reduce la capacidad de respuesta del sistema residencial ante cambios sociales y económicos. A.05 Aparición de nuevas realidades demográficas y tipologías de hogares (envejecimiento, hogares unipersonales, movilidad residencial forzada) que tensionan un parque de vivienda poco flexible y dificultan el acceso a soluciones residenciales adecuadas. A.06 Creciente peso de la vivienda como activo financiero y de inversión, que reduce la oferta disponible para uso residencial habitual y presiona al alza los precios. A.07 Expansión de la Vivienda de Uso Turístico (VUT) y de los alojamientos temporales que reduce la oferta disponible para uso residencial habitual y presiona al alza los precios. A.08 Incremento de los costes energéticos y de los efectos del cambio climático sobre la habitabilidad de la vivienda, especialmente en edificios no adaptados térmicamente.
FORTALEZAS	OPORTUNIDADES
F.01 Actuaciones recientes de rehabilitación edificatoria del parque de viviendas, en el marco de programas públicos de ayudas a nivel local. F.02 Elevada cualificación y conocimiento en la promoción de vivienda protegida, a través de experiencias anteriores llevadas a cabo en la ciudad. F.03 Capacidad de atracción de la inversión productiva y de capital al sector de la construcción y la promoción inmobiliaria en el área metropolitana F.04 Actuaciones integradas de vivienda y suelo en zonas urbanas degradadas, en las que se han llevado a cabo acciones de mejora social, económica y ambiental. F.04 Actuaciones integradas de regeneración de ámbitos industriales obsoletos bien conectados que permiten ampliar el parque de vivienda y mantener el modelo compacto F.05 Incremento del uso residencial del centro urbano, como resultado de operaciones de regeneración o renovación urbanas desarrolladas en dichos entornos. F.06 Factor determinante en la organización social por ser el elemento básico del medio urbano y puede ser un elemento clave en la cohesión e integración de las áreas metropolitanas.	O.01 Programas y políticas autonómicas, nacionales y europeas de fomento de la rehabilitación, regeneración y renovación urbana. O.02 Políticas públicas y programas de promoción de energías renovables y la eficiencia energética en la edificación y en las viviendas. O.03 Programas nacionales y autonómicos en materia de vivienda, como marco para la aprobación de incentivos para la oferta de vivienda en alquiler a precio asequible y homogéneamente distribuido en el territorio. O.04 Reorientación del sector de la construcción hacia la rehabilitación edificatoria, caracterizado por su mayor resistencia a los efectos de la crisis económica, con menos consumo de recursos. O.05 Actuaciones de promoción de vivienda protegida tanto de nueva construcción, como especialmente, de rehabilitación para satisfacer la demanda de vivienda. O.06 Significativa proporción del parque de viviendas en desuso que puede permitir su incorporación a la oferta de vivienda en zonas de alta demanda metropolitana. O.07 Desarrollo de nuevos modelos de vivienda y convivencia (cohousing, vivienda intergeneracional, alquiler asequible, vivienda dotacional) adaptados a las nuevas demandas sociales.

F.07 Amplio **parque residencial existente con capacidad de ser rehabilitado, adaptado y mejorado** desde el punto de vista energético, funcional y de accesibilidad.

O.08 **Abundantes superficies de suelo apto para su desarrollo residencial compacto** que dé respuesta a la necesidad de vivienda actual, a corto o medio plazo.

BORRADOR

DAFO OBJETIVO 9.- LIDERAR Y FOMENTAR LA INNOVACIÓN DIGITAL

DEBILIDADES	AMENAZAS
D.01 Brecha digital entre municipios de la misma área metropolitana, que dificulta la coordinación y el trabajo en red. En líneas generales los municipios centrales tienen mayor grado de implantación y capacitación tecnológica. D.02 Fragmentación institucional y tecnológica en el ámbito metropolitano. Numerosas plataformas con problemas de interoperabilidad. D.03 Insuficientes servicios de administración electrónica en los municipios de menor tamaño, que incide en la coordinación de servicios digitales a escala funcional. D.04 Déficits de capacidades técnicas y de recursos humanos especializados en digitalización y gestión inteligente en muchas administraciones locales, especialmente en municipios de menor tamaño. D.05 Ausencia de una estrategia digital compartida a escala metropolitana que coordine infraestructuras, servicios, datos y plataformas digitales entre municipios. D.06 Escasa incorporación de las TICs en la gestión urbana, especialmente, en algunos municipios del área metropolitana en las que no se ha avanzado hacia Smart Cities en los distintos ámbitos. D.07 Insuficiente ritmo de incorporación de las TIC, especialmente en pequeñas y grandes empresas que limita su competitividad. D.08 Brecha digital en sectores de la población, por la insuficiencia o inadecuación de la red, el acceso a Internet o por la inexistencia de servicios digitales adecuados. D.11 Escasa utilización, con carácter general, de la Administración electrónica y de las aplicaciones municipales por parte de los ciudadanos, motivado en gran parte por una falta de formación en el uso de las tecnologías.	A.01 Desigualdad en la capacidad de adaptación tecnológica del tejido empresarial de la misma área metropolitana por diversos factores, localización, tamaño o actividad principal de la empresa. A.02 Progresivo envejecimiento de la población que conlleva el aumento del peso de la denominada cuarta edad, que se configurará como un colectivo social con especiales dificultades para el acceso a las nuevas tecnologías. A.03 Escasez de recursos económicos para mantener y transformar los servicios que presta la Administración electrónica a nivel local. A.04 Bajo aprovechamiento de las TIC como elemento de cohesión social y de mejora de las oportunidades de los colectivos más desfavorecidos. A.05 Problemas asociados a la “sociedad digital”: plataformas online para alojamiento, actividades informales o delictivas, control de datos, restricciones de libertad... A.06 Desajuste entre las nuevas demandas y las soluciones (inmobiliarias, normativas, de stock), y aparición de demandas que requieren nuevas ofertas (tipos, reglas...). A.07 Riesgo de ampliación de la brecha digital territorial y social, afectando especialmente a personas con menor formación, hogares vulnerables y municipios con menor capacidad tecnológica. A.08 Dependencia creciente de plataformas y proveedores tecnológicos externos, con riesgos asociados a la soberanía del dato, la seguridad y la continuidad de los servicios.
FORTALEZAS	OPORTUNIDADES
F.01 Numerosas iniciativas vinculadas a las Smart Cities, especialmente en municipios localizados en las áreas metropolitanas. F.02 Abundancia de estrategias y planes estatales, orientados a la aplicación de las TIC para ayudar a la gestión más eficiente de los servicios. F.03 Mejora de la eficiencia en la gestión de servicios metropolitanos, especialmente en los servicios de movilidad, gestión de consumos y residuos F.04 Buena competitividad de las empresas vinculadas a las TIC y a la I+D+i, lo que supone un elemento clave para la orientación estratégica del tejido productivo local. F.05 Existencia de un tejido industrial con perfil adaptado a la innovación, por la proximidad de parques científicos o tecnológicos o centros de innovación. F.06 Aparición de nuevas centralidades urbanas, parques científicos, hubs tecnológicos que atraen talento y empleo cualificado. F.07 Presencia de un ecosistema empresarial, académico y tecnológico con capacidad para desarrollar soluciones digitales aplicadas a la gestión urbana. O.07 Las nuevas centralidades que precisan las áreas metropolitanas están suponiendo un ámbito de innovación	O.01 Importante recorrido de mejora en el nivel de digitalización de los territorios, que permitirá una mejor gestión de los servicios. O.02 Mejora de la eficiencia en los servicios locales a través de la Administración electrónica local, con una simplificación de trámites administrativos y reducción de costes. O.03 Oportunidad de aprovechar el talento formado en el ámbito universitario, como palanca para impulsar la innovación y la transformación de la ciudad. O.04 Lograr un mayor trabajo en red de Administración, empresas y ciudadanos, a través de nuevas estrategias de comunicación en la era digital. O.05 Importante peso de la mejora de la conectividad digital como factor determinante y de atracción para el desarrollo de actividades económicas. O.06 Iniciativas para el uso de las TIC en la actividad turística y para favorecer la dinamización del turismo industrial o de negocios asociado a la oferta tecnológica e industrial. O.07 Fomentar el uso de las TIC entre la población, a través de la realización de campañas de información para su utilización o cursos de formación a determinados colectivos.

y fomento de la creatividad a través de las tecnologías, sobre todo en el mambito de la movilidad

- F.08 **Motivación ciudadana para la utilización de las TICs**, en un contexto de interés y extensión de nuevas iniciativas y proyectos, por ejemplo, en el ámbito de la movilidad.

O.08 **Potenciar la innovación en sectores tradicionales**, especialmente en el sector comercial de tamaño medio y pequeño, a través de una mayor introducción las TIC.

- O.09 **Impulso de la digitalización administrativa y de los sistemas de información urbana asociados a la Agenda Urbana Española**, que permite avanzar hacia modelos de gestión más eficientes, transparentes y basados en indicadores comunes a escala metropolitana.

BORRADOR

DAFO OBJETIVO 10.- INSTRUMENTOS Y GOBERNANZA

DEBILIDADES	AMENAZAS
D.01 Fragmentación institucional metropolitana, implantación desigual y limitada de las áreas metropolitanas recogidas en la legislación básica. D.02 Envejecimiento del planeamiento urbanístico municipal, vinculados a modelos expansivos de crecimiento, que puede dificultar el avance hacia los nuevos retos de regeneración urbana y fomento de un modelo metropolitano en red de núcleos compactos. D.03 Estructura y capacidad de las áreas metropolitanas insuficiente para elaborar estrategias integradas y poder acceder a fuentes de financiación, así como para su gestión. D.04 La inexistencia de procesos institucionalizados para definir un modelo de gobernanza metropolitana que tenga en cuenta sus complejidades. D.05 Ausencia de una definición homogénea y jurídicamente consolidada de las áreas metropolitanas, lo que genera superposición de delimitaciones, inseguridad institucional y dificultades para la planificación y gestión supramunicipal. D.06 Insuficientes instrumentos estables de análisis, seguimiento y observación metropolitana (observatorios, sistemas de indicadores compartidos), y de cultura de evaluación, seguimiento y rendición de cuentas de las políticas públicas metropolitanas, con limitada utilización de indicadores comunes y sistemas de monitorización. D.07 Fragmentación institucional y competencial entre administraciones locales, autonómicas y estatales, que dificulta la toma de decisiones coordinadas y la implementación de políticas urbanas a escala metropolitana.	A.01 Planificación territorial insuficiente o deficiente, con importantes diferencias entre comunidades autónomas. con una ausencia de coordinación entre instrumentos de carácter supramunicipal e instrumentos locales. A.02 Rigidez normativa y administrativa para la reutilización de dotaciones y espacios públicos, y para la inserción de nuevos usos en caso de “infrautilización” A.03 Difícil convivencia de las distintas planificaciones sectoriales y la planificación local A.04 Competición competencial localista y autonómica. Falta de coordinación entre administraciones. Rechazo a ceder espacio y competencias. A.05 La escala de los procesos no es coincidente con los diferentes límites jurisdiccionales de las administraciones públicas implicadas. A.06 El crecimiento de la desigualdad urbana y su reflejo en la segregación residencial entre mercados de vivienda excesivamente localistas. Riesgo de fracturas sociales y degradación. A.07 Riesgo de mantenimiento de estructuras administrativas rígidas y procedimientos poco flexibles que dificultan la adaptación de la gobernanza metropolitana a nuevas demandas y escenarios cambiantes. A.08 Persistencia de dinámicas de competencia y localismo institucional entre distintas administraciones, que generan ineficiencias y dificultan la cooperación metropolitana. A.09 Dependencia de financiación externa y coyuntural (fondos estatales, europeos, subvenciones finalistas), que puede comprometer la continuidad de las políticas metropolitanas a medio y largo plazo. A.10 Complejidad y dispersión normativa a nivel supramunicipal, en materias como la accesibilidad, la eficiencia energética o la protección del patrimonio. A.11 Inexistencia de una gobernanza adecuada que permita adelantarse a la consolidación de problemas futuros.
FORTALEZAS	OPORTUNIDADES
F.01 Experiencia en iniciativas de desarrollo sostenible y utilización de instrumentos de planificación urbanística y territorial. F.02 Existencia de Instituciones y estructuras que generan procesos de innovación y de creatividad, como el ámbito universitario y académico o de la investigación aplicada. F.03 Revisión de los instrumentos de planeamiento urbanístico, para su adecuación a la realidad actual, incluyendo en ocasiones iniciativas de desclasificación de suelo. F.04 Modelo descentralizado español, que permite a las administraciones públicas adaptarse a las necesidades de distintos ámbitos funcionales. F.05 Existencia de políticas, planes, programas y actuaciones relacionadas con los distintos ejes estratégicos de esta Agenda Urbana Española. F.06 Ámbitos funcionales con ciertos factores que favorece la cooperación intermunicipal, generación de economía de escala, proximidad, conexión en red.	O.01 Elaboración de nuevos Planes Territoriales Integrados e instrumentos de ordenación del territorio en zonas de nuevas sinergias e influencias entre ciudades. O.02 La Agenda Urbana Española como marco estratégico integrador que facilita la coordinación multinivel, la convergencia de políticas sectoriales y la definición de proyectos prioritarios y mecanismos de gobernanza metropolitana compartidos. O.03 Mejora de la eficiencia en los servicios metropolitanos a través de la Administración electrónica local, con una simplificación de trámites administrativos y reducción de costes. O.04 Una vez que se cuente con un Plan /Agenda Urbana metropolitana, configurar un órgano metropolitano estable que permita definir e implantar un Plan Director Urbanístico. O.05 Oportunidad para crear grupos de trabajo entre municipios limítrofes que, poco a poco, y de manera voluntaria, vayan generando inercias de trabajo que aborde los problemas de manera coordinada en ausencia de una organización institucionalizada

F.07 Existencia de experiencias de cooperación intermunicipal y supramunicipal (consorcios, mancomunidades, redes), que pueden reforzarse y ampliarse.

O.06 Impulso de modelos de gobernanza y gestión de los servicios urbanos basados en datos interoperables y compartidos, que mejoren la eficiencia, la transparencia y la calidad de los servicios públicos a escala metropolitana.

4.- MARCO ESTRATÉGICO

OBJETIVO ESTRATÉGICO 1: ORDENAR EL TERRITORIO Y HACER UN USO RACIONAL DEL SUELO, CONSERVARLO Y PROTEGERLO.

OBJETIVO ESPECÍFICO 1.1. ORDENAR EL SUELO DE MANERA COMPATIBLE CON SU ENTORNO TERRITORIAL

OBJETIVO ESPECÍFICO 1.2. CONSERVAR Y MEJORAR EL PATRIMONIO NATURAL Y CULTURAL Y PROTEGER EL PAISAJE

OBJETIVO ESPECÍFICO 1.3. MEJORAR LAS INFRAESTRUCTURAS VERDES Y AZULES Y VINCULARLAS CON EL CONTEXTO NATURAL

OBJETIVO ESTRATÉGICO 2: EVITAR LA DISPERSIÓN URBANA Y FOMENTAR EL EQUILIBRIO TERRITORIAL.

OBJETIVO ESPECÍFICO 2.1. DEFINIR UN MODELO SUPRAMUNICIPAL QUE FOMENTE LA COMPACIDAD, EL EQUILIBRIO Y LA DOTACIÓN DE SERVICIOS BÁSICOS.

OBJETIVO ESPECÍFICO 2.2. GARANTIZAR LA COMPLEJIDAD FUNCIONAL Y LA DIVERSIDAD DE USOS

OBJETIVO ESPECÍFICO 2.3. GARANTIZAR LA CALIDAD Y LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS.

OBJETIVO ESPECÍFICO 2.4. MEJORAR EL MEDIO AMBIENTE URBANO Y METROPOLITANO Y REDUCIR LA CONTAMINACIÓN

OBJETIVO ESPECÍFICO 2.5. IMPULSAR LA REGENERACIÓN URBANA.

OBJETIVO ESPECÍFICO 2.6. MEJORAR LA CALIDAD Y LA SOSTENIBILIDAD DE LOS EDIFICIOS.

OBJETIVO ESTRATÉGICO 3.- PREVENIR Y REDUCIR LOS IMPACTOS DEL CAMBIO CLIMÁTICO Y MEJORAR LA RESILIENCIA.

OBJETIVO ESPECÍFICO 3.1. ADAPTAR EL MODELO TERRITORIAL Y URBANO A LOS EFECTOS DEL CAMBIO CLIMÁTICO Y AVANZAR EN SU PREVENCIÓN

OBJETIVO ESPECÍFICO 3.2. REDUCIR LAS EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO.

OBJETIVO ESPECÍFICO 3.3. MEJORAR LA RESILIENCIA FRENTE AL CAMBIO CLIMÁTICO

OBJETIVO ESTRATÉGICO 4: HACER UNA GESTIÓN SOSTENIBLE DE LOS RECURSOS Y FAVORECER LA ECONOMÍA CIRCULAR

OBJETIVO ESPECÍFICO 4.1. SER MÁS EFICIENTES ENERGÉTICAMENTE Y AHORRAR ENERGÍA.

OBJETIVO ESPECÍFICO 4.2. OPTIMIZAR Y REDUCIR EL CONSUMO DE AGUA.

OBJETIVO ESPECÍFICO 4.3. FOMENTAR EL CICLO DE LOS MATERIALES.

OBJETIVO ESPECÍFICO 4.4. REDUCIR LOS RESIDUOS Y FAVORECER SU RECICLAJE.

OBJETIVO ESTRATÉGICO 5: FAVORECER LA PROXIMIDAD, LA CONECTIVIDAD Y LA MOVILIDAD SOSTENIBLE.

OBJETIVO ESPECÍFICO 5.1. FAVORECER LOS ENTORNOS DE PROXIMIDAD Y LA CONECTIVIDAD DEL TERRITORIO

OBJETIVO ESPECÍFICO 5.2. POTENCIAR MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES.

OBJETIVO ESTRATÉGICO 6: FOMENTAR LA COHESIÓN SOCIAL Y BUSCAR LA EQUITAD.

OBJETIVO ESPECÍFICO 6.1. REDUCIR EL RIESGO DE POBREZA Y EXCLUSIÓN SOCIAL EN ENTORNOS URBANOS DESFAVORECIDOS

OBJETIVO ESPECÍFICO 6.2. BUSCAR LA IGUALDAD DE OPORTUNIDADES DESDE UNA PERSPECTIVA DE GÉNERO, EDAD Y DISCAPACIDAD.

OBJETIVO ESTRATÉGICO 7: IMPULSAR Y FAVORECER LA ECONOMÍA URBANA Y TERRITORIAL

OBJETIVO ESPECÍFICO 7.1. BUSCAR LA PRODUCTIVIDAD LOCAL, LA GENERACIÓN DE EMPLEO Y LA DINAMIZACIÓN Y DIVERSIFICACIÓN DE LA ACTIVIDAD ECONÓMICA

OBJETIVO ESPECÍFICO 7.2. FOMENTAR EL TURISMO INTELIGENTE, SOSTENIBLE Y DE CALIDAD Y LOS SECTORES CLAVE DE LA ECONOMÍA LOCAL

OBJETIVO ESTRATÉGICO 8: GARANTIZAR EL ACCESO A LA VIVIENDA

OBJETIVO ESPECÍFICO 8.1. FOMENTAR LA EXISTENCIA DE UN PARQUE DE VIVIENDA ADECUADO A PRECIO ASEQUIBLE

OBJETIVO ESPECÍFICO 8.2. GARANTIZAR EL ACCESO A LA VIVIENDA, ESPECIALMENTE DE LOS COLECTIVOS MÁS VULNERABLES

OBJETIVO ESTRATÉGICO 9: LIDERAR Y FOMENTAR LA INNOVACIÓN Y EL USO DE LAS TECNOLOGÍAS.

OBJETIVO ESPECÍFICO 9.1. FAVORECER LA SOCIEDAD DEL CONOCIMIENTO Y AVANZAR HACIA EL DESARROLLO DE LAS CIUDADES INTELIGENTES (SMART CITIES)

OBJETIVO ESPECÍFICO 9.2. FOMENTAR LA ADMINISTRACIÓN ELECTRÓNICA Y REDUCIR LA BRECHA DIGITAL

OBJETIVO ESTRATÉGICO 10: MEJORAR LOS INSTRUMENTOS DE INTERVENCIÓN Y LA GOBERNANZA .

OBJETIVO ESPECÍFICO 10.1. LOGRAR UN MARCO NORMATIVO Y DE PLANEAMIENTO ACTUALIZADO, FLEXIBLE Y SIMPLIFICADO QUE MEJORE, TAMBIÉN, LA GESTIÓN.

OBJETIVO ESPECÍFICO 10.2. ASEGURAR LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA, LA TRANSPARENCIA Y FAVORECER LA GOBERNANZA MULTINIVEL.

OBJETIVO ESPECÍFICO 10.3. IMPULSAR LA CAPACITACIÓN LOCAL Y MEJORAR LA FINANCIACIÓN.

OBJETIVO ESPECÍFICO 10.4. DISEÑAR Y PONER EN MARCHA CAMPAÑAS DE FORMACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN EN MATERIA URBANA, ASÍ COMO DE INTERCAMBIO Y DIFUSIÓN DEL CONOCIMIENTO.

5.- LÍNEAS DE ACTUACIÓN

OBJETIVO ESTRATÉGICO 1: ORDENAR EL TERRITORIO Y HACER UN USO RACIONAL DEL SUELO, CONSERVARLO Y PROTEGERLO.

Las áreas metropolitanas españolas han concentrado durante las últimas décadas gran parte del crecimiento urbano, residencial y económico del país. Este proceso se ha apoyado principalmente en la expansión periférica y en la progresiva integración funcional de municipios conectados mediante grandes infraestructuras de transporte.

La dispersión urbana, la especialización funcional del territorio y la extensión de modelos de baja densidad han incrementado el consumo de suelo, la artificialización del territorio y la ocupación de espacios agrícolas, forestales y

periurbanos. Como consecuencia, se han consolidado estructuras metropolitanas fragmentadas, altamente dependientes de la movilidad motorizada y con importantes desequilibrios entre municipios centrales y los municipios del entorno.

OBJETIVO ESPECÍFICO 1.1. ORDENAR EL SUELO DE MANERA COMPATIBLE CON SU ENTORNO TERRITORIAL

LÍNEAS DE ACTUACIÓN

Elaborar un diagnóstico basado en dinámicas funcionales reales (movilidad, actividad económica, estructura urbana), que permita ajustar la planificación a la escala efectiva del territorio.

Asignar los usos del suelo en coherencia con las características el contexto territorial **en** el que se encuentra el municipio, con una perspectiva, funcional y/o metropolitana y de continuidad territorial.

Priorizar un modelo de **ocupación del suelo compacto**, con una perspectiva supramunicipal, que evite el consumo innecesario de suelo y fomentar la regeneración, reciclaje y reutilización de suelos urbanos degradados o infrautilizados frente a nuevos desarrollos.

Coordinar a escala supramunicipal las delimitaciones de **Suelo No Urbanizable** (Especialmente Protegido y Común) en el planeamiento urbanístico, garantizando la coherencia territorial y ecológica y con especial atención a los riesgos naturales.

Coordinar a escala supramunicipal el dimensionado de **Suelo Urbanizable** para atender las necesidades de suelo residencial, usos productivos, etc. realizando un análisis de la demanda y la oferta (suelos clasificados, suelos sin desarrollar, suelos vacantes, etc.) a escala supramunicipal.

Impulsar la planificación y el diseño conjunto de **infraestructuras verdes y azules** con carácter supramunicipal, de manera que permitan dar continuidad al territorio.

Definir con precisión los espacios de transición entre los suelos urbanos y los espacios naturales o agrícolas del área funcional o metropolitana, con arreglo a los criterios ambientales y paisajísticos, así como establecer los mecanismos de gestión conjunta necesarios para su tratamiento.

Aprovechar los espacios de transición urbana y de mezcla de funciones urbana, agraria y natural, como lugares de intercambio **de producción alimentaria de proximidad**, que permitan generar mercados de productores que acorten distancias entre la producción, la elaboración, la distribución, la comercialización, y el consumo de alimentos, promoviendo circuitos cortos de comercialización y reduciendo la huella ambiental del sistema alimentario.

Articular las **franjas de transición** entre las áreas residenciales y los suelos de uso industrial, garantizando su adecuada integración social, funcional, ambiental y paisajística, y favoreciendo una convivencia equilibrada entre los distintos usos.

OBJETIVO ESPECÍFICO 1.2. CONSERVAR Y MEJORAR EL PATRIMONIO NATURAL Y CULTURAL Y PROTEGER EL PAISAJE
--

LÍNEAS DE ACTUACIÓN

Elaborar un **mapa de los recursos naturales, paisajísticos y culturales** del entorno metropolitano, incluyendo sus necesidades y su potencial de gestión común.

Diseñar una “**red de caminos rurales metropolitanos**” que conecten entre sí el territorio y los puntos susceptibles de valor patrimonial, paisajístico, cultural y etnográfico de los diferentes municipios, acondicionados con criterios de accesibilidad para peatones y renaturalización (arbolado y permeabilización) del entorno.

Mantener y rehabilitar las **infraestructuras agrarias y culturales** que articulan el territorio: caminos, puentes, acequias, drenajes, casas de campo, secaderos de tabaco, etc., favoreciendo la conservación y restauración de elementos del paisaje agrario y la arquitectura tradicional que faciliten la construcción de identidades ciudadanas.

Impulsar el mantenimiento y la gestión conjunta de los diferentes estratos de vegetación y la red de arbolado de los **caminos rurales metropolitanos**, de manera que se mejore la calidad del paisaje y se contribuya a la reducción del efecto isla de calor apostando por especies que se adapten al cambio climático y favorezcan la resiliencia.

Impulsar la creación de **paisajes heterogéneos** en mosaico con mayor diversidad de cubiertas vegetales que generan una mayor diferenciación de hábitats y que permiten acoger una mayor biodiversidad.

Preservar y mejorar los **espacios azules, promoviendo la biodiversidad** acuática y la recuperación **de las especies autóctonas**.

Definir protocolos de alerta temprana de especies invasoras y de vigilancia y protección de **la fauna silvestre autóctona**, facilitando, a través de la recopilación de datos sobre sus causas de mortalidad y características singulares, su rescate, rehabilitación y reintroducción.

En las zonas próximas a corredores ecológicos, prestar especial atención a la reducción de la **contaminación lumínica** y a la adaptación del **diseño arquitectónico** que prevengan las colisiones de aves.

Impulsar la conservación y restauración de edificios representativos o capaces de generar impacto en el **paisaje cotidiano** del área metropolitana, diseñando hitos de referencia y singularidad para los ciudadanos.

Fomentar de manera conjunta con los municipios del área funcional, la puesta en marcha de **actividades culturales y sociales**, que faciliten el encuentro y que supongan un desplazamiento desde los centros urbanos hasta las áreas más periféricas, articulando alternancia en las sedes y fomentando el equilibrio territorial.

OBJETIVO ESPECÍFICO 1.3. MEJORAR LAS INFRAESTRUCTURAS VERDES Y AZULES Y VINCULARLAS CON EL CONTEXTO NATURAL

LÍNEAS DE ACTUACIÓN

Planificar la infraestructura verde como un sistema ecológico que tenga en cuenta aspectos como la conectividad ecológica, la biodiversidad, el diseño adaptativo, el secuestro de carbono, la calidad del aire, la regulación de la hidrología y la erosión, como herramienta de adaptación, prevención y mitigación de los efectos del cambio climático.

Establecer el **orden jerárquico de las infraestructuras verdes** que permita identificar las áreas núcleo, los parques, y los corredores de conectividad ecológica, así como su integración con las zonas verdes de los núcleos urbanos del área metropolitana y su entorno territorial.

Implementar una **red de parques metropolitanos** que den cobertura al conjunto del territorio de manera equitativa, garantizando su seguridad, accesibilidad y, en su caso, el papel de **conectores** con los entornos urbanos limítrofes.

Establecer **medidas de restauración** que mejoren la funcionalidad ecológica de los hábitats mediante la adecuación de pasos; el mantenimiento y rehabilitación de infraestructuras agrarias (puentes, acequias) y los senderos paisajísticos que, además, permitan poner en valor el patrimonio natural, cultural y etnográfico.

Establecer fórmulas de **gestión integrada y conjunta** de las infraestructuras verdes, -tanto públicas como privadas-, que permitan garantizar su sostenibilidad económica, social y ambiental a largo plazo. Para ello, podrán articularse mecanismos vinculados a los servicios ecosistémicos que generan, a su potencial rentabilidad económica o a fórmulas de compensación territorial y apoyo al medio rural.

Gestionar y mantener los **cursos de agua metropolitanos** para mejorar la calidad del agua, la conectividad y mejorar su biodiversidad promoviendo actuaciones de conservación de los bosques de ribera y de limpieza y restauración de las ramblas y los torrentes.

Regenerar y poner en valor las **grandes infraestructuras hidráulicas y sus entornos** para transformarlas en **espacios multifuncionales de uso público compatibles** con la protección ambiental y patrimonial. Integrándolas en lo posible en la red de infraestructura verde y azul.

Incrementar la **permeabilidad en los suelos**, mediante la utilización de sistemas de drenaje sostenible.

Garantizar la **calidad y la funcionalidad de los bosques de cabecera**, así como incrementar las zonas permeables y de infiltración, para favorecer la recarga de acuíferos, sobre todo, en zonas con riesgo de inundación.

OBJETIVO ESTRATÉGICO 2: EVITAR LA DISPERSIÓN INTERMUNICIPAL Y FOMENTAR EL EQUILIBRIO TERRITORIAL.

La expansión urbana desarrollada durante las últimas décadas ha favorecido el crecimiento extensivo de urbanizaciones residenciales, plataformas logísticas, parques empresariales y grandes superficies comerciales en espacios periféricos, mientras numerosos tejidos urbanos consolidados presentan procesos de obsolescencia funcional, envejecimiento residencial o pérdida de actividad económica.

Este modelo ha incrementado las necesidades de movilidad, los costes de mantenimiento de infraestructuras y la dependencia del vehículo privado. Al mismo tiempo, determinados barrios y áreas urbanas presentan vulnerabilidades acumuladas vinculadas al envejecimiento edificatorio, la insuficiencia de equipamientos o la degradación del espacio público.

La regeneración urbana, la reutilización de suelos infrautilizados y la rehabilitación del parque edificado aparecen así como elementos clave para reequilibrar el desarrollo metropolitano, optimizar infraestructuras existentes y reforzar la proximidad entre vivienda, empleo y servicios.

En este contexto, las áreas metropolitanas representan una oportunidad estratégica para avanzar hacia modelos territoriales más compactos, policéntricos y equilibrados, capaces de reducir la dispersión urbana, reforzar centralidades intermedias y racionalizar la localización de actividades y servicios desde una visión supramunicipal

OBJETIVO ESPECÍFICO 2.1. DEFINIR UN MODELO INTERMUNICIPAL QUE FOMENTE LA COMPACIDAD, EL EQUILIBRIO Y LA DOTACIÓN DE SERVICIOS BÁSICOS.

LÍNEAS DE ACTUACIÓN

Orientar el **modelo periurbano** hacia un **modelo compacto, policéntrico y de proximidad**, que optimice el uso del suelo y garantice la conectividad física y funcional entre municipios, así como el acceso equilibrado a servicios.

Definir un **esquema director metropolitano** de servicios y espacios libres que refuerce la vitalidad urbana, favorezca la integración territorial y promueva un equilibrio más cohesionado entre los municipios y entre las áreas periféricas y sus centros urbanos.

Analizar las **relaciones de las ciudades metropolitanas entre sí**, con los municipios de menor tamaño y con las grandes infraestructuras, los espacios naturales protegidos y el entorno periurbano, mediante un diagnóstico de los equipamientos municipales, sus posibilidades de desarrollo y sus principales retos.

Identificar y plantear la “vocación metropolitana” de cada ámbito, permitiendo y desarrollando centralidades complementarias.

Unificar un criterio a nivel metropolitano para diferenciar y jerarquizar por **categorías funcionales las calles de la red viaria** y para redefinir las estructuras urbanas introduciendo elementos de identidad y orientación.

Promover la intensificación y la diversidad de usos incrementando la **heterogeneidad tipológica y la densidad de las viviendas** en localizaciones que generar centralidades y ejes de vertebración urbana.

Transformar los **espacios residuales adyacentes a las infraestructuras** de transporte o a las discontinuidades metropolitanas para convertirlos en espacios públicos de integración.

Valorar la posibilidad de **desclasificar suelos sin desarrollar**, posibilitado su recuperación funcional y física, garantizando su uso racional y optimizando del suelo consolidado.

Reforzar el papel de las **centralidades intermedias** como nodos de prestación de servicios y articulación territorial, especialmente en áreas funcionales con desequilibrios entre municipios y en las áreas metropolitanas.

Diseñar e impulsar, teniendo en cuenta la **perspectiva de género y de cuidados**, la existencia de equipamientos compartidos entre municipios como: bibliotecas, polideportivos y centros culturales o sanitarios que sirvan a varios municipios, con gestión y financiación conjunta proporcionada.

Promover la **transformación de cubiertas en activos comunitarios y ambientales**, favoreciendo la implantación de sistemas de captación de energía, cubiertas verdes, espacios comunitarios o iniciativas de compostaje.

OBJETIVO ESPECÍFICO 2.2. GARANTIZAR LA COMPLEJIDAD FUNCIONAL Y LA DIVERSIDAD DE USOS

LÍNEAS DE ACTUACIÓN

Identificar los elementos con capacidad de **vertebración metropolitana**: agua, caminos, intersecciones, hitos patrimoniales, equipamientos, etc., y utilizarlos en aras de conseguir una mayor continuidad territorial y de acceso a servicios, sin obviar la memoria del lugar.

Promover una distribución equilibrada de **actividades económicas, equipamientos y servicios** de escala supramunicipal, evitando procesos de especialización extrema y dependencia funcional entre municipios y reforzando la autosuficiencia cotidiana de los distintos ámbitos urbanos.

Planificar la inclusión de actividades que permitan **romper la monofuncionalidad** de los barrios más periféricos y que actúan como borde con otros municipios, rompiendo el **efecto frontera**.

Generar **valores de centralidad** que permitan coordinar entre los municipios limítrofes el acceso a los servicios básicos más cercanos a su residencia, para ofrecer un carácter de continuidad.

Construir **espacios y servicios públicos** que incorporen en sus diseños la mixtidad social y la mezcla de usos -servicios para las personas mayores, bibliotecas, centros de salud, escuelas, etc.-, favoreciendo espacios de **encuentro y de apropiación social**.

Fomentar para los edificios de cada tramo de vía urbana un **número elevado de actividades** de concurrencia pública que actúen como espacios “**semipúblicos**” potenciadores de la vida urbana.

Impulsar **estrategias de regeneración urbana** y reutilización adaptativa de tejidos industriales, logísticos o terciarios obsoletos, favoreciendo la implantación de usos mixtos compatibles —residenciales, productivos, dotacionales, culturales y de innovación— que contribuyan a equilibrar funcionalmente el territorio metropolitano.

OBJETIVO ESPECÍFICO 2.3. GARANTIZAR LA CALIDAD Y LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS.
--

LÍNEAS DE ACTUACIÓN

Racionalizar y mejorar las instalaciones e **infraestructuras de comunicaciones** - ferroviarias, carreteras, etc.-, evitando generar fronteras que rompan la estructura urbana y priorizando su permeabilidad e integración con los tejidos urbanos.

Integrar en la trama urbana las vías de gran velocidad que se han visto absorbidas por el crecimiento urbano y aumentar su permeabilidad y su conectividad para potenciar la conexión ciclo-peatonal del núcleo principal (u otras poblaciones) con el entorno territorial.

Garantizar la seguridad vial con medidas preventivas como el diseño de cruces e intersecciones tanto en las vías de circunvalación - ramales de incorporación y salida - como en las calles de las tramas urbanas.

Diseñar las calles teniendo en cuenta especialmente a las personas más vulnerables y los criterios de la ciudad que cuida, dotándolas de una mayor **accesibilidad** (eliminar barreras arquitectónicas y sensoriales), mejorar la calidad del entorno, **su confort climático y seguridad**.

Fomentar y mejorar la **calidad del diseño urbano** y adaptarlo a necesidades climáticas y sociales, con el objeto de generar entornos de calidad, saludables y confortables para todos los ciudadanos

Fomentar el uso compartido y la gestión conjunta de los espacios libres de los grandes equipamientos abiertos al público general fuera del horario de uso como universidades, recintos ajardinados, etc.

OBJETIVO ESPECÍFICO 2.4. MEJORAR EL MEDIO AMBIENTE URBANO Y METROPOLITANO Y REDUCIR LA CONTAMINACIÓN

LÍNEAS DE ACTUACIÓN

Fortalecer e impulsar la **renaturalización de los espacios públicos** metropolitanos que ayuden a mitigar los efectos del cambio climático, por ejemplo, mediante la creación de **refugios climáticos** e itinerarios saludables.

Adaptar el diseño del espacio público a condiciones climáticas extremas mediante la incorporación de sombras, elementos de agua, refugios climáticos, etc.

Impulsar **la planificación y la puesta en marcha de programas de rehabilitación energética** del parque edificado existente, articulándolo con medidas de carácter social que garanticen su carácter integrado, especialmente en los **barrios más vulnerables**.

Diseñar redes de **movilidad activa** integradas con infraestructura verde que contribuyan a reducir las emisiones asociadas al tráfico rodado, favorezcan la captura de partículas contaminantes mediante la presencia de vegetación y mejoren, de este modo, la calidad del aire en las zonas urbanas más congestionadas.

Impulsar la instalación de **huertos comunitarios en suelo urbano**, utilizando suelos regenerados, reservas para sistemas, espacios liberados de las infraestructuras viarias o el uso de las cubiertas urbanas, etc.

OBJETIVO ESPECÍFICO 2.5. IMPULSAR LA REGENERACIÓN URBANA.
--

LÍNEAS DE ACTUACIÓN

Establecer una metodología dinámica que permita delimitar y actualizar las **áreas prioritarias de rehabilitación residencial urbana**. Aplicar esta metodología a través de la elaboración de **planes/estrategias municipales o supramunicipales de regeneración urbana**, que contemplen también el análisis de la viabilidad del trazado de redes de frío y calor.

Impulsar actuaciones de **regeneración y renovación urbana** de los **polígonos de viviendas o barrios más vulnerables**, con un enfoque holístico e integrado que contemple el confort climático, la eficiencia energética, la accesibilidad y medidas sociales.

Recuperar y promover la recuperación y conservación de los **espacios** existentes y de **valor histórico, cultural o paisajístico**, incorporándolos a la ciudad como parte de su composición urbana. En los municipios de costa, **integrar** al modelo urbano **el frente portuario**.

Realizar un diagnóstico de los **polígonos industriales en desuso** del área metropolitana como base de partida para valorar si es viable **regenerarlos**, poniendo especial atención a la mejora de su **urbanización y accesibilidad**.

Abrir los polígonos de viviendas haciendo más porosos los límites y disolverlos en la ciudad mediante una combinación de propuestas de interconexión, continuidad urbana y regeneración global, haciendo que funcionen como un espacio de encuentro más que de separación.

Aumentar **las condiciones de accesibilidad en y desde los polígonos de viviendas al transporte público**.

Crear **espacios de transición** en las zonas limitadas por **suelo urbano o infraestructuras de transporte** mediante **renaturalización y vegetación arbórea**.

OBJETIVO ESPECÍFICO 2.6. MEJORAR LA CALIDAD Y LA SOSTENIBILIDAD DE LOS EDIFICIOS

LÍNEAS DE ACTUACIÓN

Impulsar la puesta en marcha de actuaciones de rehabilitación y de regeneración urbana siguiendo los criterios y principios recogidos en **la Ley de Calidad de la Arquitectura** y la **New European Bauhaus**.

Mejorar **la eficiencia energética de edificios públicos ya existentes, fomentando su labor ejemplarizante**. **Completar PNRE**

Incorporar criterios de **arquitectura bioclimática** en edificios públicos de **nueva creación**.

Fomentar la **contratación de servicios energéticos** en los edificios públicos impulsando la figura del gestor energético municipal.

Fomentar la realización de estudios que recojan el análisis del **ciclo de vida de los edificios** incluyendo la energía asociada a la construcción.

Establecer medidas para **reducir la energía asociada a la construcción y a la deconstrucción** de los edificios.

Fomentar la utilización de **materiales con baja absorción** e inercia térmica en las edificaciones y la urbanización.

Reducir la incidencia de la radiación solar sobre los cerramientos de fachada, especialmente en orientaciones sur y oeste, mediante elementos de protección solar como persianas, toldos u otros sistemas de sombreado.

Mejorar el **aislamiento térmico** de los cerramientos incorporando soluciones de doble acristalamiento que permitan disminuir las ganancias de calor en verano y las pérdidas térmicas en invierno.

Impulsar **líneas de investigación orientadas al uso de nuevos materiales** en la edificación que respondan de manera más adecuada de los objetivos de sostenibilidad global.

OBJETIVO ESTRATÉGICO 3.- PREVENIR Y REDUCIR LOS IMPACTOS DEL CAMBIO CLIMÁTICO Y MEJORAR LA RESILIENCIA.

Las áreas metropolitanas concentran población, infraestructuras, actividad económica y consumo energético, lo que incrementa su vulnerabilidad frente a fenómenos climáticos extremos como inundaciones, sequías, incendios forestales u olas de calor.

La impermeabilización del suelo, la ocupación de áreas inundables, la fragmentación ecológica y la expansión urbana dispersa han reducido la capacidad de adaptación del territorio frente a los efectos del cambio climático. Al mismo tiempo, la elevada dependencia del automóvil y los modelos urbanos extensivos contribuyen significativamente a las emisiones de gases de efecto invernadero.

La adaptación y mitigación climática requieren, por tanto, estrategias metropolitanas integradas capaces de coordinar ordenación territorial, movilidad, infraestructura verde, transición energética y gestión hídrica desde una perspectiva funcional y supramunicipal.

OBJETIVO ESPECÍFICO 3.1. ADAPTAR EL MODELO TERRITORIAL Y URBANO A LOS EFECTOS DEL CAMBIO CLIMÁTICO Y AVANZAR EN SU PREVENCIÓN

LÍNEAS DE ACTUACIÓN

Desarrollar un **planeamiento sectorial, territorial y urbanístico** orientado a la prevención y reducción de los riesgos naturales, incorporando criterios específicos de adaptación climática en las infraestructuras, instalaciones y edificaciones.

Desarrollar sistemas integrados de monitorización ambiental y climática a escala metropolitana que permitan anticipar riesgos, evaluar vulnerabilidades y apoyar la toma de decisiones basada en datos en tiempo real.

Fomentar las actuaciones de **prevención y adaptación** en aquellos **suelos urbanizados** del área metropolitana susceptibles de ser afectados por **riesgos naturales**.

Generar núcleos de **biodiversidad y corredores verdes y azules** capaces de absorber e infiltrar escorrentías y de actuar como espacios de laminación frente al riesgo de inundación.

Ordenar los bordes urbanos para minimizar los factores estructurales susceptibles de favorecer el **riesgo de incendio**.

Reducir el fenómeno de la **isla de calor** incorporando cubiertas vegetales, jardines verticales en los tejidos más densos para la regulación térmica y prever más zonas verdes y arbolado en el espacio público.

Reducir la absorción de calor de fachadas y cubiertas con el uso de **pinturas reflectantes** y, en su caso, con **aislamiento**.

Fomentar el mantenimiento de la permeabilidad del suelo mediante **técnicas de urbanización de bajo impacto y sistemas de infiltración** que contribuyan al equilibrio del ciclo hidrológico.

Fomentar iniciativas para la **recogida de aguas pluviales en aljibes** y en **tanques de tormenta** contribuyendo a la reducción de las escorrentías y minimizando los daños.

Fomentar la renaturalización y la apertura de patios escolares durante periodos de verano y olas de calor **a modo de refugios climáticos y edificios multifuncionales**.

PNRE

OBJETIVO ESPECÍFICO 3.2. REDUCIR LAS EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO.

LÍNEAS DE ACTUACIÓN

Fomentar la rehabilitación energética del parque edificatorio residencial, terciario e industrial, priorizando actuaciones integrales de mejora de la eficiencia energética, autoconsumo renovable y reducción de emisiones en los ámbitos urbanos más vulnerables.

Incorporar criterios de **neutralidad climática** y reducción de huella de carbono en la planificación urbana y en la **contratación pública**.

Definir una **estrategia de modernización y renovación de los polígonos industriales** que contemple la sustitución de cubiertas de fibrocemento por soluciones basadas en el uso de energías renovables.

Impulsar redes metropolitanas de **infraestructuras verdes y soluciones basadas en la naturaleza** que contribuyan a la captura de carbono, la reducción del efecto isla de calor y la mejora de la resiliencia climática de los entornos urbanos.

Promover **sistemas logísticos y de distribución urbana** de mercancías de bajas emisiones, favoreciendo plataformas compartidas, la electrificación de flotas y la optimización de los últimos kilómetros en las áreas metropolitanas.

Reducir la dependencia del vehículo privado y los impactos de los desplazamientos motorizados mediante el fomento de un modelo urbano compacto, lo que redundará también en la reducción de sus consumos y emisiones contaminantes.

Desarrollar **Planes de Iluminación Pública Municipal** y adoptar normativas para la iluminación del espacio público que contemplen el ahorro de energía y la reducción de la contaminación lumínica.

OBJETIVO ESPECÍFICO 3.3. MEJORAR LA RESILIENCIA FRENTE AL CAMBIO CLIMÁTICO

LÍNEAS DE ACTUACIÓN

Impulsar estrategias metropolitanas de adaptación climática basadas en soluciones naturales, mediante la creación y conexión de corredores verdes y azules que contribuyan a reducir las temperaturas urbanas, mejorar la biodiversidad y mitigar los riesgos asociados a inundaciones y sequías.

Reforzar la resiliencia de las **infraestructuras críticas y de los servicios esenciales** —abastecimiento, energía, movilidad, telecomunicaciones o saneamiento— mediante sistemas redundantes, protocolos de contingencia y mecanismos de coordinación supramunicipal.

Caracterizar los riesgos de las infraestructuras de servicio y digitalización de todos los sistemas de control y de alerta temprana de infraestructuras **en clave de resiliencia**.

Priorizar y orientar acciones de resiliencia dirigidas específicamente para la población más vulnerable, para conseguir que los impactos del cambio climático no hagan mayor la **brecha de la desigualdad socioambiental**.

Incorporar o aprovechar equipamientos públicos ya existentes en los tejidos urbanos para adaptarlos como **refugios climáticos** que ayuden a mitigar los riesgos de las olas de calor y otros efectos del cambio climático.

Fomentar la recuperación y conservación de **espacios agrarios, forestales y periurbanos** como infraestructuras territoriales estratégicas para la adaptación climática, la regulación hídrica y la protección frente a fenómenos extremos.

Cooperar en el desarrollo de un **Plan de Emergencias** frente a todo tipo de riesgos, específico para el área metropolitana y su implementación con campañas de información y sensibilización a la población.

Incrementar la capacidad de drenaje e infiltración de agua al subsuelo, mediante la utilización de pavimentos permeables o la **incorporación de SUDS**.

OBJETIVO ESTRATÉGICO 4: HACER UNA GESTIÓN SOSTENIBLE DE LOS RECURSOS Y FAVORECER LA ECONOMÍA CIRCULAR.

Las áreas metropolitanas funcionan como sistemas territoriales complejos donde los flujos de energía, agua, materiales, residuos y mercancías superan ampliamente los límites administrativos municipales. En este contexto, las redes de abastecimiento y saneamiento constituyen infraestructuras críticas para garantizar el funcionamiento urbano, la salud pública y la resiliencia territorial, requiriendo una gestión integrada y coordinada a escala supramunicipal.

El modelo metabólico lineal predominante implica elevados consumos de recursos naturales, importantes emisiones y una creciente dependencia exterior. La dispersión urbana y la separación funcional de usos multiplican además las necesidades de infraestructuras, movilidad, abastecimiento y saneamiento, incrementando el consumo energético y material asociado al funcionamiento metropolitano, así como las pérdidas de eficiencia en los ciclos urbanos del agua.

Frente a ello, la transición hacia modelos urbanos circulares exige reforzar la eficiencia territorial, optimizar infraestructuras, reutilizar recursos y avanzar hacia formas urbanas más compactas y equilibradas que permitan reducir consumos y emisiones. Asimismo, resulta necesario impulsar una gestión sostenible e integrada del ciclo urbano del agua, favoreciendo la reutilización, la reducción de pérdidas en red, el drenaje urbano sostenible y la adaptación de las infraestructuras hidráulicas a los efectos del cambio climático

OBJETIVO ESPECÍFICO 4.1. SER MÁS EFICIENTES ENERGÉTICAMENTE Y AHORRAR ENERGÍA.

LÍNEAS DE ACTUACIÓN

Fomentar la eficiencia energética en la edificación mediante estrategias (municipales o supramunicipales) **de rehabilitación urbana** que también tengan en cuenta y analicen la viabilidad del trazado de **redes de frío y calor**.

Fomentar las **sinergias entre las actuaciones obligatorias de rehabilitación edificatoria** derivadas de la Inspección Técnica de Edificios (ITE) o del Informe de Evaluación de los Edificios (IEE) **y las mejoras voluntarias de la eficiencia energética como el aislamiento**.

Promover la sostenibilidad energética aplicando criterios de proximidad en el acceso a servicios esenciales, áreas verdes, equipamientos y puntos de transporte público.

Aprovechar el potencial de **energías renovables en el entorno metropolitano más próximo**, fomentando la creación de comunidades energéticas, etc.

Garantizar la existencia de **servicios mínimos de abastecimiento de luz y agua** mediante la instalación de **placas solares, o fórmulas alternativas** que garanticen su eficacia ante todo tipo de riesgos.

Impulsar la instalación de **sistemas descentralizados de distribución de energía** que puedan articularse en barrios frontereros de municipios limítrofes, promoviendo el desarrollo las comunidades energéticas locales y de las redes de calor y frío.

Apoyar la generación distribuida y el autoconsumo de energía en el ámbito metropolitano como herramientas básicas para el cambio de modelo energético.

Desarrollar un **programa de I+D+i para la implementación** de los distintos componentes del nuevo sistema energético en general y en particular de las **tecnologías de captación solar** (en especial la **fotovoltaica**) y **acumulación energética** (tecnologías del **hidrógeno**).

Impulsar el uso de la **tecnología geotérmica** en los casos en que se opte por climatizar con **bombas de calor** y cuando los mapas de potencial indiquen un emplazamiento óptimo.

Impulsar la generación de energía renovable fotovoltaica aprovechando espacios ya urbanizados: cubiertas de edificios públicos, edificios privados y aparcamientos con pérgolas fotovoltaicas.

Potenciar la creación de **Agencias de Energía Locales (AEL)** que, entre otras funciones, sean los gestores de un banco de energías renovables y dinamizadores y gestores de las redes y comunidades energéticas locales.

OBJETIVO ESPECÍFICO 4.2. OPTIMIZAR Y REDUCIR EL CONSUMO DE AGUA.

LÍNEAS DE ACTUACIÓN

Planificar el territorio de forma **integral en el ámbito de cuenca** para regular adecuadamente el ciclo del agua. Recalcular y regenerar, para **cada cuenca**, las **áreas de retención de agua**: superficie boscosa, vegetación de ribera, etc., con el fin de reducir la acumulación de flujos de agua instantánea.

Completar las actuales redes con **nuevas canalizaciones** integradas y de carácter supramunicipal **que se adapten tanto a la situación actual del área, como a la red de drenaje natural**. Garantizar su viabilidad mediante fórmulas de **gestión compartida**.

Mejorar la eficiencia de las **redes e instalaciones municipales metropolitanas** relativas al ciclo del agua, fomentando la eficiencia energética, la calidad de los servicios y el respeto a las normas medioambientales, así como reduciendo los costes de explotación y de gestión.

Fomentar el **análisis de ciclo de vida (ACV)** para el estudio de alternativas en todos los **proyectos hidráulicos**. En los usos urbanos del agua, el análisis ACV debe incluir la **reutilización**.

Garantizar las **fuentes de suministro en un contexto de sequía**.

Proyectar nuevas **redes separativas de aguas limpias o pluviales** que incluyan opciones de reutilización y reincorporación a cauces naturales de las aguas sobrantes. Asimismo, mejorar la red de pluviales, mediante la construcción de tanques de tormenta o la rehabilitación de **acequias y canales**.

Recuperar buena parte del **agua de lluvia y de aguas grises de los polígonos industriales** estableciendo protocolos de autocontrol que garanticen evitar un empeoramiento de la calidad del medio receptor y fomentar la transición hacia una “Green chemistry” para reducir, desde su diseño, la entrada al medio de sustancias peligrosas.

Dar la dimensión y la escala adecuadas a los **subsistemas industriales** para afrontar la **renovación de sus instalaciones con calidad**, optimizando el funcionamiento de las depuradoras existentes y construyendo nuevas instalaciones cuando sea necesario.

Favorecer la construcción de **depósitos comunes acumuladores de agua** que permitan garantizar la presión suficiente requerida a las redes de servicios contra **incendios**. Asimismo, favorecer el uso de las aguas regeneradas con controles de calidad para su uso.

Garantizar **un sistema de alcantarillado eficiente** y respetuoso con el medio ambiente **conectado con la red de colectores metropolitanos** encargados de transportar las aguas residuales y pluviales a las estaciones depuradoras.

Incorporar **soluciones técnicas** en las redes de saneamiento que reduzcan la vulnerabilidad frente a episodios extremos y mejoren la seguridad del sistema (**válvulas antirretorno**)

OBJETIVO ESPECÍFICO 4.3. FOMENTAR EL CICLO DE LOS MATERIALES.

LÍNEAS DE ACTUACIÓN

Desarrollar **modelos de economía circular a escala metropolitana** que integren los flujos urbanos, industriales y rurales, favoreciendo la reutilización de recursos, las sinergias entre actividades económicas y la proximidad en los sistemas de gestión y valorización.

Impulsar **estrategias metropolitanas de innovación y creación de empleo verde** en ámbitos estratégicos vinculados a la gestión eficiente de recursos, la reutilización y el reciclaje.

Impulsar la creación de entidades y empresas vinculadas al **mercado de segunda mano y a la reutilización**, promoviendo plataformas metropolitanas de intercambio de recursos y la creación de centros de reutilización, reparación y valorización de materiales.

Impulsar la **captación solar fotovoltaica** en las cubiertas de los edificios industriales mediante estrategias coordinadas a escala metropolitana y el diseño de instalaciones técnicas que optimicen la generación, el autoconsumo y el suministro energético.

Fomentar el uso de **materiales sostenibles**, soluciones de bajo impacto ambiental y sistemas de **construcción industrializada** en la edificación privada y en las actuaciones de regeneración urbana, promoviendo criterios comunes de sostenibilidad a escala metropolitana.

Desarrollar **campañas metropolitanas de sensibilización y educación ambiental** dirigidas a mejorar la prevención, reutilización y gestión de residuos en el marco de la economía circular.

Apoyar a aquellas entidades que organicen **talleres ocupacionales** de reparación de **muebles, aparatos eléctricos y electrónicos** y otros **enseres**.

OBJETIVO ESPECÍFICO 4.4. REDUCIR LOS RESIDUOS Y FAVORECER SU RECICLAJE.

LÍNEAS DE ACTUACIÓN

Coordinar e integrar, a escala supramunicipal, los **modelos de gestión de residuos**, previendo la reserva de suelos destinados a sistemas de servicios técnicos para la implantación de puntos limpios, plantas de tratamiento, instalaciones de compactación y demás infraestructuras necesarias en cada ámbito o subsistema de actividad económica.

Minimizar la **fracción resto** destinada a vertedero e incineración mediante estrategias metropolitanas de prevención, reutilización y reciclaje que permitan incrementar de forma significativa las tasas de valorización de los residuos sólidos urbanos.

Impulsar **sistemas coordinados de recogida separada de residuos** a escala metropolitana y establecer la obligatoriedad de sistemas específicos de recogida para los grandes productores, favoreciendo economías de escala y una mayor eficiencia en la gestión.

Fomentar, de manera coordinada entre municipios, **la reducción de envases de un solo uso mediante alternativas reutilizables** —como envases de vidrio o barriles— y garantizar la separación en origen de los residuos generados en ferias, eventos y fiestas populares conforme a las distintas fracciones residuales.

Impulsar **sistemas de pago por generación de residuos**, especialmente dirigidos a las actividades económicas con mayor producción de residuos, con el fin de incentivar la prevención y mejorar la separación en origen.

Fomentar el **compostaje comunitario e individual**, especialmente en municipios pequeños, dispersos o con mayor presencia de suelo rural y periurbano, promoviendo circuitos de proximidad para la gestión de la fracción orgánica dentro de la estructura territorial metropolitana.

OBJETIVO ESTRATÉGICO 5: FAVORECER LA PROXIMIDAD, LA CONECTIVIDAD Y LA MOVILIDAD SOSTENIBLE.

Las áreas metropolitanas españolas generan intensos flujos diarios de movilidad entre municipios residenciales, áreas de empleo, equipamientos y espacios logísticos. La separación entre vivienda, empleo y servicios ha consolidado un modelo altamente dependiente del automóvil, especialmente en las coronas periféricas. Esta situación ha incrementado la congestión, las emisiones contaminantes, el consumo energético y los tiempos de desplazamiento, reforzando además desigualdades territoriales y fenómenos de pobreza de transporte.

Asimismo, el crecimiento de la logística metropolitana y de la distribución urbana de mercancías genera nuevas presiones sobre infraestructuras, calidad ambiental y ocupación del suelo.

En este contexto, la integración entre urbanismo, movilidad y ordenación territorial resulta esencial para avanzar hacia modelos metropolitanos más accesibles, conectados y bajos en carbono.

OBJETIVO ESPECÍFICO 5.1. FAVORECER LOS ENTORNOS DE PROXIMIDAD Y LA CONECTIVIDAD DEL TERRITORIO

LÍNEAS DE ACTUACIÓN

Fomentar la continuidad urbana y funcional del territorio metropolitano mediante **elementos de urbanización pacificadora**, garantizando la accesibilidad y disponibilidad de transporte público en las principales relaciones metropolitanas y adaptando los servicios de movilidad a las necesidades de los ámbitos menos densos o dispersos.

Garantizar la **conectividad funcional** entre municipios para el acceso a servicios, mediante **soluciones de movilidad adaptadas a la demanda** y a la dispersión territorial.

Integrar las infraestructuras de transporte (especialmente las viarias, pero también las ferroviarias) de las áreas metropolitanas en el territorio para **superar la segregación** que crean.

Reforzar las **conexiones transversales entre municipios y tejidos urbanos** y dotarlas de condiciones de confort y seguridad adecuadas para peatones y ciclistas.

Transformar carreteras y vías segregadas en avenidas metropolitanas de carácter cívico, urbano y estructurante, capaces de compatibilizar la movilidad motorizada con sistemas de transporte público de alta capacidad, redes ciclistas metropolitanas y espacios públicos de calidad.

Planificar y organizar el suelo logístico, el rol de las grandes infraestructuras y asegurar una estructura para canalizar los flujos logísticos y la distribución urbana de mercancías del modo más eficiente posible, y asegurar la competitividad económica pero también la **sostenibilidad del modelo**.

Habilitar puntos de recogida para envíos de comercio electrónico mediante redes de **microplataformas logísticas** integradas en el tejido urbano —como locales comerciales, mercados municipales o espacios de aparcamiento adaptados— con el fin de reducir los impactos ambientales y de movilidad asociados al reparto domiciliario.

OBJETIVO ESPECÍFICO 5.2. POTENCIAR MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES.
--

LÍNEAS DE ACTUACIÓN

Extender a escala metropolitana los **estudios de evaluación de la movilidad** generada (EEMG) y potenciar el transporte de infraestructura fija, en especial el transporte de cercanías, vinculando, en la medida de lo posible, la aprobación de nuevos desarrollos urbanos a la existencia de transporte.

Fomentar la **conectividad funcional entre municipios** sin dependencia exclusiva del núcleo central, mejorando las relaciones transversales dentro del área funcional.

Promover una **visión integrada de la movilidad al servicio del ciudadano (MaaS, Mobility as a Service)**, y fomentar medidas que impulsen los sistemas de **vehículo compartido**, así como los **servicios cooperativos** ligados al transporte público.

Repensar los **intercambiadores** entre modos de transporte de corta, media o larga distancia para incrementar la eficiencia en el intercambio y, con ello, el número de usuarios de transporte público.

Fomentar **la creación y localización de aparcamientos de intercambio** en las cercanías de las estaciones de transporte público intermodales, con tarifa integrada para personas usuarias del transporte público.

Crear un catálogo de **aparcamientos disuasorios** metropolitanos relacionados con el sistema de transporte público existente y teniendo en cuenta sus futuras ampliaciones)

Mediante convenios o acuerdos específicos, establecer una **regularización del servicio de taxis**, que resulte adecuada a las necesidades de los municipios que conformen **el área metropolitana o funcional**, garantizando la máxima conectividad posible.

Crear una **red ciclable** que permita conectar el territorio metropolitano, sus principales ciudades y puntos de mayor movilidad, como las estaciones de transporte público, habilitando zonas de aparcamiento seguras cercanas a estas estaciones.

Conveniar con las empresas del área empresarial para **bonificar los transportes** de las personas trabajadoras, así como para la habilitación de espacios destinados al aparcamiento seguro de vehículos de movilidad personal (VPM) sostenible (bicicletas, monopatines) de los trabajadores.

Promover la elaboración de **Planes de Transporte al Trabajo** que permita organizar los horarios de salida y entrada de manera escalonada.

Descarbonizar la flota de autobuses de transporte público u otras flotas de servicios urbanos y metropolitanos (recogida de residuos, limpieza, etc.) añadiendo progresivamente vehículos más eficientes y sostenibles, a poder ser impulsados con energías renovables.

Implantar **puntos de recarga de vehículos ligeros, furgonetas, bicicletas y VMP eléctricos**. Contar con un catálogo de puntos actuales de recarga (públicos y privados) e impulsar y favorecer el uso de **vehículos de energías alternativas e híbridos**.

Aplicar **medidas y tecnologías de la información y comunicación** para controlar el **tráfico**: límites de **velocidad variable para regular flujos, asignación dinámica de carriles** para aumentar la capacidad de la vía, control preventivo de accidentes

para evitar incidencias, gestión de acceso a la ciudad para descongestionar los centros urbanos, gestión integrada de los corredores para favorecer el transporte público colectivo, etc.

Establecer el **sistema de recogida de datos y de simulación** necesarios para calcular las externalidades y el nivel de impacto sobre las **variables ambientales, sobre la salud, sobre la economía** y sobre la equidad que tienen los escenarios metropolitanos de movilidad.

OBJETIVO ESTRATÉGICO 6: FOMENTAR LA COHESIÓN SOCIAL Y BUSCAR LA EQUIDAD.

Las desigualdades metropolitanas presentan una fuerte dimensión territorial. La distribución desigual de vivienda asequible, empleo, equipamientos, espacios públicos y transporte colectivo ha reforzado dinámicas de segregación residencial y funcional entre municipios y barrios.

Procesos como el incremento del precio de la vivienda, la presión turística, la gentrificación o la especialización funcional de determinados ámbitos metropolitanos están ampliando las diferencias sociales y territoriales dentro de las propias áreas urbanas.

Estas desigualdades se traducen también en diferencias de acceso a oportunidades, calidad ambiental, infraestructura verde, servicios básicos o exposición a riesgos climáticos y energéticos.

La cohesión social metropolitana exige, por tanto, integrar políticas de vivienda, regeneración urbana, accesibilidad, movilidad y transición ecológica desde una perspectiva territorial integrada.

OBJETIVO ESPECÍFICO 6.1. REDUCIR EL RIESGO DE POBREZA Y EXCLUSIÓN SOCIAL EN ENTORNOS URBANOS DESFAVORECIDOS

LÍNEAS DE ACTUACIÓN

Elaborar un **Plan Metropolitano de Servicios Sociales Comunitarios que cuente con un Servicio de información, valoración, orientación y asesoramiento (SIVA)**.

Impulsar **intervenciones urbanas conjuntas que contribuyan a la creación de “espacios inclusivos y seguros”** que faciliten la actividad cotidiana. Evitar los procesos de estigmatización de los territorios y de los colectivos sociales.

Disponer de información dinámica de la vulnerabilidad georreferenciada, con una **actualización periódica** del mapa socio morfológico.

Impulsar la **rehabilitación de viviendas en barrios degradados de la ciudad consolidada, incorporando medidas que eviten la gentrificación y con ello, la**

expulsión de los vecinos de toda la vida, manteniendo las comunidades de apoyo y la identidad.

Incrementar la **habitabilidad de los espacios públicos** y dotarlos de la infraestructura adecuada para la **convivencia intergeneracional**: juegos para niños y adultos, bancos, áreas para el ejercicio, etc. con el fin de multiplicar la interacción social, minimizar el riesgo de cualquier tipo de soledad y fomentar la creación de **una red cuidados en la comunidad**.

Fomentar en los ámbitos más vulnerables, la creación de **áreas dinámicas dedicadas a espacios creativos y de innovación urbana**, dando utilidad a las plantas bajas de los edificios con usos terciarios o como espacios de uso comunitario que actúen como prolongación del espacio público, favorezcan la convivencia y contribuyan a conseguir una mayor inclusión social.

Promover la **participación ciudadana en el diseño de procesos de desarrollo urbano** en los barrios y en el espacio público favoreciendo la **transferencia de poder a la comunidad**.

Prevenir la exclusión y **promover la inserción social**, mediante el fortaleciendo de los vínculos y las redes laborales, sociales, comunitarias y familiares a través de la formación profesional y la creación de espacios de encuentro que refuercen la cohesión social fundamentalmente en los barrios más periféricos.

OBJETIVO ESPECÍFICO 6.2. BUSCAR LA IGUALDAD DE OPORTUNIDADES DESDE UNA PERSPECTIVA DE GÉNERO, EDAD Y DISCAPACIDAD.

LÍNEAS DE ACTUACIÓN

Identificar espacios de oportunidad para actividades de **agricultura social, gestionados de forma comunitaria**, en las manzanas que sea posible o en una zona específica en la que aporte un valor añadido al espacio público.

Apoyar la generación de medidas específicas de **contratación verde e inclusiva**, para todos los servicios del área metropolitana.

Descentralizar los servicios de atención social, fomentando la creación de redes comunitarias de cuidado y apoyo **de ámbito metropolitano**, principalmente para las personas mayores y los más pequeños, de forma que se facilite la conciliación de las personas cuidadoras, atendiendo a criterios de género, vida activa y salud. Fomentar la participación de los jóvenes en este tipo de proyectos, a través de programas de voluntariado

Fomentar el **asociacionismo a distintos niveles, -intermunicipal, municipal o de barrio-**, mediante la disposición de techo para **usos colectivos**, y la reutilización de **espacios multifunción**, que faciliten la **convivencia** y actúen como **lugares de encuentro y de conectividad física y digital**, fundamentalmente en los municipios o barrios más periféricos.

Fomentar la creación de actividades sociales, culturales, etc., que favorezcan la **integración intercultural, desde una perspectiva educativa** y social a la vez que contribuyan a generar sentido de pertenencia al barrio y a minimizar los riesgos de cualquier tipo soledad.

Promover y generar **entornos accesibles y seguros**, en el ámbito metropolitano que fomenten el sentimiento de pertenencia y que resulten saludables desde una perspectiva tanto física como mental, y teniendo en cuenta criterios de género, edad y vida activa.

Incorporar el enfoque de **desinstitucionalización de los cuidados** orientado a la modernización de **refuerzo de los servicios sociales y los cuidados de larga duración**, para facilitar que tanto las personas dependientes como quienes les ayudan puedan tener una buena calidad de vida.

Considerar las **condiciones de localización y calidad del entorno de las residencias para mayores, colegios e institutos**, así como sus condiciones de **diseño arquitectónico, confort y conectividad**, de acuerdo con criterios de inclusión, lucha contra la soledad y acceso a cuidados.

OBJETIVO ESTRATÉGICO 7: IMPULSAR Y FAVORECER LA ECONOMÍA URBANA Y TERRITORIAL.

Las áreas metropolitanas concentran gran parte de la actividad económica, logística, tecnológica y universitaria del país, actuando como principales motores de innovación, empleo y competitividad.

No obstante, la especialización funcional del territorio y la competencia entre municipios han generado importantes desequilibrios en la distribución de actividades económicas, empleo e inversiones, así como impactos ambientales y territoriales asociados a la expansión logística e industrial.

La transición ecológica y digital ofrece nuevas oportunidades vinculadas a la rehabilitación energética, la economía circular, la logística sostenible, la innovación tecnológica y la generación distribuida de energías renovables.

La escala metropolitana resulta especialmente adecuada para articular estrategias económicas integradas, corredores productivos complementarios y ecosistemas de innovación territorial.

OBJETIVO ESPECÍFICO 7.1. BUSCAR LA PRODUCTIVIDAD LOCAL, LA GENERACIÓN DE EMPLEO Y LA DINAMIZACIÓN Y DIVERSIFICACIÓN DE LA ACTIVIDAD ECONÓMICA

LÍNEAS DE ACTUACIÓN

Analizar las redes metropolitanas de movilidad y establecer los **principales nodos de comunicaciones**, con el objetivo de planificar las actuaciones que

garanticen la **continuidad de las redes y la adecuada accesibilidad** a los distintos **subsistemas de actividad económica** y en el interior de sus tejidos.

Identificar las **condiciones territoriales y urbanísticas** que permitan conocer **los diferentes subsistemas de actividad económica** que conforman el **sistema metropolitano**, tanto estructural como funcionalmente: factores ambientales y geográficos, aspectos sociales y de gobernanza, relación con los ejes metropolitanos de movilidad y las grandes infraestructuras, accesibilidad, polos de centralidad, condiciones de perímetro, etc.

Definir las **redes de infraestructuras de gran alcance** requeridas por el **sistema metropolitano de actividad económica**, con el fin de determinar los requerimientos urbanísticos para su mejora: infraestructuras energéticas, de gestión de residuos, del ciclo del agua, de telecomunicaciones, etc., de manera que sea posible generar un entorno favorable para la inversión y la iniciativa empresarial.

Analizar y estudiar la situación de los **polígonos industriales** y proponer su reconversión, en términos de **mejora de la competitividad de manera prioritaria a los polígonos de nueva creación**.

Impulsar la industria de productos estructurales y propios del entorno involucrando a los agentes clave desde el inicio del proceso

Estudiar la **reconversión de algunos tejidos industriales** con el objetivo de **generar polos de centralidad para los subsistemas** de actividad económica, a modo de lugares comunes de referencia: equipamientos, industria dotacional, servicios de apoyo a la industria y a las personas, restauración, etc.

Prever los ajustes que comportará, **en los suelos industriales, el cambio del modelo productivo** basado en la utilización masiva de las **tecnologías de la información**, sobre todo en lo referido a mitigar los efectos del cambio climático y adaptar el sistema urbano a sus rigores.

Desarrollar las **infraestructuras de servicios** como un **elemento de diferenciación territorial y factor esencial** para la competitividad de los suelos industriales.

Determinar los agentes sociales más relevantes en la conformación del sistema agroalimentario local, así como las **redes sociales, económicas y relacionales** que los acompañan y condicionan y **promover la agroalimentación y el consumo de proximidad**.

Impulsar el debate y la incorporación de la soberanía alimentaria y la equidad en la agenda social, promoviendo la implicación ciudadana en las políticas alimentarias locales.

Impulsar actuaciones dirigidas a **revitalizar y poner en valor el comercio minorista** a través de **herramientas tecnológicas** y una **estrategia de fidelización del cliente**, como alternativa al auge de los grandes centros comerciales.

Promover la readaptación y la reutilización de equipamientos del **patrimonio arquitectónico industrial catalogado** y localizados en entornos próximos a tejidos residenciales.

Fomentar el concepto de la **economía de los cuidados**, con especial atención al silver economy y la perspectiva de género, como una red de apoyo que favorezca la conciliación y tenga un componente de asistencia y generación de empleo.

Apostar por la **internacionalización de las empresas locales** e impulsar políticas conjuntas para la atracción de inversiones.

Favorecer la **creación de espacios que fomenten el asociacionismo empresarial y comercial, la captación de inversión y reinversión**. Establecer relación de confianza con la administración y otros agentes que permita sumar esfuerzos como en el acompañamiento a la internacionalización (ferias especializadas y temáticas).

OBJETIVO ESPECÍFICO 7.2. FOMENTAR EL TURISMO INTELIGENTE, SOSTENIBLE Y DE CALIDAD Y LOS SECTORES CLAVE DE LA ECONOMÍA LOCAL
--

LÍNEAS DE ACTUACIÓN DE LA AGENDA URBANA Y METROPOLITANA
--

Reforzar las centralidades locales metropolitanas incorporando **programas culturales y de innovación**. Las centralidades locales configuran un primer nivel de estructuración del territorio y desempeñan un papel fundamental en el funcionamiento metropolitano.

Maximizar los recursos propios **regulando los espacios con mejores suelos agrícolas como actividad económica** que hay que preservar y potenciar; favoreciendo la implantación de cultivos en aquellos ámbitos estratégicos que puedan mejorar el mosaico agroforestal.

Estudiar las posibilidades de proyección exterior y desarrollo de su **marca de identidad metropolitana**

Fomentar la **actividad económica** relacionada con el **patrimonio natural y cultural**.

Elaborar estudios de necesidades y puesta en valor del Patrimonio Natural y Cultural del entorno metropolitano y apoyo a las entidades locales para mejorar los recursos patrimoniales, y el desarrollo de su **marca de identidad del elemento patrimonial con la colaboración-implicación de los municipios afectados**.

Recopilar y digitalizar la información de las entidades con agenda cultural propia en el área metropolitana, ampliando la oferta cultural de conformidad con la demanda.

Incluir el territorio en el **Sistema Integral de Gestión del Destino** para mostrar la oferta de manera integrada al turista, haciendo más eficiente la gestión de los datos.

Mejorar la señalización inteligente y, con ello, la experiencia turística de los puntos con mayor potencial turístico.

OBJETIVO ESTRATÉGICO 8: GARANTIZAR EL ACCESO A LA VIVIENDA

La vivienda constituye uno de los principales factores de configuración territorial de las áreas metropolitanas y uno de los elementos que más condiciona actualmente la cohesión social y la igualdad de oportunidades.

Las áreas metropolitanas concentran simultáneamente las mayores oportunidades de empleo y servicios y las mayores dificultades de acceso residencial. La presión de la demanda, la insuficiencia estructural de vivienda asequible y el incremento sostenido de los precios están generando crecientes dificultades de acceso para amplios sectores de la población. La localización de la vivienda condiciona además la movilidad cotidiana, el acceso al empleo y la exposición a situaciones de vulnerabilidad territorial y energética.

En este contexto, la planificación supramunicipal de políticas residenciales y la integración entre vivienda, movilidad y regeneración urbana resultan fundamentales para avanzar hacia modelos metropolitanos más equilibrados e inclusivos.

OBJETIVO ESPECÍFICO 8.1. FOMENTAR LA EXISTENCIA DE UN PARQUE DE VIVIENDA ADECUADO A PRECIO ASEQUIBLE

LÍNEAS DE ACTUACIÓN

Diagnosticar el **impacto que la política de vivienda** de un municipio puede tener sobre el resto de los municipios del área metropolitana, para poder actuar de manera conjunta, planificada y organizada.

Dado el carácter integrado del mercado inmobiliario en las áreas metropolitanas, **analizar la demanda** (cuantificación de las necesidades, tipo de producto, financiación, etc.) **y la oferta** (vivienda disponible, suelos vacantes, etc.) desde una perspectiva supramunicipal que permita poder dimensionar adecuadamente las necesidades de suelo residencial en el planeamiento urbanístico.

Favorecer o promover una **diversidad de tipologías de viviendas**, así como división y segregación de viviendas de gran tamaño en unidades más pequeñas para adaptarlas a configuraciones que respondan a las demandas actuales, y sin que

ello menoscabe la calidad del entorno urbano y de las condiciones de habitabilidad.

Impulsar la **creación de un patrimonio público de vivienda de alquiler** que conviva y se articule con la vivienda libre, y que, entre otros objetivos, permita dar respuesta a las **necesidades de realojo** que surjan por actuaciones de rehabilitación o regeneración urbana.

Establecer estrategias de apoyo tanto a **arrendadores como a arrendatarios**, orientadas a favorecer la seguridad jurídica, la estabilidad residencial y el acceso a una vivienda asequible.

Fomentar que la **renaturalización urbana se exprese a nivel de edificación privada** promoviendo soluciones basadas en la naturaleza en fachadas, cubiertas y medianerías, así como en patios interiores y jardines particulares.

Promover actuaciones de rehabilitación y mejora del parque residencial existente, especialmente en materia de **accesibilidad, eficiencia energética y adaptación al cambio climático**, priorizando los barrios y ámbitos urbanos más vulnerables.

OBJETIVO ESPECÍFICO 8.2. GARANTIZAR EL ACCESO A LA VIVIENDA, ESPECIALMENTE DE LOS COLECTIVOS MÁS VULNERABLES

LÍNEAS DE ACTUACIÓN

Crear una oficina metropolitana de apoyo a la rehabilitación de vivienda que trabaje por una gestión urbanística favorecedora a la implementación de los planes de vivienda y suelo municipales.

Impulsar el conocimiento del **estado y evolución de la vivienda** con datos objetivos y digitalizados **de los municipios limítrofes de manera dinámica y ágil**.

Fomentar la rehabilitación y la recuperación para el uso, en su caso, las **viviendas de las zonas más periféricas, garantizando** que las intervenciones tengan en cuenta **las condiciones socioeconómicas de sus residentes** y cuenten con su implicación durante todo el proceso de planificación, diseño y gestión

Integrar los perímetros de los polígonos de viviendas en el entramado urbano como espacios de oportunidad para las intervenciones integrales de mejora.

Mejorar la heterogeneidad tipológica residencial, estableciendo flexibilidades de usos, sin romper la morfología, el paisaje ni el encaje con el entorno, y permitiendo unas tipologías habitacionales más complejas. **Diseñar viviendas de innovación social** con modelos de clúster habitacional para diferentes colectivos que atiendan específicamente a las necesidades detectadas en todos los niveles socioeconómicos y de vulnerabilidad de cualquier tipo.

Posibilitar la **densificación del número de viviendas en el ámbito de bloque o de polígono**, para asegurar la viabilidad de las nuevas actividades económicas (comerciales, terciarias y productivas), garantizando la calidad de los entornos construidos.

Tender hacia el **alquiler** para la **nueva vivienda social de titularidad pública**, sobre todo en ayuntamientos que tengan la capacidad de hacer frente a las implicaciones económicas derivadas de ello y, en caso de que no la tengan, prestar apoyo en el ámbito supramunicipal metropolitano.

Implantar una distribución de la vivienda protegida no uniforme, para fomentar la diversidad en la estructura social y una pirámide de edades más equilibrada, respondiendo a la demanda del territorio.

Fomentar las prácticas sociales colaborativas, cooperativas, de tenencia compartida, etc. que promuevan la **corresponsabilización y la cohesión social en operaciones urbanas** de rehabilitación de edificaciones y, en general, operaciones urbanas complejas.

Incentivar la cesión del uso de viviendas públicas municipales para el fomento de la vivienda cooperativa a precio asequible. Dotar de un parque de viviendas de carácter temporal destinadas a acoger a población en situaciones transitorias.

Fomentar iniciativas para la reocupación de pisos vacíos con alquiler social a través de la mediación en las oficinas locales de vivienda.

OBJETIVO ESTRATÉGICO 9: LIDERAR Y FOMENTAR LA INNOVACIÓN Y EL USO DE LAS TECNOLOGÍAS.

La innovación y la transformación digital se han consolidado como elementos estratégicos para afrontar los principales retos de las áreas metropolitanas, mejorando la gestión urbana, la competitividad económica y la sostenibilidad territorial. La incorporación de tecnologías inteligentes, plataformas de datos y nuevos modelos de gestión permite optimizar ámbitos clave como la movilidad, la energía, el ciclo del agua, los servicios públicos o la planificación territorial, favoreciendo territorios metropolitanos más eficientes, conectados, inclusivos y resilientes.

Las áreas metropolitanas concentran buena parte de las infraestructuras digitales, universidades, centros de investigación y actividades vinculadas a la economía del conocimiento, lo que las convierte en espacios especialmente adecuados para impulsar procesos de innovación y transición digital. Sin embargo, persisten importantes desigualdades territoriales y sociales relacionadas con el acceso a la conectividad, las competencias digitales y los servicios tecnológicos, especialmente en municipios periféricos, áreas de baja densidad y barrios vulnerables. A ello se suma la fragmentación administrativa y competencial, que

dificulta la interoperabilidad de sistemas, el intercambio de datos y la coordinación de estrategias digitales a escala supramunicipal.

En este contexto, se plantea la necesidad de promover una innovación digital con enfoque metropolitano, orientada a mejorar la gobernanza, reforzar la cohesión territorial y avanzar hacia modelos urbanos más sostenibles y adaptativos. La digitalización de los servicios públicos, el despliegue equilibrado de infraestructuras de conectividad, la gestión inteligente de las infraestructuras urbanas y la cooperación entre administraciones, empresas, universidades y centros de innovación constituyen oportunidades clave para fortalecer la capacidad de transformación y resiliencia de las áreas metropolitanas.

OBJETIVO ESPECÍFICO 9.1. FAVORECER LA SOCIEDAD DEL CONOCIMIENTO Y AVANZAR HACIA EL DESARROLLO DE LAS CIUDADES INTELIGENTES (SMART CITIES)

LÍNEAS DE ACTUACIÓN

Diseñar un Plan director de equipamientos metropolitanos que tenga en cuenta la geografía de las áreas **con aptitudes de centralidad e innovación**, para poder así establecer una interacción mutua con nuevas localizaciones de piezas dotacionales de escala supramunicipal y regional.

Planificar las necesidades físicas de la transición digital, tanto en lo referente a infraestructura digital, actividad económica, como de formación y capacitación.

Programa de fomento a la **compra pública innovadora**, sostenible y circular.

Prever las necesidades energéticas, de agua, y de suelo y los impactos territoriales de centros de datos y otras infraestructuras digitales, y asegurar un retorno positivo en los lugares donde se sitúan.

Impulsar la creación de espacios de innovación transformando **polígonos de actividad económica** en espacios motores de innovación productiva y centralidad mediante una renovación urbanística, económica y social.

Garantizar la excelencia de las redes de telecomunicaciones, extendiendo las redes de servicio de banda ancha –DSL, fibra óptica, radio WiMAX–, mejorando las zonas de sombra e incluyendo todas las variables necesarias para abordar los retos de la sostenibilidad en la era de la información.

Impulsar la creación de espacios de innovación transformando polígonos de actividades económicas en espacios motores de innovación productiva y centralidad mediante una renovación urbanística, económica y social. para potenciar y escalar soluciones digitales y crear oportunidades para el emprendimiento y la innovación

Promover el **impulso de startups**, nuevas empresas y emprendimiento poniendo el acento en las actividades tecnológicas mediante herramientas de soporte y

financiación. Dotar de los elementos necesarios que alarguen la vida de las empresas y la posibilidad de la innovación en su campo de especialidad, mejorando la competitividad empresarial del territorio.

OBJETIVO ESPECÍFICO 9.2. FOMENTAR LA ADMINISTRACIÓN ELECTRÓNICA Y REDUCIR LA BRECHA DIGITAL

LÍNEAS DE ACTUACIÓN

Crear una Oficina metropolitana del dato, y garantizar la disponibilidad de datos abiertos comparables a escala metropolitana.

Facilitar la interoperabilidad de datos y sistemas entre gobiernos locales metropolitanos, para asegurar una interacción ágil del ciudadano con la administración y mejorar la capacidad de coordinación entre municipios.

Estimular los **mecanismos de participación en los asuntos públicos mediante las TIC**, fortaleciendo la sociedad del conocimiento.

Garantizar la **capacitación digital** de la ciudadanía para luchar contra la brecha digital y asegurar la atención pública de calidad por canales digitales y analógicos.

Convertir el área metropolitana en un espacio que **universalice el acceso a las nuevas tecnologías** y la convierta en mecanismos de inclusión social.

Garantizar el acceso efectivo a los servicios digitales **en municipios de menor tamaño**, mediante el **refuerzo de infraestructuras, capacitación digital y servicios de apoyo a la ciudadanía**.

Crear figuras de **tutores digitales** dirigidas a la población con dificultad para el acceso digital a la administración electrónica.

OBJETIVO ESTRATÉGICO 10: MEJORAR LOS INSTRUMENTOS DE INTERVENCIÓN Y LA GOBERNANZA.

Las dinámicas metropolitanas actuales —movilidad, vivienda, actividad económica, transición energética o adaptación climática— operan sobre ámbitos funcionales que superan ampliamente los límites administrativos municipales, pero la organización institucional y los instrumentos de planificación continúan respondiendo, en gran medida, a lógicas fragmentadas y sectoriales, dificultando la coordinación de políticas públicas y la planificación integrada del territorio.

La ausencia de estructuras metropolitanas estables, con un carácter más o menos transversal, limita la capacidad para coordinar inversiones, redistribuir recursos, generar sistemas homogéneos de información y abordar de manera conjunta retos claramente metropolitanos.

En este contexto, la Agenda Urbana Española y las estrategias europeas de cohesión territorial subrayan la necesidad de reforzar la gobernanza multinivel, la cooperación supramunicipal y los instrumentos de planificación integrada como elementos esenciales para avanzar hacia áreas metropolitanas más resilientes, cohesionadas y sostenibles, siempre desde la voluntariedad y con una clara vocación bottom up.

OBJETIVO ESPECÍFICO 10.1. LOGRAR UN MARCO NORMATIVO Y DE PLANEAMIENTO ACTUALIZADO, FLEXIBLE Y SIMPLIFICADO QUE MEJORE, TAMBIÉN, LA GESTIÓN.

LÍNEAS DE ACTUACIÓN

Coordinar el planeamiento urbanístico municipal no sólo entre municipios limítrofes, sino también en el ámbito metropolitano y territorial.

Proponer modificaciones de planeamiento que tengan por objeto **desclasificar suelo** no necesario y que permitan poner en marcha **actuaciones de "interconexión" urbano-rural**.

Integrar la planificación adaptativa, de modo que permita ajustar las políticas y medidas en función de la evolución de los impactos climáticos y las nuevas evidencias científicas.

Trabajar, desde el ámbito de cada municipio, en un mapeo de las **debilidades y oportunidades de cada uno en relación con el resto de los municipios del área funcional**, y recoger la posibilidad de trabajar en una **planificación estratégica común** conforme con los objetivos y propuestas de las líneas de actuación de esta Agenda.

Promover acuerdos entre los municipios para fomentar un **crecimiento compacto** del área metropolitana en torno a los objetivos y actuaciones de este Plan de Acción y visibilizar resultados, para que produzca efecto contagio.

Promover que **la gestión y desarrollo de los proyectos** se realicen favoreciendo la **corresponsabilidad**, el correcto uso de los instrumentos de concertación y la eficiencia de los recursos

Elaborar, desde una perspectiva metropolitana, planes de carácter sectorial para afrontar retos como la vivienda, la movilidad, etc. que armonicen e impulsen en su caso, los planes sectoriales municipales incluidos en el área funcional.

Diseñar **grupos de trabajo** que, sin añadir estructuras complejas, permitan ordenar los proyectos en común y asignar prioridades y responsabilidades, a través de fórmulas de colaboración como **convenios o acuerdos puntuales**, pudiendo derivar en el diseño de una estructura y sistema de gobernanza metropolitano.

OBJETIVO ESPECÍFICO 10.2. ASEGURAR LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA, LA TRANSPARENCIA Y FAVORECER LA GOBERNANZA MULTINIVEL.

LÍNEAS DE ACTUACIÓN

Crear **mecanismos de gobernanza y coordinación intermunicipal y supramunicipal** que, de manera continuada y atendiendo a las necesidades y prioridades de cada momento, generen procesos de trabajo en equipo, susceptibles de poder institucionalizarse.

Potenciar las atribuciones y competencias de los mecanismos ya existentes, como consorcios y entidades de carácter metropolitano, principalmente aquellos vinculados a la movilidad, los que tiene entre sus competencias la gestión y desarrollo de los terrenos afectados a las redes -servidumbres, etc-).

Incluir, dentro de los **consejos de participación existentes en los municipios el concepto de áreas metropolitanas en las fórmulas habituales de participación**, con objeto de dar a conocer sus particularidades y necesidades.

Diseñar **procesos e instrumentos participativos** para promover las actuaciones sostenibles que garanticen, desde el inicio, una fuerte implicación institucional y de la sociedad civil ciudadana en su **configuración y en su implementación**.

Favorecer la participación en el escenario urbano, en los espacios públicos, así como en la implantación y gestión de los **servicios, para reforzar el sentido de apropiación y favorecer** las relaciones y vínculos entre los ciudadanos y las entidades locales.

Programa de mejora de la transparencia y el buen gobierno en las áreas funcionales y los ayuntamientos que formen parte de las mismas.

OBJETIVO ESPECÍFICO 10.3. IMPULSAR LA CAPACITACIÓN LOCAL Y MEJORAR LA FINANCIACIÓN.

LÍNEAS DE ACTUACIÓN

Fomentar la colaboración con las universidades y los centros de conocimiento para favorecer procesos de transferencia y diálogo entre los diferentes actores metropolitanos, que permitan aportar **evidencias científicas y conocimiento a la toma de decisiones**.

Apoyar a las entidades locales para llegar a acuerdos que permitan la consecución de recursos como áreas funcionales con ajustes que tengan en cuenta su variabilidad y singularidad, pero siempre desde la planificación previa.

Impulsar acciones dirigidas a **procurar una ocupación inclusiva** de calidad mediante la formación y la acreditación técnico profesional que propicie la retención/atracción del talento, mejore la calidad de las ocupaciones y facilite la movilidad laboral en el territorio.

Crear e impulsar **mecanismos de financiación** que garanticen la continuidad de los procesos de gobernanza de las áreas funcionales.

Impulsar la **colaboración con las empresas** ubicadas en los polígonos industriales y promover actuaciones y proyectos conjuntos de innovación que permitan identificar las necesidades de empleo y faciliten la puesta en marcha de iniciativas de formación y empleo adaptadas a los perfiles profesionales más demandados.

Favorecer que las convocatorias de ayudas puedan incluir **gastos relacionados con la gestión intermunicipal y** en su caso, con la puesta en marcha de los proyectos identificados a nivel de área funcional, permitiendo también el acceso a los municipios más pequeños o con menos recursos.

OBJETIVO ESPECÍFICO 10.4. DISEÑAR Y PONER EN MARCHA CAMPAÑAS DE FORMACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN EN MATERIA URBANA, ASÍ COMO DE INTERCAMBIO Y DIFUSIÓN DEL CONOCIMIENTO

LÍNEAS DE ACTUACIÓN

Crear los **mecanismos necesarios para el traspaso del conocimiento adquirido** por las metrópolis y áreas funcionales españolas en los procesos de metropolización de servicios y planificación estratégica.

Crear una **red de centros de asesoramiento** para empresas y emprendedores.

Impulsar la dotación de espacios con los recursos y herramientas necesarias para promover centros de formación, emprendimiento y “coworking”, que impulsen la inclusión social mediante al apoyo al emprendimiento y la mejora de la formación.

Formar en materia de contratación pública sostenible al personal de las Entidades Públicas.

Promover la **educación ambiental y la transferencia del conocimiento** mediante actuaciones específicas dirigidas a la población vulnerable, los escolares y las familias.

Diseñar foros de conocimiento y capacitación entre los **cargos electos y técnicos** municipales, que favorezca el intercambio de experiencias y que generen redes de resolución de problemas o soluciones centralizadas.

Promover el conocimiento y la comprensión de la singularidad de las áreas funcionales entre la **ciudadanía y las asociaciones representativas** mediante jornadas y seminarios temáticos, así como difundir su papel como impulsoras de servicios y actividades.

6.- IMPLEMENTACIÓN: INSTRUMENTOS, ESCALAS Y FORMAS DE GOBERNANZA

La puesta en marcha de un Plan de Acción para las áreas funcionales metropolitanas parte de una realidad evidente: muchas de las dinámicas urbanas actuales ya no encajan en los límites administrativos tradicionales. Por ello, este Plan debe entenderse como una herramienta de gobernanza y planificación estratégica, capaz de ordenar estas interdependencias territoriales sin que ello necesariamente implique la creación de nuevas administraciones o estructuras institucionales complejas. Su desarrollo exige combinar cooperación entre administraciones, capacidad técnica y mecanismos de gobernanza adaptados a la realidad de cada territorio.

En este sentido, junto a modelos metropolitanos más institucionales y apoyados en estructuras estables este Plan propone una lógica más flexible, totalmente compatible, basada en proyectos compartidos, acuerdos progresivos y objetivos comunes.

Este planteamiento supone asumir que no todos los problemas requieren la misma escala de actuación. Hay cuestiones, como el mercado de la vivienda, la movilidad o las actividades económicas que necesitan una visión claramente supramunicipal. Otras, en cambio, pueden abordarse mediante acuerdos sectoriales concretos o fórmulas de cooperación más limitadas.

Por todo ello, las áreas funcionales en general y las metropolitanas en particular, deben entenderse desde una lógica de “geometría variable”, en la que la delimitación funcional pueda cambiar en función del reto que se pretende abordar. Esta aproximación permite evitar soluciones uniformes para territorios muy distintos entre sí, tanto por su estructura urbana como por su capacidad institucional o su nivel de integración funcional.

Así, este Plan de acción no debe concebirse tampoco como un documento cerrado, sino como un proceso continuo de cooperación territorial apoyado en:

- sistemas compartidos de información y diagnóstico;
- prioridades estratégicas definidas conjuntamente;
- identificación de proyectos de interés común;
- mecanismos de seguimiento y evaluación;
- y espacios de coordinación técnica y política.

Para conseguirlo la implementación de este Plan no parte de cero. La implementación de la Agenda Urbana Española es su mayor fortaleza. En muchos territorios ya existen Planes de acción o Agendas Urbanas locales, planes

estratégicos y espacios de colaboración intermunicipal que han generado experiencia y capacidades técnicas. Es preciso aprovechar esas dinámicas previas y sus bondades para facilitar procesos a mayor escala, evitando duplicidades y reforzando iniciativas ya consolidadas.

La implementación de este Plan puede adoptar fórmulas de gobernanza muy distintas según el grado de integración territorial, la tradición de cooperación existente o los objetivos perseguidos en cada caso. No existe un único modelo metropolitano válido, sino diferentes opciones que pueden convivir y complementarse.

1. Estructuras institucionalizadas

En algunos territorios, especialmente aquellos con un alto grado de integración funcional, puede resultar conveniente reforzar entidades metropolitanas ya existentes o crear organismos específicos para gestionar determinadas competencias.

Este modelo ofrece mayor capacidad ejecutiva y financiera, sobre todo en ámbitos como el transporte, el ciclo integral del agua o la planificación territorial. Sin embargo, también requiere consensos políticos sólidos y una delimitación competencial clara para evitar solapamientos administrativos.

2. Mediante consorcios y fórmulas sectoriales de cooperación

Otra posibilidad consiste en avanzar mediante consorcios, mancomunidades u otras entidades compartidas centradas en políticas concretas. Se trata de una fórmula especialmente útil cuando existe una necesidad clara de coordinación en ámbitos específicos, pero no necesariamente voluntad o necesidad de construir una estructura metropolitana integral.

3. A través de fórmulas de gobernanza relacional o “soft”

En muchas áreas urbanas, especialmente en territorios policéntricos o metropolitanos, estas las fórmulas de gobernanza flexible pueden resultar más eficaces que los modelos institucionales clásicos.

Este enfoque se basa en acuerdos voluntarios, cooperación técnica, liderazgo compartido y planificación estratégica coordinada, evitando la creación de nuevas estructuras burocráticas. Su principal fortaleza reside en la capacidad para generar confianza entre administraciones y construir espacios de trabajo comunes respetando plenamente la autonomía local. Es una figura común para impulsar proyectos piloto; coordinar inversiones estratégicas o acceder conjuntamente a financiación europea e internacional.

4. Redes multinivel y cooperación por proyectos

Otra fórmula complementaria consiste en articular esta Plan y su implementación mediante redes de cooperación vinculadas a proyectos concretos.

En este esquema, cada administración participa desde sus competencias y capacidades, permitiendo modelos más abiertos y adaptables. Este enfoque puede resultar especialmente útil en ámbitos relacionados con la transición ecológica, la resiliencia climática, la vivienda o la innovación territorial.

En todos estos supuestos, la principal aportación de este Plan no reside únicamente en la posible creación de nuevas estructuras de gobernanza, sino en la consolidación de una verdadera cultura de cooperación territorial.

Esta herramienta debe servir para superar dinámicas de fragmentación institucional y favorecer espacios de confianza, coordinación y corresponsabilidad entre administraciones que comparten problemas y desafíos comunes.

Por otro lado, la complejidad de los retos metropolitanos exige herramientas comunes de análisis, indicadores comparables y metodologías compartidas. Por ello, resulta fundamental, dando continuidad a la línea de trabajo ya iniciada por la AUE, ofrecer apoyo técnico, formación y acceso a experiencias que puedan servir de referencia para otros territorios.

En este ámbito, el intercambio de buenas prácticas y el aprendizaje entre áreas metropolitanas puede convertirse en uno de los principales instrumentos para mejorar la capacidad institucional y favorecer la innovación en las políticas urbanas.

En definitiva, la Agenda Metropolitana se configura como una herramienta para gestionar interdependencias, coordinar políticas públicas y reforzar la cohesión territorial desde modelos flexibles y adaptados a cada realidad urbana. Su valor no radica en crear un nuevo nivel administrativo, sino en facilitar espacios y herramientas estables de colaboración y asistencia capaces de impulsar territorios más sostenibles, resilientes y equilibrados.

7.- PLAN DE ACCIÓN PARA LA ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO (MIVAU)

MEDIDAS NORMATIVAS

- Incorporar la dimensión metropolitana y funcional en las políticas estatales con incidencia territorial, especialmente en materia de movilidad, vivienda, infraestructuras, transición ecológica o gestión de recursos.

- Elaborar orientaciones y criterios técnicos que faciliten la aplicación de la metodología de la Agenda Urbana Española a escalas supramunicipales.
- Favorecer acuerdos marco de cooperación entre administraciones que permitan abordar de forma coordinada problemáticas compartidas.
- Impulsar instrumentos que faciliten el intercambio de información y el acceso a datos vinculados a las políticas urbanas y el territorio.
- Identificar obstáculos normativos o administrativos que dificulten la cooperación entre municipios y favorecer marcos más flexibles que permitan avanzar en acuerdos estables y eficaces.

MEDIDAS DE PLANIFICACIÓN

- Promover la elaboración de Agendas Urbanas Metropolitanas y otros instrumentos de planificación estratégica de ámbito supramunicipal.
- Impulsar diagnósticos territoriales compartidos que permitan identificar dinámicas y retos comunes en las áreas funcionales metropolitanas.
- Favorecer la coordinación entre los distintos instrumentos de planificación sectorial y territorial con incidencia en los espacios metropolitanos.
- Apoyar experiencias piloto y proyectos demostrativos vinculados a la planificación metropolitana y a la gobernanza compartida.

MEDIDAS DE FINANCIACIÓN

- Incorporar criterios de cooperación supramunicipal y planificación integrada en las convocatorias de ayudas, estatales o no, relacionadas con políticas urbanas y territoriales.
- Promover e impulsar actuaciones que generen beneficios compartidos entre municipios en ámbitos como movilidad, vivienda, transición ecológica o regeneración urbana.
- Identificar líneas de apoyo técnico y financiero para la elaboración e implementación de estrategias metropolitanas.

MEDIDAS DE MEJORA DE LA GOBERNANZA

- Impulsar partenariados o grupos de trabajo intermunicipales en torno a temáticas concretas que permitan compartir experiencias y avanzar en metodologías comunes de planificación estratégica.

- Favorecer espacios de coordinación entre administraciones con competencias concurrentes sobre el territorio metropolitano.
- Impulsar una red de expertos y equipos técnicos especializados en materia urbana y territorial que pueda servir de apoyo y asistencia a futuros procesos de planificación supramunicipal.
- Reforzar mecanismos de seguimiento y evaluación de las estrategias metropolitanas y de los proyectos desarrollados en este ámbito.

MEDIDAS DE INTERCAMBIO DE CONOCIMIENTO

- Crear un repositorio de documentación, estudios y materiales técnicos relacionados con la Agenda Urbana y la planificación metropolitana.
- Impulsar acciones formativas dirigidas a responsables públicos y equipos técnicos en materia de gobernanza metropolitana y planificación estratégica.
- Fomento de una red de conocimiento metropolitano a nivel estatal, que ayude a intercambiar experiencias y buenas prácticas entre ámbitos metropolitanos.
- Promover jornadas, seminarios y talleres que permitan compartir conocimiento aplicado sobre cooperación intermunicipal y políticas urbanas.

ANEXO I. ESTRATEGIAS Y PLANES ESTATALES VINCULADOS

- Estrategia de Desarrollo Sostenible 2030.
- Estrategia Nacional frente al Reto Demográfico y II Estrategia Nacional para la Equidad Territorial y el Reto Demográfico 2030.
- Plan Estratégico Estatal del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad a 2030 (PEEPNB).
- Estrategia Nacional de Infraestructura Verde y de la Conectividad y Restauración Ecológicas (ENIVCRE).
- Planes Hidrológicos de Cuenca del tercer ciclo de planificación hidrológica 2022-2027.
- Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático 2021-2030 (PNACC). Plan Forestal Español 2022-2032.
- Estrategia Nacional de Lucha contra la Desertificación 2022-2030 (ENLD).
- Estrategia de Descarbonización a Largo Plazo 2050 (ELP 2050).
- Plan Estratégico de Salud y Medio Ambiente 2022-2026 (PESMA).
- Programa Nacional de Control de la Contaminación Atmosférica 2023-2030 (PNCCA).
- Estrategia Forestal Española Horizonte 2050.
- Plan Estratégico Estatal para la Conservación y Restauración de Humedales a 2030.
- Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2023-2030 (PNIEC).
- Estrategia de Almacenamiento Energético 2030.
- Plan Social para el Clima de España 2026-2032.
- Estrategia Nacional contra la Pobreza Energética 2025-2030.
- Plan Estatal Marco de Gestión de Residuos 2024-2035 (PEMAR).
- Estrategia Española de Economía Circular “España Circular 2030”.
- Estrategia Española de Economía Social 2023-2027.
- Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030 (EMSSC).
- Plan de Choque de Movilidad Sostenible, Segura y Conectada en Entornos Urbanos y Metropolitanos.
- Directrices para la creación de Zonas de Bajas Emisiones (ZBE).
- Estrategia Nacional de Prevención y Lucha contra la Pobreza y la Exclusión Social 2024-2030.
- Estrategia Estatal de Derechos de la Infancia y de la Adolescencia 2023-2030.
- Estrategia Española sobre Discapacidad 2022-2030.
- Marco Estratégico Estatal de las Soledades 2026-2030.
- Plan Estratégico Nacional para la Reducción de la Obesidad Infantil 2022-2030.
- Estrategia de Promoción de la Salud y Prevención en el Sistema Nacional de Salud (EPSP).

- Plan Nacional de Bienestar Saludable de las Personas con Discapacidad 2022-2026.
- II Plan Nacional de Accesibilidad Universal 2023-2032.
- Estrategia estatal para un nuevo modelo de cuidados en la comunidad: un proceso de desinstitucionalización 2024-2030.
- Estrategia Nacional Integral para Personas Sin Hogar 2023-2030.
- Estrategia España Nación Emprendedora.
- Estrategia de Internacionalización de la Economía Española 2021-2027.
- Estrategia de Turismo Sostenible de España 2030.
- Estrategia de Sostenibilidad Turística en Destinos.
- Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia: programas de modernización y transformación digital del comercio.
- Plan Estatal para el Acceso a la Vivienda 2026-2030.
- Estrategia Española de Ciencia, Tecnología e Innovación 2021-2027 (EECTI).
- Estrategia España Digital 2026.
- Estrategia Nacional de Inteligencia Artificial (ENIA) 2024.
- Estrategia de Tecnologías Cuánticas de España 2025-2030 (ETC).
- Plan de Impulso de los Espacios de Datos Sectoriales 2024-2026.
- Estrategia de Salud Digital del Sistema Nacional de Salud 2021-2026.
- V Plan de Gobierno Abierto de España 2025-2029.
- Estrategia Nacional de Ciencia Abierta 2023-2027 (ENCA).

ESTRATEGIAS Y PLANES ESTATALES VINCULADOS EN ELABORACIÓN

- Plan Nacional de Renovación de Edificios (PNRE 2026).
- Estrategia Nacional de Arquitectura 2026-2030
- Estrategia contra la Pobreza de Transporte 2026-2032
- Plan Nacional de Restauración de la Naturaleza.