

CICLO DE DEBATES: REINVENTAR LA CIUDAD METROPOLITANA DEL SIGLO XXI

PONENCIA GENERAL: "EL FUTURO DE LAS ÁREAS METROPOLITANAS: EL CASO DE A CORUÑA"

1) Datos del conferenciante:

Andrés Precedo Ledo (La Coruña, 1943) es Profesor Mercantil (1963), Doctor en Filosofía y Letras (U. Navarra 1973) y Catedrático de Geografía Humana (U Santiago 1983). Es el presidente de la Asociación Metropolitana Coruña 3.0.

El profesor Precedo es autor entre otros, de un libro sobre el área metropolitana de A Coruña (La Coruña Metròpoli Regional 1989), de un estudio sobre la constitución del área metropolitana para la Diputación Provincial (Coruña Metròpoli Euroatlántica, 2007), y en 2013 redactó otro estudio para la Xunta de Galicia sobre " El sistema metropolitano de Galicia"(2014) publicado por la USC .Este estudio sirvió de base para la inclusión de las Regiones Urbanas como figura de planificación en la última versión de las Directrices de Ordenación del Territorio de Galicia, aprobadas en 2014. Ha realizado también numerosos trabajos sobre de investigación sobre el fenómeno metropolitano en España, publicados en Francia, Alemania, Gran Bretaña y Estados Unidos. Es autor también, de diversos libros sobre planificación y desarrollo de las ciudad (miembro de la Asociación Internacional de Planificadores Regionales y Urbanos) entre ellos: "La red urbana de España" (1978), "Ciudad y Desarrollo Urbano" (1986), "Nuevas Realidades Territoriales para el siglo XXI" (2004) y "Las ciudades medias en la globalización" (2013). Asimismo, fue el autor del mapa comarcal de Galicia y del modelo de desarrollo comarcal aplicado ente los años 1990 y 12003).

2) Resumen del contenido:

La conferencia se articula en cuatro partes:

- La primera se hace una síntesis de la evolución histórica de la constitución de las áreas metropolitanas en España a los largo de los siglos XX y XXI, analizando su puesta en marcha y también las causas que llevaron a su disolución como entes administrativos.
- La segunda, analiza el funcionamiento de los gobiernos metropolitanos en Europa Occidental, y partir de las experiencias, se detallan las recomendaciones para su funcionamiento y se plantea la necesidad de un cambio de modelo: tiene a sustituirse la gestión burocratizada del modelo administrativo clásico a favor de agencias metropolitanas con gestión flexible y desburocratizada. Como referente se cita el caso de las ciudades alemanas.

- Un tercer punto que se plantea es la necesidad de revisar las actuales delimitaciones para ajustar las organizaciones metropolitanas a los nuevos espacios funcionales, como por ejemplo la ampliación de las áreas de Vigo y A Coruña, así como la Región Urbana Ártabra entre Carballo-Coruña-Ferrol, que ya figura en las DOT de Galicia, y que representa un nuevo modelo: constituir regiones metropolitanas como espacios estratégicos de competitividad desde el punto de vista geoeconómico y tomando como referencia los polos metropolitanos de innovación de Francia, actualmente en fase propositiva. Un modelo que significa un paso adelante para el posicionamiento en la nueva red mundial de ciudades medias. Finalmente, se trata el tema de las fusiones o agregaciones municipales, y en particular la nueva perspectiva derivada de una posible supresión de las Diputaciones, siguiendo en este caso la experiencia italiana.
- La cuarta parte se centra en las propuestas de áreas metropolitanas de Galicia, tanto como espacios de planificación o como entes de gestión. También los casos más recientes como el Área Metropolitana de Vigo y Consorcio Metropolitano de A Coruña.

Andrés Precedo afirmó que "vamos hacia un mundo de ciudades, y que las ciudades del futuro serán todas metropolitanas, de modo que mientras, por un lado, a economía, la innovación y el conocimiento, es cada vez más metropolitana y que la clave de la lucha contra el cambio climático se libra en gran parte en los espacios metropolitanos; por otro, los modelos administrativos siguen siendo en España de ámbito local, más específicamente de carácter municipal". Además-dijo- se está produciendo una ampliación de los límites funcionales del territorio sujeto a la influencia de una gran ciudad, que incluye no solo los espacios urbanizados o con grandes equipamientos, sino también las áreas de segunda residencia, la urbanización rural, actividades de ocio y tiempo libre, y el área de aprovisionamiento, formando nuevos sistemas metropolitanos vivenciales, lo cual llevaría a redefinir los límites metropolitanos".

Además añadió, "estamos ante un doble desajuste que nos lleva a pensar nuevas formas de gestión, de planificación y a un nuevo ámbito de políticas de desarrollo local o endógeno. Un reto que demanda fórmulas innovadoras y que lleva a cada ciudad a buscar su propio modelo atendiendo a sus características. En consecuencia, los nuevos espacios metropolitanos están, formados por redes urbanas policéntricas, con una fuerte dinámica expansiva, por lo que para su gestión será necesario contar con la cooperación público-privada y promover un soporte social creativo. Esto significa un paso más en el modelo participativo siguiendo la teoría de la creatividad social, que es la base del proyecto de Coruña Ciudad Creativa, que en estos años estamos desarrollando desde la Asociación Metropolitana Coruña 3.0".

Finalmente, el ponente enumeró algunas de las ventajas que para el futuro de la ciudad y de los municipios que forman parte del área urbana funcional supondría constituir el área metropolitana como un ente propio, bien sea como un ente administrativo o como una agencia metropolitana, entre ellas señaló las siguientes "la optimización de la gestión y de los costes de los servicios públicos obligatorios al unificar la gestión y obtener nuevas economías de escala (residuos, abastecimiento de agua, policía municipal, bomberos, etc); del mismo modo, los servicios sociales y el acceso a los equipamientos culturales, deportivos, asistenciales del área metropolitana ganarían en operatividad y se beneficiarían del aumento del número de usuarios potenciales; pero, lo más importante es la posibilidad de unificar el transporte por autobús e incorporar el ferrocarril metropolitano a la oferta de transporte público, requiriendo pues, un nuevo planteamiento de la política urbanística para reducir el uso del automóvil, actualmente excesivo, y que es una demanda para aumentar la calidad de vida y dar una respuesta efectiva a la lucha contra el cambio climático". Y añadió:" No olvidemos que la ciudad de A Coruña y su área metropolitana es una de las que presenta un mayor déficit de movilidad de las ciudades medias europeas, según demuestran todos los datos. En este sentido es incuestionable la exigencia de abandonar el urbanismo desarrollista aún latente por uno más sostenible, máxime cuando los municipios metropolitanos forman parte de la Reserva Mundial de la Biosfera".

Desde la perspectiva de la constitución de una agencia de cooperación y coordinación para la región metropolitana Coruña-Ferrol o Región Urbana Ártabra, Precedo señaló seis grandes oportunidades:

1. La coordinación de las autoridades portuarias para la planificación conjunta de los tráficos en los puertos exteriores y en el resto del sistema portuario, así como para la política de comercialización, al poder presentar una oferta mucho más competitiva a los posibles inversores y para la atracción de empresa y nuevos empleos.
2. Optimizar las sinergias con el entorno metropolitano para la consolidación de la universidad como ente autónomo, avanzando al mismo tiempo hacia su consideración como un polo de excelencia internacional y un nuevo entorno de cooperación entre la universidad y las empresas. La situación actual fuera de todos los rankings de calidad es un déficit que debe abordarse desde una perspectiva metropolitana optimizando las sinergias existentes.
3. En el mismo sentido, la unión de los esfuerzos locales podría aportar una escala estratégica muy conveniente para defender la operatividad del aeropuerto de Alvedro como terminal de negocios de la región metropolitana.

4. La posibilidad de aunar esfuerzos para lograr la conexión del área urbana de Ferrol con el tren de velocidad alta del eje atlántico y con la red de alta capacidad y, al mismo tiempo, modernizar el trazado actual para poner en funcionamiento un tren de cercanías que conecte a las ciudades del Golfo Ártabra son también objetivos que deben plantearse desde una óptica de región metropolitana.
5. La superación de la actual fractura que supone la organización territorial de la Xunta de Galicia que disgrega el espacio funcional metropolitano de la región Urbana Ártabra, recogida en las Directrices de Ordenación del Territorio. Así, mientras por una parte se incluyen dos áreas funcionales diferenciadas: el área funcional Ferrol- Eume- Ortegaleira del área Coruña-Betanzos, por otra, y eso es más llamativo, incorpora el área funcional de Carballo- Bergantiños a las llamadas Terras de Santiago. Ante esta situación es necesario aunar esfuerzos para crear una región metropolitana que coincida con los límites funcionales y vivenciales de la conurbación Carballo-Coruña-Ferrol, y así poder alcanzar las dimensiones poblacionales, económicas, tecnológicas y empresariales requeridas para constituir un polo metropolitano de innovación fortaleciendo su posicionamiento en el vértice geoestratégico de la península Ibérica. Se trataría de una aplicación del nuevo modelo metropolitano francés a nuestra propia realidad.
6. Finalmente, señalar que un escenario como este es el ámbito más conveniente para poner en marcha una estrategia de competitividad y un política renovada de marketing urbano y territorial, y de marketing turístico en particular, para promocionar los múltiples recursos existentes en las comarcas que forman parte de esa unidad histórica, geográfica y funcional que denominamos Golfo Ártabra, y que en términos urbanos denominamos Ciudad Ártabra".

Son todos ellos, retos de sumo interés y que, ante la continua marginación del territorio ártabra por los poderes políticos, y la trascendencia de las amenazas posibles, "es cada vez más importante abrir un debate para que la transformación de lo que hasta ahora era solo una buena idea, propuesta en todos los documentos de planificación territorial, y anticipado por Albalat en su "Ciudad de las Rías", se transforme en una realidad estratégica para avanzar hacia el siglo XXI". Por otro lado, "El anuncio de la posible supresión de las Diputaciones pudiera ser una oportunidad para transferir las competencias y la financiación actual a los nuevos gobiernos de las regiones metropolitanas provinciales, siguiendo el modelo italiano, constituyendo en este caso dos gobiernos metropolitano provinciales el gobierno metropolitano de A Coruña y el de Santiago". Son, sin duda, temas complejos pero que no por ello deberían ser objeto de reflexión y estudio".

