

El caso de Londres

Gobierno y sistemas de gestión del planeamiento

Martin Simmons

Master en Geografía, Universidad de Oxford; *British Chartered Town Planner*. Director del Departamento de Planificación del nuevo gobierno del Gran Londres (GLA). Director desde 1989 del *London Planning Advisory Committee*, LPAC, la comisión conjunta de los *boroughs* dedicada a la planificación regional del área metropolitana, hoy convertida en el organismo de planeamiento del nuevo gobierno municipal. Ha trabajado en la planificación regional del sudeste de Inglaterra durante más de treinta años.

The metropolitan area of London, whose regional government was abolished in 1986, is witnessing the birth of a new local administration with the creation of the *Greater London Authority*. In this paper we examine the nature of this new administrative level, the powers that it assumes, and, lastly, the main guidelines of the *Spatial Development Strategy* (SDS), which is in the process of being drawn up. This strategy derives from the *European Territorial Development Perspective* (PEOT). The London strategy is designed with a broader and more integrated approach than traditional planning focused on land use: it will present a global overview of the economic, social, physical and environmental features of the planning development of the region. From the standpoint of the process, it will establish a stronger framework for the revision of local plans and confers specific powers on the mayor to verify that local-level action is in line with regional aims.

El área metropolitana de Londres, cuyo gobierno regional había sido suprimido en 1986, estrena un nuevo régimen local con la creación de la *Greater London Authority*. En este artículo se analiza la naturaleza del nuevo régimen administrativo, los poderes que asume y, finalmente, las principales directrices de la Estrategia de Ordenación Territorial (SDS), actualmente en proceso. Esta estrategia se deriva de la Perspectiva Europea de Ordenación Territorial (PEOT). El enfoque para la estrategia de Londres es más amplio e integrado que el de la planificación tradicional, enfocado en los usos del suelo presentará una visión global de las características económicas, sociales, físicas y medioambientales del desarrollo de la región. Desde el punto de vista del proceso, establecerá un marco para la revisión de planes locales y conferirá al alcalde poderes específicos para verificar que las actividades a nivel local estén en línea con las metas regionales.

1. LONDRES Y EL CAMBIO DEL RÉGIMEN LOCAL: ANTECEDENTES DE LA CUESTIÓN

Como se sabe, Londres es la capital del Reino Unido y la principal metrópolis financiera y de negocios con estatus de “gran ciudad mundial” de la Unión Europea. Su población supera los siete millones de habitantes y posee un “área de influencia” funcional que trasciende sus confines administrativos y cuenta con al menos cinco millones de habitantes más. El Gobierno británico ya a reformar su régimen local introduciendo un nuevo nivel regional metropolitano a partir del año 2000. Para explicar esta reforma hay que tener muy en cuenta sus antecedentes.

Entre 1965 y 1986, el Gran Londres estaba bajo la gestión combinada del Consejo del Gran Londres (*Greater London Council*, GLC) y de 32 consejos municipales o municipios (*borough councils*), junto con la histórica Corporación Municipal de Londres (*City of London Corporation*). El GLC se creó para abarcar toda la metrópolis según se había ido expandiendo, aunque ya por entonces había cierta inquietud sobre si sus confines se habían trazado con la suficiente amplitud. La experiencia ha mostrado que su concepción era errónea, sobre todo en cuanto a las relaciones entre las funciones del GLC y las de los 32 consejos municipales que comprendía. Surgieron también diferencias políticas con el gobierno central, y el gobierno conservador de la señora Thatcher decidió, tras las elecciones generales de 1983, disolver el GLC, lo que se llevó a efecto tres años después. El Gran Londres quedó bajo la gestión de 33 consejos municipales independientes bajo la supervisión del Gobierno central.

El espíritu dominante en la época era de centralización. Las grandes decisiones relativas al futuro de Londres quedaban en manos de un gobierno que deseaba controlar los acontecimientos y, al mismo tiempo, pugnaba por reducir al mínimo la intervención en la política pública. Ello se reflejaba en su actitud hacia el planeamiento estratégico. El *London Planning Advisory Committee* (LPAC), constituido en 1986 como comité conjunto de los 33 consejos municipales para esta materia, elaboró una propuesta de orientación estratégica de 76 páginas para coordinar las 33 planes urbanísticos que debían prepararse a escala municipal. El Gobierno respondió en 1989 con un documento orientativo de 13 páginas: no parecía considerarse necesario más planeamiento estratégico para una metrópolis del tamaño de Londres.

En el decenio actual se ha producido una mejora sensible de la situación. A finales de 1991, el LPAC hizo públicos los resultados de un estudio que había encomendado, junto con otros organismos, a *Coopers and Lybrand* para examinar la problemática londinense y analizar cómo se estaba respondiendo a la misma. El informe señalaba graves insuficiencias. Este documento, titulado “Londres, ciudad mundial” (*London: a World City*) marcó un hito en el proceso de

convencer al gobierno de la necesidad de más iniciativas si se quería que la ciudad mantuviese su estatus privilegiado. A raíz de las elecciones de 1992, el gobierno conservador creó una Secretaría de Estado de Transporte en el Área de Londres y constituyó un organismo de gestión privada, llamado *London First*, para fomentar las inversiones. A esto siguió la sociedad mixta *London Pride* y la aparición de otras redes, que generaron un vivo debate y numerosas propuestas de actuación, pero que carecían de facultades ejecutivas y decisorias. En 1996, el gobierno elaboró un marco de planificación regional muy amplio para Londres, basándose en las sugerencias del LPAC.

El manifiesto del Nuevo Laborismo, que ganó de forma convincente las elecciones de 1997, contenía una dura crítica a la incapacidad de los conservadores de proporcionar a Londres un régimen local eficaz y se comprometió a crear una nueva *Greater London Authority* (Autoridad Municipal del Gran Londres, GLA), elegida por sufragio directo. Aún circunscrita a sus mismos límites, se la considera muy distinta del GLC suprimido en 1986; su creación forma parte de un amplio programa de reforma institucional, que comprende también un parlamento propio para Escocia y una asamblea elegida por sufragio para Gales, ambos ya realidad.

2. LA NATURALEZA DE LA NUEVA GREATER LONDON AUTHORITY (GLA)

Hay que empezar por hacer dos comentarios acerca de la naturaleza de la nueva GLA:

- Se trata de una nueva forma de autoridad regional, centrada en la definición y ejecución de estrategias y no en la gestión de servicios, que sigue correspondiendo a los 33 distritos municipales y otras entidades. Por tanto, es el primer organismo de este tipo creado en Inglaterra. Con todo, tiene un carácter esencialmente urbano y metropolitano: la gran área de influencia londinense queda fuera de sus límites.
- Sus competencias le son, en buena medida, cedidas por el gobierno central y no proceden de la esfera municipal. En términos de planeamiento estratégico, el marco actual elaborado por el gobierno para Londres, conocido como “Directriz” (*Guidance*), será sustituido por un texto denominado *Spatial Development Strategy* (Estrategia de Ordenación Territorial, SDS), elaborado por la GLA y no por el gobierno británico.

La GLA consta de un “centro” y de lo que se denominan “entidades funcionales”. En el núcleo o centro se sitúa el alcalde y su gabinete, junto con una asamblea compuesta por representantes políticos. Tanto el alcalde como estos 25 miembros de la asamblea son elegidos directamente por los cinco millones de londinenses con derecho de sufragio activo. En tales circunstancias, el alcalde es una figura muy poderosa en la vida política del país, un cargo nuevo y hasta ahora inédito, comparable quizá, a escala internacional, con la alcaldía de Nueva York. La asamblea someterá a control la actividad del alcalde, aprobará el presupuesto de la GLA y sus gastos, debatirá los grandes problemas que afectan a Londres y constituirá un foro de debate regular con los habitantes de la ciudad.

Las entidades funcionales son organismos ejecutivos a los que se encomiendan los servicios que deban prestarse a escala metropolitana más que municipal. Están previstas cuatro:

- *London Development Agency* (Agencia de Urbanismo de Londres, LDA), responsable de la regeneración urbana y del desarrollo económico.
- *Transport for London* (Agencia de Transporte para Londres, TFL), responsable de la planificación y organización de la infraestructura y servicio de transportes para la ciudad.
- *Police*, la nueva entidad responsable del servicio de policía metropolitana.
- *London Fire and Emergency Planning Authority* (Agencia del Servicio de Bomberos y Planificación para Emergencias).

Con la salvedad de esta última, la responsabilidad de las funciones, que antes se desempeñaban de otra forma, pasa de la administración central a la figura del alcalde y a la nueva asamblea. La ley de creación de la GLA y sus entidades funcionales recibió la sanción real en noviembre de 1999.

3. LA FINALIDAD ESTRATÉGICA DE LA *GREATER LONDON AUTHORITY*

Hay que subrayar de nuevo que la GLA es una institución de carácter metropolitano con competencias principalmente estratégicas. En términos de personal, su centro o núcleo es relativamente pequeño, con unas 400 personas en total. Se ocupará de coordinar las medidas de actuación decididas y su ejecución en las áreas del desarrollo urbano (incluido el económico), transporte, protección ambiental y protección pública y seguridad. Está elaborando una serie de estrategias interrelacionadas que abarcan estos ámbitos y que integran criterios de evaluación comparativa de los resultados obtenidos, así como sistemas de revisión periódica.

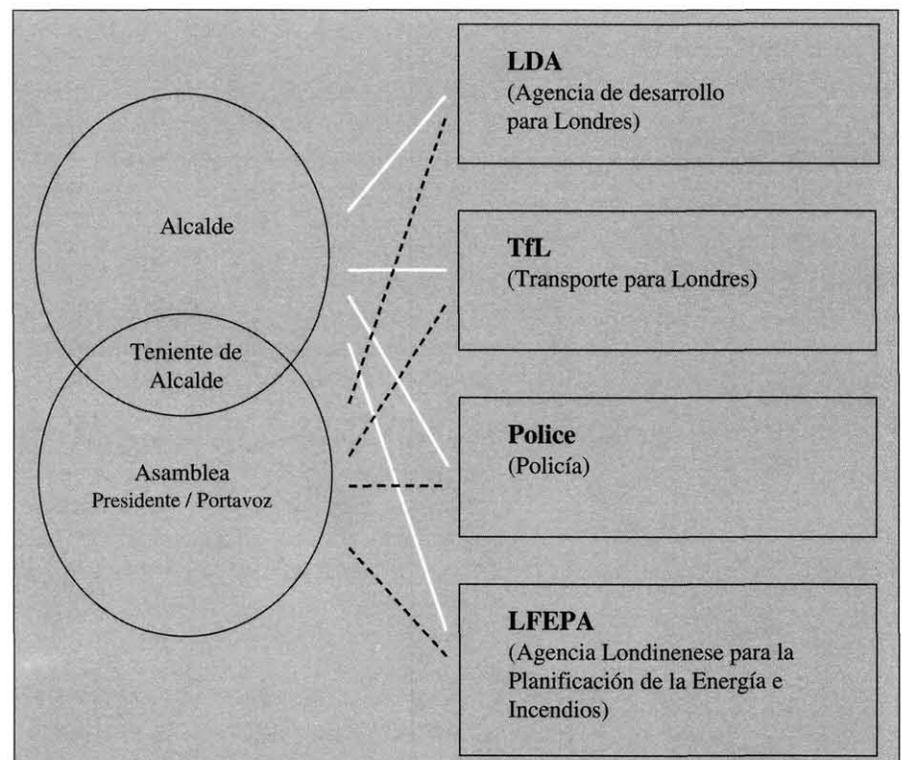
La ley de creación de la GLA define meticulosamente sus relaciones con la administración central, por un lado, y con los distritos municipales, por otro. Se parte del principio de subsidiariedad, por lo que el Plan Regional de Londres (la Estrategia de Ordenación Territorial) será trazado por el alcalde. El gobierno sólo intervendrá en ésta y las demás estrategias de la GLA para examinar su compatibilidad con la política adoptada a escala nacional. En cuanto al plano municipal, la GLA esta facultada para verificar si los planes y los programas de los distritos municipales se ajustan a los objetivos estratégicos. Por lo demás, los distritos se verán libres de interferencia y actuarán dentro de las directrices nacionales de carácter financiero y estratégico habituales.

4. ESTRATEGIAS DE LA ALCALDÍA

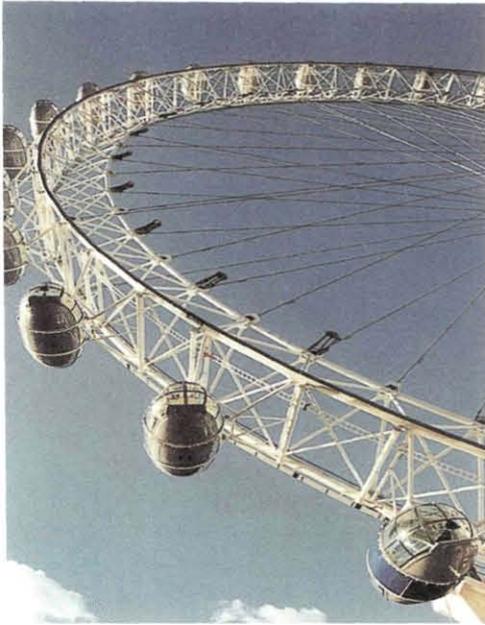
Las funciones de la GLA se inscriben en una serie de estrategias cuya preparación y actualización compete al alcalde. La ley obliga a garantizar la coherencia de las estrategias, que deberán responder a una temática común, como es la del desarrollo sostenible de Londres, metrópolis del siglo XXI en términos de economía, desarrollo social y medio ambiente.

Dejando a un lado los servicios de policía y emergencia, las principales estrategias de las que vamos a ocuparnos son la de ordenación territorial, transporte y desarrollo económico (incluida la regeneración urbana). Las dos últimas sientan las bases de las actividades de las entidades funcionales (de carácter ejecutivo), las LFT y LDA. La estrategia de ordenación territorial (SDS) es muy diferente, pues su naturaleza es más bien “transversal”: la ley parece contemplarla como

“... GLA: Se trata de una nueva forma de autoridad regional, centrada en la definición y ejecución de estrategias y no en la gestión de servicios (...) Sus competencias le son en buena medida cedidas por el gobierno central y no proceden de la esfera municipal.”



The Greater London Authority (GLA).



El nuevo icono de Londres:
La Rueda del Milenio.
Cortesía de Clara Hennessey.

fuerza de la dimensión espacial de todas las funciones de la GLA, sentando las prioridades y políticas geográficas para toda la región metropolitana.

Estas estrategias van a solaparse en buena medida. Así ocurrirá en materias concretas y en el marco del planeamiento urbanístico general de Londres. Pueden citarse ejemplos concretos:

- la política de aparcamiento, que es común a la SDS y a la estrategia de transporte;
- la vivienda, común a la SDS y a la estrategia de desarrollo económico y regeneración urbana;
- el acceso a los polos de desarrollo urbanístico, común a las estrategias de transporte y desarrollo económico.

Las necesidades de infraestructura de transporte, incluidas las nuevas rutas de transporte público, constituyen materia de interés común para las tres estrategias. Se propone que el marco de ordenación territorial para Londres, en el que se fija la estructura geográfica en sentido amplio de la región metropolitana, no sólo constituya la primera parte de la estrategia SDS, sino que también figure en las de transporte y desarrollo económico. Ello sería muy ventajoso para lograr un buen grado de integración mutua.

No hemos mencionado hasta ahora las estrategias ambientales que debe definir la alcaldía, pero su contribución al futuro sostenible de la ciudad será esencial. Se trata de un Plan de acción en materia de biodiversidad, una programa de gestión de residuos y sendos planes sobre calidad del aire y contaminación acústica. También se prevé un programa especial de carácter cultural. La vertiente territorial de todos estos programas debe reflejarse en la SDS e incide de alguna manera en las demás, aunque no plantea los problemas críticos de solapamiento y coherencia a que antes nos hemos referido.

La necesidad de lograr una coherencia entre los diversos programas tiene consecuencias importantes a la hora de elaborarlos. Se plantean dos cuestiones: en primer lugar, los que preparen estas estrategias bajo la dirección del alcalde deberán trabajar en estrecha cooperación y no en departamentos independientes. El personal que se ocupe de la SDS deberá interesarse por el desarrollo de las estrategias de transporte y de la LDA. En segundo lugar, la cuestión temporal:



Los boroughs y los sectores geográficos de Londres.
Cortesía de GLA.

Londres en su contexto regional.
Cortesía de LPAC.



algunas estrategias precisarán más tiempo que otras para su preparación, lo que exigirá un proceso de repaso y revisión si de lo que se trata es de lograr un grado satisfactorio de coherencia recíproca.

5. ANÁLISIS CONCRETO DE LA ESTRATEGIA DE ORDENACIÓN TERRITORIAL (SDS)

Al ser nuestro tema el planeamiento estratégico, me centraré en la SDS, que constituye un concepto nuevo, al menos en el régimen urbanístico británico. La estrategia se deriva de la *Perspectiva Europea de Ordenación Territorial* (PEOT), un documento no vinculante que ofrece una dimensión espacial y territorial para la aplicación de las políticas nacionales y europeas e instrumentos de financiación de la Unión Europea, que refleja las diversidades regionales y responde a los principios de desarrollo sostenible. El aspecto crucial de la PEOT no es que proponga una estrategia (la UE carece de competencia a este respecto), sino que presenta una panorámica global de los rasgos económicos, sociales, físicos y ambientales del desarrollo urbanístico regional, expresados en términos geográficos. Por consiguiente, se concibe el planeamiento estratégico con un enfoque más amplio e integrado que el más tradicional, centrado en el uso del suelo.

Tal es el planteamiento de la SDS londinense: abarcará todas las vertientes del urbanismo, tanto económicas, sociales y físicas, con dimensión territorial. Por consiguiente, abordará la diferencias en las circunstancias de las diversas zonas de la región metropolitana, analizando sus necesidades y oportunidades. Ello nos remite a la observación antes hecha sobre el carácter “transversal” de la SDS que constituye el factor de integración de las estrategias funcionales de la GLA. Por ejemplo:

- La estrategia de transporte (base del organismo ejecutivo, TFL): la SDS establecerá la relación entre el transporte y los emplazamientos urbanizables clave, señalando las prioridades de inversión.
- Desarrollo económico y regeneración (la estrategia de la LPA): la SDS señalará las estrategias territoriales de actuación, incluidas las principales oportunidades urbanísticas en relación con las necesidades sociales.

- Medio ambiente: las dimensiones territoriales de la calidad de aire (en relación con los objetivos de tráfico rodado), gestión de residuos (incluido el reciclado), ecología, etc. La coordinación correrá a cargo del alcalde, que está obligado a informar periódicamente sobre el estado del medio ambiente londinense, estableciendo indicadores que permitan valorar los cambios.

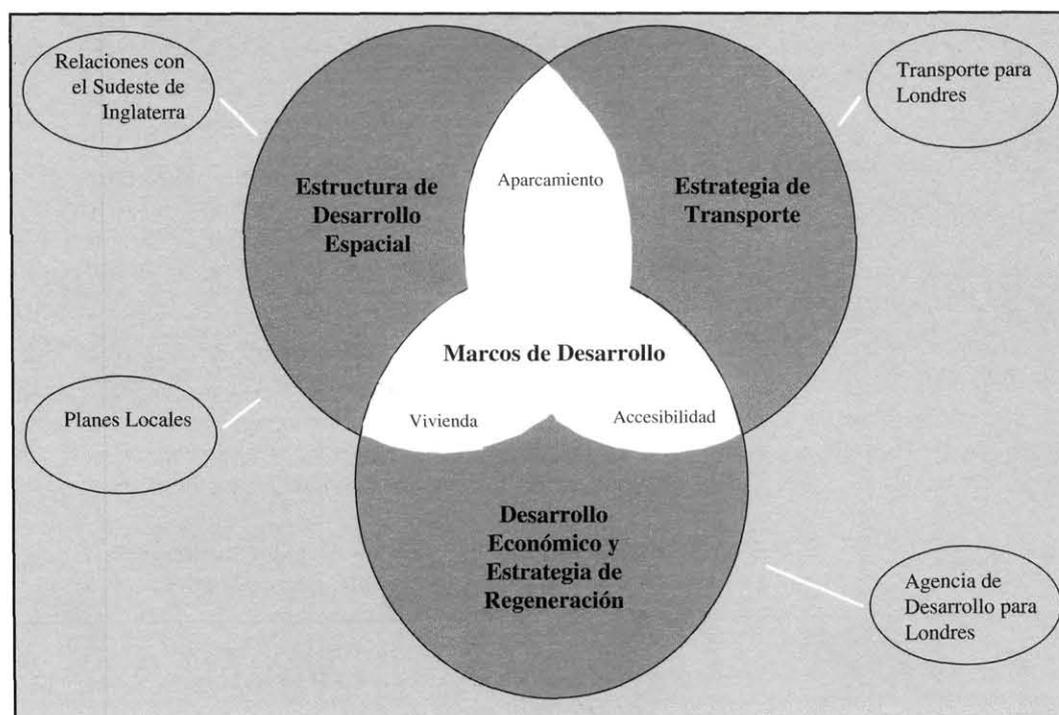
La SDS abordará una serie de relaciones geográficas entre las diversas partes de la metrópolis londinense, entre ellas:

- La relación entre el centro de Londres –los dos distritos gemelos de negocios de la City y el West End– y el resto de la región metropolitana. Parece advertirse que la actividad empresarial se está concentrando en el centro, disminuyendo las inversiones en los nodulos externos.
- El equilibrio sostenible entre la zona occidental de Londres –más atractiva para las inversiones, pero cada vez más congestionada– y la oriental, dotada de grandes recursos de suelo y mano de obra que precisa nuevo empleo.
- Atención al potencial urbanístico a escala subregional, como los corredores que generan las inversiones en transporte y las oportunidades conexas. Así se señalaba ya en las Directrices anteriores (por ejemplo, la Thames Gateway, el Lee Valley), pero es preciso revisarlas y emprender un esfuerzo más decidido a largo plazo.

“... la SDS constituye un concepto nuevo, al menos en el régimen urbanístico británico. La estrategia se deriva de la *Perspectiva Europea de Ordenación Territorial* (PEOT), un documento no vinculante que ofrece una dimensión espacial y territorial para la aplicación de las políticas nacionales y europeas e instrumentos de financiación de la Unión Europea...”

En este contexto geográfico, cabe esperar que la SDS aborde la problemática siguiente:

- Un marco de planeamiento para el desarrollo de la vivienda en el que se traten las necesidades advertidas (demanda), la capacidad (oferta de suelo), su naturaleza (densidad y calidad) y la asequibilidad (hasta qué punto habrá que subvencionar las nuevas viviendas).
- La dimensión territorial del desarrollo económico y las necesidades de regeneración urbana, incluida la determinación de emplazamientos estratégicos en relación con su accesibilidad.
- Los distritos comerciales londinenses: si dejamos a un lado el centro tradicional, Londres es una metrópolis muy policéntrica que exige un marco territorial claro para el desarrollo sostenible del comercio minorista, las actividades de ocio y el turismo.
- Un marco impositivo para la conservación y crecimiento ulterior de las zonas verdes londinenses y su medio ambiente y equilibrio ecológico.



Estrategias integradas.



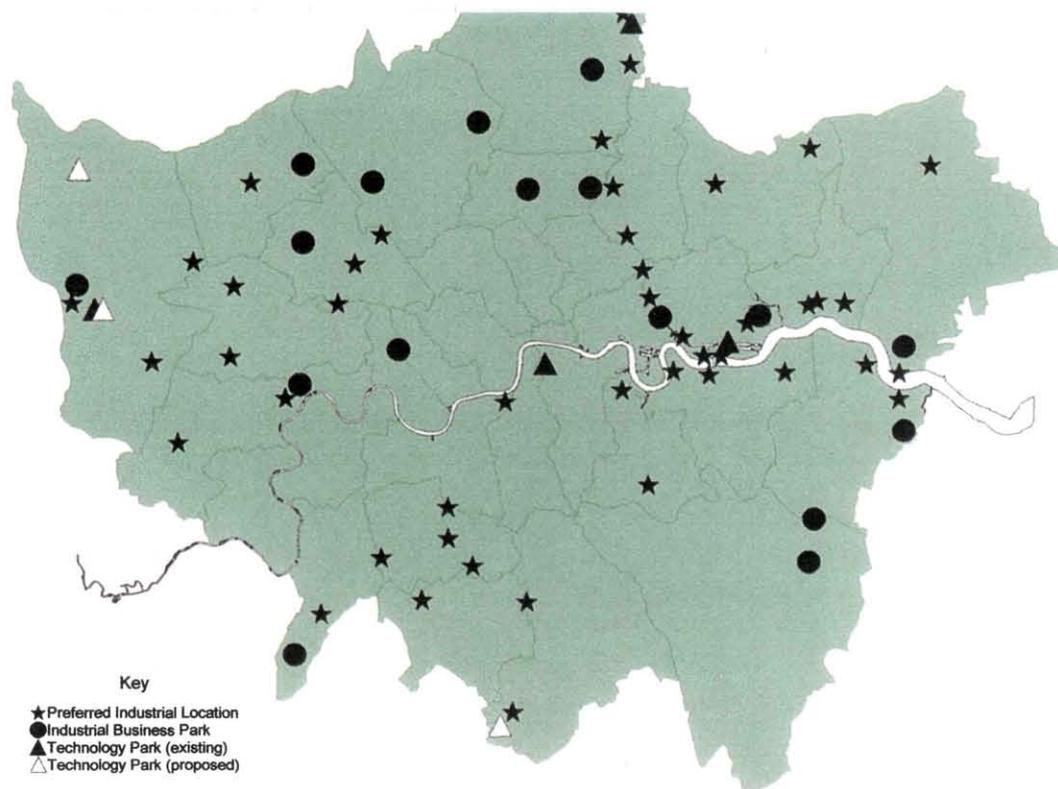
El marco verde de Londres.
Cortesía de LPAC.

- Las dimensiones territoriales de las estrategias de residuos y energía, combinadas con una política de materiales para la industria de la construcción (minerales).
- Atención específica a la relación entre el urbanismo y el transporte, incluidos los nodos de gran accesibilidad para el transporte público y el potencial de desarrollo urbanístico derivado de una mejor explotación de la red ferroviaria londinense.
- Una estrategia territorial de “antiguos suelos industriales” para lograr una óptima reutilización del suelo urbano existente basada en corredores urbanísticos y oportunidades de desarrollo de zonas clave.

Vamos a centrarnos en la interacción entre la SDS y el planeamiento a escala de distritos municipales. Los 33 distritos londinenses conservarán sus Planes urbanísticos unitarios y controlarán su desarrollo urbanístico. La SDS no sólo establece un marco más firme de revisión de tales planes, sino que confiere al alcalde facultades concretas para verificar que la actuación a escala municipal se atiene a los objetivos estratégicos definidos en dicho texto. Los planes urbanísticos tendrán que incorporar los elementos principales de la SDS en los que sean de aplicación a cada distrito y, para ello, deberán recibir la conformidad del alcalde.

Se exigirá también a los distritos que consulten a la alcaldía sobre las principales peticiones de licencia urbanística, lo que ofrecerá al alcalde la oportunidad de analizar qué planes resultan críticos para el éxito de la SDS e impulsar o perfeccionar de forma activa los proyectos más deseables con la autoridad de su cargo, que le permitirá salvar los obstáculos que se opongan al desarrollo urbanístico de zonas clave. Al mismo tiempo, ello le permitirá rechazar las propuestas que puedan ser contrarias a la SDS. Cabe suponer que el número de casos que requerirá el análisis estratégico del alcalde se situará entre diez y veinte al mes; también es de esperar que prevalezca un espíritu de “compromiso constructivo” en su relación con los municipios.

Pasaremos ahora revista a las relaciones con la zona del sudeste de Inglaterra. Ya se ha mencionado que la nueva GLA contará con el mismo perímetro exterior que el GLC creado en 1965, con un radio de unos 20-25 km desde el centro de Londres, situado en Charing Cross. Sin embargo, el área de influencia londinense que tiene lazos muy evidentes de carácter económico y social con la metrópolis, desde el punto de vista del mercado de trabajo y el desarrollo urbanístico conexas, se extiende a lo largo de 40 km a través de determinados corredores de transporte. La SDS no podrá pasar por alto la problemática de la interacción entre el Gran Londres y su región de influencia; así:



Marco para localizaciones estratégicas de empleo, revisado en el año 2000.

- los movimientos de población;
- las necesidades de vivienda;
- las relaciones laborales y los desplazamientos a Londres para trabajar;
- la ubicación de las actividades económicas en Londres y otros lugares;
- las prioridades relativas de transporte;
- los problemas de los residuos, los materiales de construcción y la energía.

También existen vínculos territoriales directos entre el Gran Londres y este área de influencia:

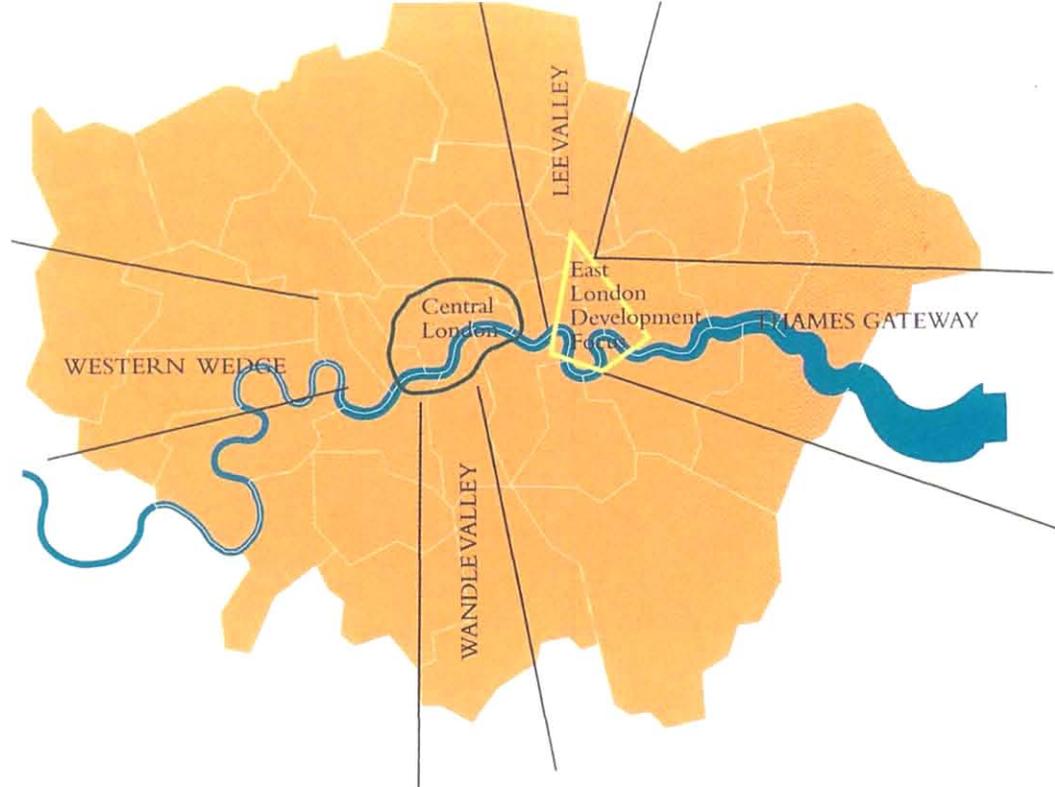
- El corredor denominado Thames Gateway, que se adentra desde el este de Londres hacia Kent, incluida la futura conexión ferroviaria de la línea bajo el Canal de la Mancha hacia el continente.
- La “cuña occidental” que se extiende desde el oeste de Londres y el aeropuerto de Heathrow a las zonas de rápido crecimiento situadas más al oeste, incluidas las poblaciones de Reading, Basingstoke, Newbury, Swindon, etc.
- El corredor que, hacia el norte, se extiende en dirección al aeropuerto de Stansted y Cambridge.

Partiendo de una visión común de la zona de influencia de Londres y sus principales relaciones recíprocas, se prestará atención a un nuevo mecanismo conjunto. Sus protagonistas serán el nuevo alcalde del Gran Londres y la asamblea, y las nuevas organizaciones representativas regionales ajenas a Londres: las cámaras regionales y los organismos de desarrollo urbanístico de las regiones orientales y sudorientales de Inglaterra. Se prevé constituir un comité conjunto que analizará estas relaciones mutuas en beneficio de la SDS; la administración también preparará directrices de Planeamiento Regional destinadas a estas regiones.

6. EL PROCESO DE ELABORACIÓN DE LA ESTRATEGIA DE ORDENACIÓN TERRITORIAL

“La SDS no sólo establece un marco más firme de revisión de tales planes, sino que confiere al alcalde facultades concretas para verificar que la actuación a escala municipal se atiene a los objetivos estratégicos definidos en dicho texto.”

En la ley se indica que el proceso de preparación de la SDS consta de cuatro fases y se completará con una serie de mecanismos de control y revisión. En la primera fase, el alcalde presentará a la asamblea y a las “entidades funcionales” (incluidas las de desarrollo urbanístico y transporte) un “borrador de propuestas” para la SDS. Cabe esperar que así se haya hecho antes del final del año 2000, porque para entonces deberían estar haciéndose realidad las primeras estrategias de la LDA y TFL. Esta fase será, pues, muy importante desde el punto de vista de la coordinación estratégica. El LPAC ha trabajado con ahínco, incluso antes de la creación de la GLA, sobre varios de los puntos básicos mencionados anteriormente, por lo que han podido presentar al nuevo alcalde inmediatamente después de su elección en el mes de mayo.



Rasgos espaciales clave de Londres.
Cortesía de LPAC.

La segunda fase, mucho más tradicional se centra en el depósito de diversos ejemplares de la SDS en lugares accesibles al público, incluida su publicación en Internet, para emprender un proceso de consulta formal con todas las entidades interesadas y la ciudadanía en general. Se podrán así examinar las propuestas y expresar opiniones al respecto. Se procurará iniciar esta fase a mediados del año 2001.

En tercer lugar, la alcaldía preparará una nueva versión del documento que se someterá a un proceso de “encuesta pública”, proceso que correrá a cargo de una Comisión de Expertos de designación oficial, buenos conocedores de las pertinentes materias de interés general y que incluirá a representantes de los intereses afectados. Esta institución ha resultado muy eficaz en los procesos de análisis de Planes Estructurales en el Reino Unido y ahora se introduce en el ámbito del planeamiento regional. La Comisión elevará sus conclusiones al alcalde, formulando una serie de recomendaciones de modificación de la SDS.

En la cuarta fase, el alcalde hará pública la versión definitiva de la SDS. El gobierno podrá intervenir con anterioridad para introducir modificaciones si se aprecia una contradicción con la política oficialmente acordada. Pero, si el sistema funciona de la forma adecuada y el gobierno colabora de forma permanente en la preparación de la SDS, no debe darse ninguna situación de conflicto.

Es muy poco probable que, pese al trabajo que LPAC lleva avanzado, no se alcance esta fase antes de dos años y medio; es decir, cabe prever que hasta mediados del 2002 no haya terminado el proceso de preparación de la SDS. Se han formulado críticas al respecto y el gobierno, que próximamente va a adoptar diversas normas y orientaciones sobre el sistema de la SDS que desarrollarán la normativa vigente, está examinando la posibilidad de acelerar el proceso. Una de las posibilidades consiste en celebrar la encuesta pública con el borrador para consulta general, en lugar de preparar una nueva versión a partir de esta última.

Por último, la SDS se considera un proceso permanente, no un sistema para elaborar un único proyecto. Está sujeta a un inequívoco proceso de supervisión que permite comprobar sus logros y advertir también sus fracasos. Ello se llevará a cabo fijando criterios de evaluación de éxitos relativos que se medirán regularmente mediante indicadores y objetivos. Se prevé un informe al respecto, anual o incluso de mayor frecuencia. También se ha contemplado un proceso formal de revisión basado en los informes de control pero a intervalos más amplios y que dé lugar a la

“Se exigirá también a los distritos que consulten a la alcaldía sobre las principales peticiones de licencia urbanística, lo que ofrecerá al alcalde la oportunidad de analizar qué planes resultan críticos para el éxito de la SDS e impulsar o perfeccionar de forma activa los proyectos más deseables con la autoridad de su cargo”

preparación de una SDS nueva y actualizada. Ello guarda relación con la duración del cargo de alcalde, prevista en cuatro años.

7. CONCLUSIÓN: ¿UN NUEVO MODELO DE RÉGIMEN LOCAL ESTRATÉGICO METROPOLITANO?

La creación de un régimen de administración local eficaz para las regiones metropolitanas, y en especial la organización y ejecución del planeamiento estratégico, suscita un creciente interés en todo el mundo. El crecimiento urbano y la reestructuración de las áreas urbanas derivados de las fuerzas económicas y sociales son fenómenos universales. La administración municipal no consigue seguir el ritmo de estos cambios: es frecuente que el crecimiento metropolitano desborde los límites de los gobiernos municipales y que los gobiernos centrales carezcan de los medios suficientes para coordinar toda la plétora de órganos de administración local.

El Gran Londres constituye un ejemplo palmario de la situación antes descrita: un nuevo gobierno británico, constitucionalmente innovador, ha advertido su incapacidad de ejercer un control efectivo, así como la imposibilidad para una administración local fragmentada de hacer frente de la forma pertinente a los cambios urbanos sociológicos y a la difícil problemática del transporte y el medio ambiente. Y, así, se propone una nueva forma de autoridad metropolitana con la misión de abordar estos problemas desde una óptica global y alcanzar el objetivo general de conseguir que Londres sea una metrópolis sostenible.

Los principios esenciales que han presidido la creación de la nueva *Greater London Authority* pueden sintetizarse como sigue:

- Traspaso de competencias del gobierno central a un nuevo organismo regional metropolitano responsable de la región londinense.
- Un alcalde elegido por sufragio directo que constituye una figura destacada dotada de autoridad clara.
- La autoridad debe centrarse en la política estratégica, contando con facultades para llevar a la práctica los objetivos estratégicos y dejando al nivel municipal la responsabilidad de los servicios locales.

El marco de planeamiento estratégico de este nuevo organismo será muy innovador. La Estrategia de Ordenación Territorial es de carácter transversal y ofrece una dimensión espacial y geográfica a las estrategias funcionales de la alcaldía (transporte, desarrollo económico, etc.), sentando las bases generales para la determinación del uso del suelo en los planes de los 33 municipios, que no van a desaparecer. Ello facilitará el logro de uno de los principales objetivos de la GLA: la coordinación de sus funciones estratégicas. Y el factor crítico que permitirá valorar el éxito de este nuevo mecanismo será el grado de coherencia en los esfuerzos por resolver eficazmente los problemas londinenses de desarrollo urbano, transporte y medio ambiente.

En este momento hay motivos sobrados para afirmar con optimismo que esta nueva autoridad metropolitana de naturaleza sobre todo estratégica cuenta con sólidos fundamentos y podrá servir de modelo para situaciones similares. Queda aún algún tiempo para la constitución de este nuevo órgano y habrá que vigilar atentamente sus logros. Las actividades de la GLA, incluida la preparación de la SDS, se llevarán a cabo de forma abierta y transparente y todos los interesados podrán juzgar sus resultados. Pero, por el momento, la experiencia nos parece sumamente plausible.