

Décima edición del Premio Nacional de Urbanismo “Ricardo Santos Diez”

La Fundación Formación y Desarrollo Urbanístico ha convocado en el BOE de 24 de octubre de 2017 la décima edición del Premio Nacional de Urbanismo en homenaje a la figura de don Ricardo Santos Diez, cuyo Jurado presidido por don Luciano Parejo Alfonso. En la reunión del Jurado del pasado 9 de julio, se acordó conceder el Premio en su décima edición al trabajo denominado “La revisión de los planes urbanísticos desde la perspectiva de la regeneración urbana. Guía Metodológica”, elaborado por los arquitectos Florentina Pedrero (Directora General de Ordenación Urbanística del Ayuntamiento de Valencia), Fernando Belenguer (Jefe de servicio de planeamiento del Ayuntamiento de Valencia), José Vicente Gregori, María Jose García, María Jose Hernández, y Ana Tomás.

LA REVISIÓN DE LOS PLANES URBANÍSTICOS DESDE LA PERSPECTIVA DE LA REGENERACIÓN URBANA GUÍA METODOLÓGICA

SINTESIS

Mayo 2018

Los planes generales se han convertido en documentos complejos, difíciles de modificar, sobre todo en las grandes ciudades, por lo que la mayoría siguen manteniendo sus planes, por lo general antiguos, y funcionando mediante continuas modificaciones, lo que los aleja de su objetivo principal que no es otro que el de establecer las condiciones para la sostenibilidad territorial y sobre todo para la mejora de la calidad de vida de las personas.

Con el paso del tiempo y la complejidad legislativa, los planes generales han perdido su dimensión estratégica, convirtiéndose más que en un instrumento de planificación en un lastre burocrático.

En este documento se propone un trabajo técnico que pretende establecer una guía metodológica para abordar la revisión de los planes urbanísticos desde la perspectiva de la regeneración urbana, dotándolos de la necesaria agilidad y flexibilidad que permita su adecuación a la demanda de una sociedad que exige mayor coherencia y transparencia en la actividad urbanística.

El documento se compone de una breve introducción de la situación en la que se encuentra actualmente el planeamiento urbanístico y como incide en el mismo la estrategia contenida en la agenda urbana de la Unión Europea y en la reciente agenda urbana española.

Una primera parte en la que se acotan los conceptos de calidad urbana y la concepción polinuclear de la ciudad, así como una breve referencia al modo de gestión de la información necesaria para el análisis de la realidad urbana.

Una segunda parte en la que se desarrolla la metodología propuesta y una parte final en la que se aplica a la ciudad de València.

INTRODUCCIÓN	4
CALIDAD URBANA	7
ÁREAS FUNCIONALES	9
METODOLOGÍA	13
OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE CALIDAD URBANA	14
INDICADORES PARA LA MEDICIÓN DE LA CALIDAD URBANA	17

INTRODUCCIÓN

El proceso de revisión del planeamiento, tradicionalmente, se ha desarrollado con una clara visión jerárquica, en primer lugar los planes territoriales, en segundo lugar el plan general estructural y finalmente el plan de ordenación pormenorizada.

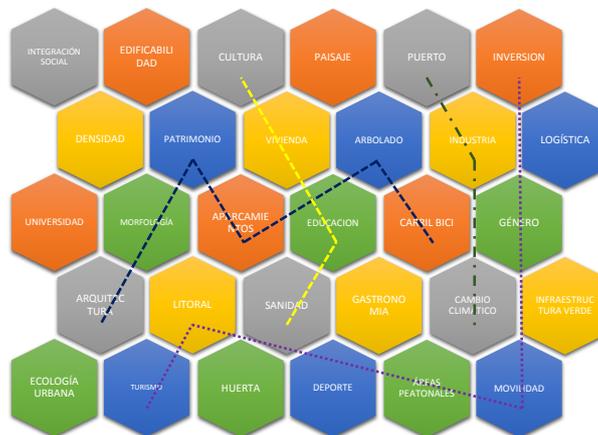


En base a esta escala jerárquica, el modelo de ciudad se ha establecido sobre la base de los planes territoriales y el estructural.

Sin embargo, y en la realidad, cada ciudad se va construyendo como superposición de muchas determinaciones urbanísticas, unas serán territoriales, otras estructurales pero muchas de escala pormenorizada y que son determinantes de la calidad urbana de la ciudad por su marcado carácter de proximidad y cercanía a los ciudadanos.

Así sobre la ciudad, inciden muchos condicionantes, no solo urbanísticos, sino también económicos, patrimoniales, históricos, paisajísticos, de movilidad, de género, de cambio climático, etc.,

La superposición de todos estos factores determina la configuración final de la ciudad, que en absoluto responde a un modelo único o dominante sino que es resultado de la superposición de todos ellos.



La ciudad es dinámica, resultado de múltiples configuraciones en función de los parámetros elegidos para su combinación. No existen modelos únicos y dominantes en la ciudad.

Los modelos deben de ser lo suficientemente flexibles como para poder incorporar diferentes perspectivas de ciudad e integrar propuestas que surjan desde otras visiones como la Ciudad Productiva, la Ciudad Turística, la Ciudad de la Información, etc., que como capas se integrarán en ese modelo, pero siempre garantizando una coherencia y un

equilibrio y el resultado final será una ciudad mucho más inclusiva que la obtenida desde modelos dominantes.

Por otra parte, la complejidad en la tramitación de los planes generales y la dificultad que conlleva su aprobación, ha derivado en planes urbanísticos que en la práctica se han convertido en documentos sin capacidad de adaptación a las demandas de una sociedad dinámica.

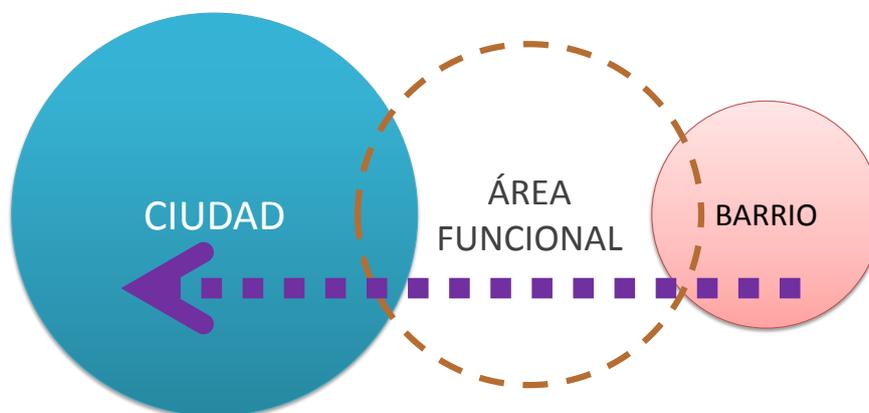
Parecen lógicas nuevas interpretaciones que puedan dar respuestas a las cada vez más cambiantes y aceleradas transformaciones sociales.

El nuevo planeamiento debe apostar por un modelo de Ciudad acorde con las agendas urbanas de ONU Habitat, de la Unión Europea y la reciente agenda urbana española, **centrando la actividad urbanística sobre la ciudad consolidada**, para lo que nos hacemos las siguientes preguntas:

¿Es posible desde el Barrio establecer un Modelo de Ciudad, a la Escala del Peatón, basado en la Proximidad y articulado desde los Recorridos Peatonales?

¿Cómo desde la Escala del Barrio podemos resolver problemas de toda la Ciudad?

Creemos que entre la escala de la Ciudad y la del Barrio existe una escala intermedia que nos permite dar coherencia urbanística a este modelo.



Esta escala intermedia nos permite plantear una movilidad sostenible, al no tener que recurrir al vehículo privado, ya que están disponibles todos los servicios dotacionales de proximidad requeridos por un ciudadano sin necesidad de utilizar medios de transporte motorizados. De esta forma es como articulamos, desde la escala del Barrio, un modelo de ciudad basado en la proximidad y los recorridos peatonales estructurando la ciudad a la escala del peatón.

Parece pues lógico establecer desde la ordenación pormenorizada este modelo de ciudad, más próximo al ciudadano pero que al mismo tiempo disponga de determinaciones que afecten a todo el conjunto de la ciudad.

Para ello proponemos la estructura de la revisión en tres fases: METODOLOGÍA-PLAN-INTERVENCIÓN:

1. **La Metodología** establece las directrices sobre las que se desarrollarán las futuras intervenciones para la mejora de la calidad urbana con criterios comunes para toda la ciudad.
2. **El Plan** establece el marco que proporciona seguridad jurídica tanto a las directrices como a las posteriores intervenciones.
3. **Las Intervenciones** suponen la actividad urbanística de mejora de la calidad urbana de la ciudad consolidada.



La intervención urbanística llevada a cabo en la ciudad a lo largo de las últimas décadas, se ha centrado fundamentalmente en actuaciones en los centros históricos mediante planes especiales y programas de rehabilitación, en actuaciones puntuales de reforma interior enmarcadas dentro de programas de iniciativa privada y en la ejecución de los nuevos desarrollos también de la mano del sector privado.

Sin embargo, existe gran parte de la ciudad en la que no se han elaborado modelos globales que enmarquen directrices de intervención urbanística, que se corresponden, básicamente, con desarrollos urbanos derivados de planes anteriores, en la que se concentra gran parte de la población y donde, en el caso de València, reside cerca del 88% de la población.

Existen estudios y guías para la intervención en la ciudad consolidada, pero básicamente proponen actuaciones de rehabilitación o regeneración puntuales, no abordando la ciudad en su conjunto con criterios de calidad globales que permitan orientar las intervenciones urbanísticas.

Es por ello que, dada la dificultad que desde el planeamiento urbanístico supone la elaboración de planes de ordenación que contemplen la cuantificación de la calidad urbana desde la globalidad de la ciudad, hemos optado, tras realizar un diagnóstico de la ciudad existente mediante la aplicación de unos indicadores de calidad, por la determinación de unas directrices que guíen los procesos de mejora de la calidad urbana.

CALIDAD URBANA

Que la incidencia del medio urbano en la calidad de vida de las personas tiene una gran importancia, es una cuestión que hoy en día ya no se discute y en los últimos años la apuesta de las administraciones públicas por su mejora ha ido creciendo en la misma medida que la conciencia social sobre el desarrollo sostenible.

Así, la Unión Europea ha establecido como uno de los objetivos para la mejora de los entornos urbanos, la limitación de la ocupación de suelo y la expansión urbana, apostando por modelos de ciudad compacta con actuaciones de regeneración urbana antes que de nuevos crecimientos, en gran parte debido al importante crecimiento que las ciudades han tenido en el siglo pasado.

En la apuesta de todas las instituciones por centrar la actividad urbanística sobre la ciudad existente en vez de buscar nuevos crecimientos en el medio rural, la mejora de su calidad es uno de los pilares básicos sobre los que se articulan las actuaciones posibles.

En la Declaración de Toledo de 2010 se apuesta por la intervención en la ciudad a través de actuaciones de regeneración urbana integral, que preserven y revaloricen todo el capital urbano existente, social, cultural, patrimonial, etc.

Así, la calidad del medio urbano pasa a convertirse en un ingrediente indispensable para incrementar la calidad de vida de las personas, interviniendo muchos aspectos, no sólo urbanísticos sino sociales, económicos, culturales, etc.

Desde el planeamiento hemos de establecer la plataforma sobre la que se puedan activar las diferentes políticas sectoriales tendentes a la mejora de esa calidad como las de vivienda, movilidad, cultura, integración social, género, calidad ambiental, participación, etc.

En España la Ley 8/2013, de rehabilitación, regeneración y renovación urbana, ha supuesto un cambio en la política urbanística, apostando por la intervención en los núcleos consolidados como medida para la reconversión del sector inmobiliario y la construcción, buscando un modelo de ciudad más sostenible e integrador.

Las actuaciones de rehabilitación van encaminadas a acciones constructivas sobre los edificios y las de regeneración y renovación hacia procesos urbanos, aunque todas ellas forman parte de los procesos necesarios para la mejora de la calidad urbana.

Dada la gran cantidad de terminología existente para definir conceptualmente las posibles actuaciones sobre la ciudad existente, vamos a considerar un término más genérico que las pueda englobar a todas que es el de **Intervenciones para la Mejora de la Calidad Urbana**.

El proceso de revisión de la ordenación pormenorizada debe ir más allá del contenido tradicional y entenderlo como procesos de intervención en la ciudad construida con el objetivo de mejorar la calidad de vida de sus ciudadanos en base a:

- La sostenibilidad de su trama, entendida como la mayor eficiencia y equilibrio posible en su morfología (compacidad).
- La mejora de la habitabilidad de los espacios públicos y sus entornos.
- El reparto equilibrado de los equipamientos y la mejora de su accesibilidad peatonal.
- La implantación de la infraestructura verde como medio de:
 - Conexión de los diferentes núcleos existentes en la ciudad.
 - Integración con la huerta y los parques del medio natural.
 - Para incrementar la accesibilidad a los equipamientos con una movilidad más sostenible.
- La implantación de mecanismos de gestión que garanticen la sostenibilidad del sistema dotacional.
- Medidas para favorecer la mejora de la eficiencia y habitabilidad de las edificaciones existentes.
- La puesta en valor del patrimonio histórico.
- Disponer las medidas urbanísticas para poder garantizar el acceso a la vivienda.
- Ajuste a los cambios climáticos.
- Incorporación de la perspectiva de género.

Así, entendemos que la calidad urbana podrá conseguirse mediante procesos, en los que se parte de la información comparada sobre el estado actual de la ciudad, se diagnostica en base a un sistema de medición y finalmente se proponen acciones para su mejora.

La ciudad es un soporte físico indisoluble de sus ciudadanos por lo que este mecanismo de análisis, diagnóstico y propuestas necesita el aval de la ciudadanía, y es por ello que se incorporarán las propuestas, que en materia de planificación urbanística, surjan de una estrategia integral participativa.

ÁREAS FUNCIONALES

Creemos que el ciudadano percibe la ciudad a partir de su estructura física y su funcionamiento, por lo que como paso previo para el entendimiento de la ciudad será preciso analizar el esquema territorial sobre el que se asienta la ciudad y los elementos más significativos de su estructura física y funcional.

Si entendemos la ciudad como el soporte físico en el que se desarrolla una sociedad, en la que se ejercen las actividades básicas de vivir, relacionarse, trabajar y desplazarse, en la medida que la ciudad crece, se incrementan proporcionalmente las distancias de los desplazamientos, por lo que la estructura física de soporte para la movilidad va adquiriendo mayor relevancia en su configuración.

Podemos considerar al barrio como el espacio urbano más doméstico, en el que se pueden realizar las actividades más cotidianas, con capacidad para generar una identidad social. Pero en el caso de València, como en el de otras grandes ciudades, el barrio no integra toda la complejidad que incluye el fenómeno urbano. Existe un ámbito superior, de mayor complejidad pero aún accesible, que constituye una auténtica célula del funcionamiento urbano.

En un artículo del profesor Joan Olmos sobre Ciudades Intermedias, publicado en el diario Levante del 29.10.2017, en el que reflexiona sobre la concepción polinuclear de la ciudad a partir de la certeza de que las ciudades intermedias son las más sostenibles porque son las que responden a la escala humana. En ese artículo cita a Leon Krier y dice:

“De igual modo que ocurre en una familia de individuos, una ciudad no puede crecer si no es por reproducción o por multiplicación, o sea, transformándose en policéntrica o polinuclear.”

Así, la organización de la ciudad en núcleos sostenibles mejorará su nivel de calidad basado en la escala humana, posibilitando la implantación de aquellos servicios que para el desarrollo del ciudadano debe disponer la ciudad, facilitando con ello una movilidad sostenible.

Asumir que el funcionamiento de la ciudad es polinuclear permite incrementar la identidad de cada área y ajustar la escala para una movilidad más sostenible y una estructura de espacios libres que facilite la relación entre las personas y permita la organización de la ciudad a nivel del peatón.

Para la determinación de las áreas funcionales, al igual que en los estudios de Hernández Aja, partiremos del análisis de tres aspectos básicos:

- El desarrollo histórico de la ciudad.
- El soporte físico determinado por las infraestructuras, los equipamientos y las centralidades.
- La división administrativa y sectorial de la ciudad.

A partir de la superposición de estos tres aspectos, podremos determinar las áreas funcionales que supondrán una sectorización funcional de la ciudad consolidada para dar cobertura a las nuevas demandas de sostenibilidad, eficiencia y satisfacción de las peticiones de los ciudadanos, con criterios de proximidad y recorridos peatonales que formarán la trama de la infraestructura verde de la ciudad. En el caso de València se han establecido 23 áreas funcionales.

Esta estructura funcional será la que nos permitirá analizar la toda la ciudad bajo unos parámetros comparables y así poder optimizarla para responder a las directrices de sostenibilidad, eficiencia y satisfacción de la demanda ciudadana.

En conclusión, con la delimitación de las áreas funcionales, se introduce, para la ciudad consolidada, una sectorización funcional que lejos de provocar segregación genera una nueva estructura de la ciudad basada en el equilibrio y puesta en valor de los barrios, conectando toda la ciudad a dos escalas:

- La del tráfico rodado sustentada por las vías principales de tránsito y circulación de la ciudad y
- La del peatón sobre la infraestructura verde.

En cada área determinaremos el grado de implantación de los suelos dotacionales y su comparación con el número de habitantes, así como el grado de patrimonialización de los mismos, y de esta forma comparar la situación real con respecto de la potencial.

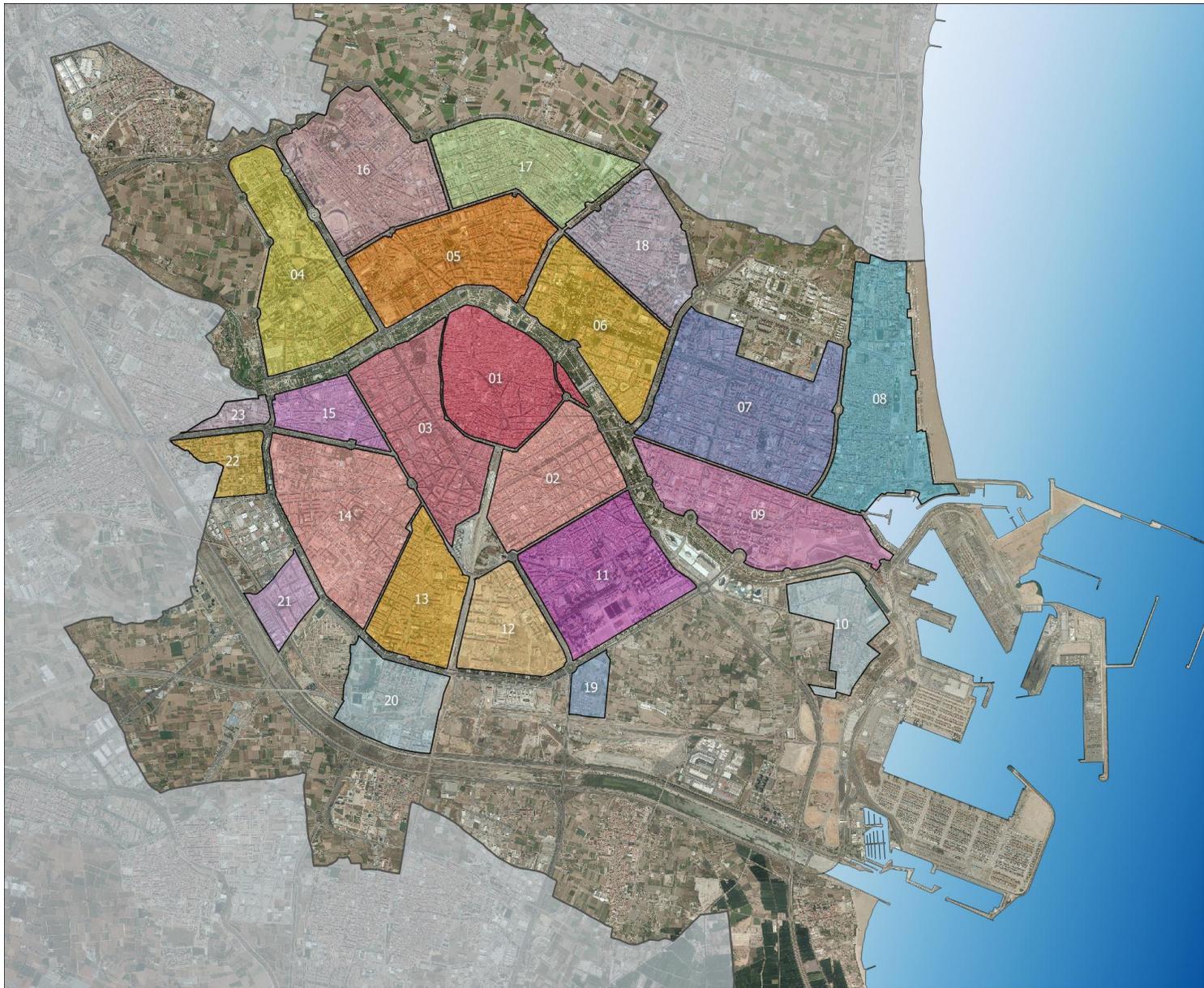
Con los datos de información y las referencias a las guías y sistemas de indicadores de otras ciudades, podremos determinar umbrales con valores mínimo y deseable para garantizar la calidad urbana, que serán la base de los indicadores.

A partir de los resultados obtenidos, tras la aplicación de los indicadores sobre cada área funcional, determinaremos las deficiencias y desequilibrios y para su solución propondremos una estructura urbana, basada en la ordenación por supermanzanas que equilibre el sistema dotacional y a la escala del ciudadano integre los servicios de ciudad y proximidad, y que mediante la infraestructura verde enlace la cobertura de los servicios dotacionales y el barrio, configurando así una malla en la que queden integrados la estructura territorial del

barrio con la funcional del suelo dotacional. De esta forma se mejora la accesibilidad a los servicios y con ello la optimización de la ocupación del suelo.

Es en estas áreas funcionales donde el ciudadano deberá tener resueltos todos los servicios de proximidad propios de la vida urbana, recuperando con ello el concepto de vecindad y barrio que son los espacios en los que más eficazmente se implantan las intervenciones para la mejora de la calidad urbana.

En definitiva lo que pretendemos con las áreas funcionales es una **Sectorización Funcional** de la ciudad mediante piezas delimitadas por elementos estructurales, con una extensión que cubre los ámbitos de influencia de las dotaciones de proximidad y permite su accesibilidad a pie, optimizando la descentralización mediante la distribución equilibrada de los servicios y equipamientos.



METODOLOGÍA

Una vez establecidas las áreas funcionales, se propone una metodología de análisis de la ciudad y determinación de directrices a partir del siguiente proceso:

- **Objetivos.** Determinación de los objetivos estratégicos
- **Indicadores.** Medición del grado de implantación de los objetivos.
- **Resultados.** Aplicación de los indicadores sobre un escenario actual y futuro resultado de la implantación de las determinaciones del planeamiento vigente.
- **Diagnóstico.** Reflejo del nivel de calidad urbana en base a los resultados obtenidos de la aplicación de los indicadores.



Esta metodología nos permitirá una actualización constante del planeamiento permitiendo con ello un sistema con la suficiente flexibilidad para dar cobertura a las demandas de la sociedad pero con un control establecido por el sistema de indicadores que determinan el grado de compatibilidad de cualquier intervención que se pretenda realizar.

El objetivo final de la metodología propuesta sería plantear un sistema de plan, alejado del tradicional plan, estático, burocrático y alejado de las demandas sociales, a un plan flexible que nos permita realizar múltiples actuaciones, a la escala viable y ajustadas a la participación ciudadana.

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE CALIDAD URBANA

Se proponen unos objetivos estratégicos generales, sobre campos de intervención en los que el planeamiento urbanístico tiene capacidad de actuación, lo suficientemente universales para poder establecer un marco de calidad urbana para toda la ciudad, que posteriormente se completarán con las directrices personalizadas para cada barrio surgidas del diagnóstico de cada área funcional tras la aplicación de los indicadores y de los procesos de participación pública.

Suelo

Conseguir una ciudad compacta, sin vacíos urbanos y con equilibrio entre la población y los servicios dotacionales dispuestos (ocupación eficiente del suelo), diversa con equilibrio entre la oferta y la demanda de usos (uso eficiente del suelo) e integrada con el medio natural y rural que la rodea.

Patrimonio Edificado

Sobre la ciudad edificada, el objetivo es fomentar la rehabilitación del parque de viviendas para mejorar su habitabilidad, accesibilidad y eficiencia energética.

Identidad Social y Cultural

Puesta en valor de los elementos determinantes de la identidad y patrimonio cultural de la ciudad.

Equipamientos

El objetivo es la consecución del equilibrio dotacional en toda la ciudad, de forma que no existan diferencias entre los barrios, incrementando la accesibilidad a los equipamientos como método de mejora de su eficiencia con la garantía de su sostenibilidad económica.

Espacio Público

Conseguir la habitabilidad del sistema de espacios públicos mediante la accesibilidad a todos los ciudadanos de un barrio tanto de los parques como de los espacios libres de proximidad, su integración en la infraestructura verde, de forma que dispongan de la calidad ambiental, confort y seguridad que permita la convivencia y relación de las personas.

Vivienda

Hacer efectivo el derecho a una vivienda asequible, digna y adecuada con una oferta tipológica diversa y distribuida equilibradamente en la ciudad.

Movilidad

Conseguir una estructura de ciudad a la escala del peatón, mediante la jerarquización del tráfico rodado, ordenando cada área funcional a partir de la accesibilidad del peatón a los equipamientos y espacios libres, con reservas de aparcamiento para reducir el espacio de ocupación de vía pública y la conexión del barrio con las redes de carril bici y transporte público.

Por otra parte, existen objetivos que son transversales y afectan a todo el resto, por lo que en el diseño de los indicadores se ha tenido en cuenta esta transversalidad incorporando parámetros que hagan posible la consecución de esos objetivos estratégicos. Entre estos se incluyen:

- La repercusión del cambio climático y
- La consideración de la perspectiva de género

Respecto del cambio climático, incrementar la capacidad de adaptación de la ciudad a sus efectos, mediante la reducción del fenómeno conocido como “isla de calor” es uno de los objetivos prioritarios para incrementar la habitabilidad del espacio público.

Este fenómeno, consiste en la acumulación del calor en las ciudades, que absorben y acumulan el calor a lo largo de las horas de insolación y lo liberan durante la noche impidiendo que bajen las temperaturas, es uno de los principales efectos producido por el cambio climático y que se mitigará con la introducción de medidas transformadoras de la estructura urbana que además de la reducción de la emisión de contaminantes y la utilización del vehículo privado ha de considerar parámetros como la ventilación del espacio urbano, el control de la densidad y altura de la edificación y el incremento de la presencia de masa verde, todos incluidos en los indicadores diseñados.

También como efectos del cambio climático es necesario considerar las consecuencias derivadas de las lluvias torrenciales e inundaciones que requieren la escala de área funcional para aportar soluciones más a nivel de obra de urbanización y que por ello no se incluyen en el cuadro anterior de indicadores.

La perspectiva de género, que por supuesto es transversal y afecta a todos los indicadores de calidad urbana, aporta una visión más cercana del urbanismo, a la escala de las personas.

Un urbanismo de proximidad y distancias cortas, que es el marco sobre el que se basa todo el proceso de mejora de la calidad urbana de la ciudad consolidada, y que incorpora conceptos como:

- Red equilibrada de dotaciones a nivel de ciudad, área funcional y barrio.
- Accesibilidad y cercanía a espacios públicos y equipamientos.
- Recuperación de espacio viario para los peatones, creando recorridos peatonales y espacios de convivencia que formarán la base de la infraestructura verde de barrio.
- Mezcla de usos que permita la integración de actividades comerciales y de ocio en la trama urbana del barrio.
- Diversidad de usos en los equipamientos de forma que pueda facilitarse la compatibilidad de horarios y con ello el rendimiento de los mismos.
- Mejora de los entornos de los equipamientos mediante la disposición de zonas de espera seguras, sobre todo en entornos escolares, que incrementen su seguridad, habitabilidad y capacidad de relación.

Todos estos conceptos se han tenido en cuenta en el diseño de los indicadores que no son más que un instrumento para la implantación de esas consideraciones en la estructura urbana de la ciudad.

INDICADORES PARA LA MEJORA DE LA CALIDAD URBANA

Analizar, diagnosticar y realizar propuestas de mejora de la calidad urbana de una ciudad consolidada, comporta necesariamente instrumentar una serie de herramientas que nos permitan la racionalización de la toma de decisiones y a su vez dotar a todo el proceso de la necesaria transparencia.

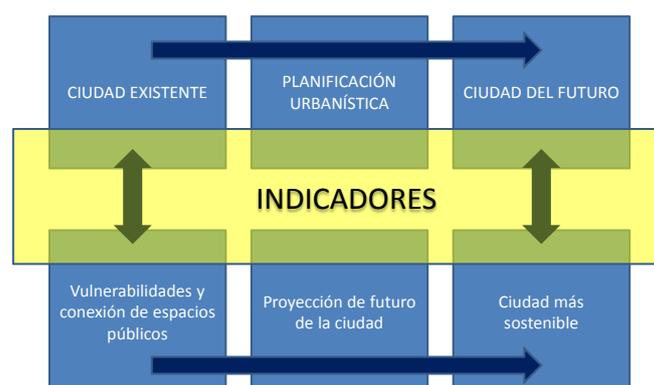
Cada ciudad es distinta, tanto en sus orígenes como en su evolución y funcionamiento, por lo que la aplicación de estándares uniformes para todas las ciudades es desde un principio un planteamiento equivocado para la evaluación de su calidad urbana.

Con el objetivo de determinar el nivel de calidad de la ciudad se establecen una serie de indicadores que califican la situación actual detectando las debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades en cada uno de los barrios y en el conjunto de la ciudad y orientando la toma de decisiones encaminadas a su mejora.

Así mismo, se detectan problemas urbanísticos derivados de la aplicación de los planes vigentes y pueden proyectarse propuestas para su solución, pero siempre en base a un marco de calidad establecido en los umbrales del indicador.

Este conjunto de indicadores, y los que en su momento se puedan determinar, supone apostar por un sistema flexible que permite hacer proyecciones de futuro sobre la ciudad, condicionando el proceso de planificación urbanística hacia el objetivo de calidad deseado.

Entender la planificación de la ciudad como un modelo estático que intenta responder a la situación actual con previsiones de futuro elaboradas en un contexto de crisis, supone implantar un modelo de ciudad muy vulnerable al dinamismo de la sociedad.



Los indicadores cuantifican la calidad urbana en base al grado de implantación de estos objetivos y las directrices son las líneas de acción destinadas a conseguir el umbral de calidad.



Los condicionantes urbanísticos establecidos por el sistema de indicadores, nos permiten ajustar las decisiones del planeamiento a las necesidades de los ciudadanos expresadas a través de la participación.

Tomando como base el "Sistema de Indicadores y Condicionantes para Ciudades Grandes y Medianas" del Ministerio de Fomento, y su aplicación en ciudades como Sevilla, Vitoria, y otras, así como las diferentes guías sobre regeneración urbana existentes, y los parámetros de la información de la ciudad, se ha diseñado un conjunto de indicadores propios para la ciudad de València que establezcan umbrales marco de calidad a partir de los cuales evaluar el estado de la ciudad y determinar las directrices que guíen las intervenciones para la mejora de la calidad urbana.

Para poder estructurar las propuestas, establecemos unos campos de intervención urbanística, para los cuales se proponen unos objetivos, que se cuantificarán mediante el sistema de indicadores para realizar un diagnóstico y unas directrices de intervención.

Para cada campo de intervención se proponen objetivos que responden al mandato derivado del modelo de ciudad deseada: Una Ciudad Sostenible para sus Ciudadanos, enmarcada en un doble objetivo, siempre presente en todas las intervenciones:

- Mejorar la Calidad de Vida de las Personas
- Minorar las Afecciones sobre el Medio Ambiente.

Para cada objetivo se diseñan indicadores, que contendrán unos umbrales, con la finalidad de comprobar y realizar un seguimiento de su grado de obtención tras la implantación de las directrices con las intervenciones de calidad urbana. Cuando los objetivos no puedan ser cuantificables directamente se propondrán directrices de intervención.

Así, los indicadores se convierten en la herramienta para la medición y seguimiento de la calidad urbana de la ciudad, en base al grado de implantación de los objetivos estratégicos generales.

CAMPO		OBJETIVOS
SUELO	Ocupación eficiente	Ciudad compacta sin vacíos urbanos y con equilibrio entre la densidad de vivienda y las dotaciones dispuestas
	Uso eficiente	Ciudad diversa con equilibrio entre la oferta y la demanda de usos
	Integración	Integración del medio urbano con el natural y el rural
PATRIMONIO EDIFICADO		Fomento de la rehabilitación del parque de vivienda.
IDENTIDAD SOCIAL Y CULTURAL		Puesta en valor de los elementos determinantes de la identidad y del patrimonio cultural de la ciudad
EQUIPAMIENTOS	Ratio	Equilibrio dotacional entre los diferentes barrios de la ciudad
	Accesibilidad	Que toda la población tenga a su disposición, un equipamiento con el que cubrir sus necesidades de proximidad
ESPACIO PÚBLICO	Ratio	Todos los ciudadanos deben tener cobertura del sistema de parques públicos y de los espacios libres de proximidad
	Accesibilidad	Los espacios libres verdes y peatonales han de quedar integrados en la red de infraestructura verde y ser accesibles en todas sus categorías desde cualquier área funcional.
	Calidad ambiental	El espacio público dispondrá del confort ambiental y seguridad que permitan la convivencia y relación de las personas
VIVIENDA		Garantizar el acceso a la vivienda con una distribución equilibrada en toda la ciudad y una diversidad tipológica que permita la cohesión social.
MOVILIDAD	Jerarquización del tráfico	La estructura de la ciudad responderá a un modelo de jerarquización del tráfico rodado con el objetivo de conseguir la mayor superficie posible para el peatón
	Accesibilidad	La ordenación urbanística, en cada una de las áreas funcionales, se estructurará en base a la accesibilidad del peatón a los equipamientos y espacios libres
	Conectividad	La cobertura de las redes de transporte público y carriles bici será global en cada área funcional
	Reserva aparcamientos	Reducción del aparcamiento en calzada

Cada indicador se diseña específicamente para el campo urbanístico sobre el que actúa con una ficha en la que se indica el objetivo, la fórmula de cálculo y los umbrales de calidad establecidos con referencias sobre los valores que se han considerado para el indicador en guías o ciudades que lo han aplicado, así como una breve descripción y justificación del mismo.

A modo de ejemplo se incluye una ficha de uno de los indicadores diseñados para la ciudad de València. (Indicador de eficiencia de la trama)

OBJETIVO

Conseguir una compacidad que permita un modelo de ocupación compacta del territorio para conseguir una mayor eficiencia en el uso de los recursos disponibles.

PARÁMETROS DE CÁLCULO

Fórmula	VOLUMEN EDIFICADO / SUPERFICIE DEL ÁREA FUNCIONAL DESCONTANDO LOS ESPACIOS LIBRES DE LA RED PRIMARIA
Unidad	m ³ /m ² s

UMBRAL DE CALIDAD

Objetivo	> 5 m ³ /m ² s
----------	--------------------------------------

INFORMACIÓN

- Volumen edificado actual según catastro
- Volumen edificado según plan general de 1988
- Los valores de referencia, los obtenemos del Sistema de indicadores y condiciones para ciudades grandes y medianas del Ministerio de Medio Ambiente y Medio rural y Marino. Agencia d'Ecologia Urbana de Barcelona.

Compacidad	m
Valor mínimo	> 5,00 m para el 50% de la ciudad
Valor deseable	> 5,00 m para el 75% de la ciudad

DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA

Este indicador establece el criterio para medir la presión de la edificación sobre el suelo, incidiendo en la forma física de la ciudad, su funcionalidad y en general con el modelo de ocupación del territorio y la organización de las redes de movilidad y espacios libres.

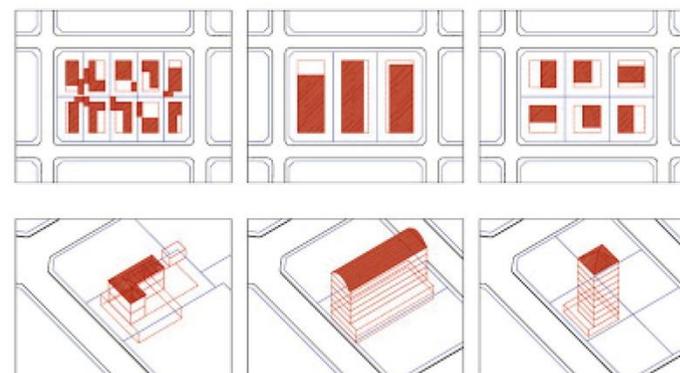
A mayores valores de compacidad, la ciudad disfruta de una mayor eficiencia en el uso de recursos, acercando la distancia entre usos, espacios públicos, equipamientos y otras actividades, favoreciendo los desplazamientos a pie y potenciando las relaciones de vecindad entre residentes, visitantes, etc.

En el caso de València, basándonos en estos parámetros de referencia, y ya que analizamos la ciudad comparando áreas funcionales, hemos determinado como valor deseable para la eficiencia de la trama, la relación de 5,00 m³/m².

Compacidades que se encuentren muy por encima o por debajo de estos valores, no son deseables en un escenario sostenible. El primer caso ocasiona problemas de congestión y supone un coste para la población en términos de espacio público y de servicios; en el segundo (tejidos dispersos), ocasiona problemas de aislamiento y conlleva a un mayor consumo de recursos.

Cuando la compacidad sea excesivamente alta se deberá compensar con la exigencia del cumplimiento del indicador de ratio de espacios libres global (EP-02) de 8,00 m²/hab que supone la compacidad corregida de la guía del ministerio.

A nivel de área funcional, se determinarán mallas o supermanzanas que a mayor escala estudiarán las diferentes morfologías y zonas tipológicas dentro de una misma área funcional.



La aplicación de cada indicador se refleja en planos temáticos considerando dos escenarios (siempre que sea posible):

- **Escenario 0**, que se corresponde con el estado actual, considerando la población del padrón de habitantes y los servicios en funcionamiento.
- **Escenario 1**, que se corresponde con la situación resultante del planeamiento considerando la población potencial y la planificación prevista.

Las propuestas de actuación para la implantación de las directrices supondrán el Escenario Futuro que una vez aprobada pasará a ser Escenario 1 en la actualización del sistema, ya que el escenario 1 se corresponde con la ciudad planeada y una vez ejecutadas las actuaciones pasarán a ser Escenario 0.

Para cada uno de estos Escenarios, se generan mapas temáticos en los que se refleja la situación de cada área funcional respecto de los umbrales de calidad establecidos en el indicador, con tres escalas:

	Valor inferior al mínimo del umbral
	Valor en el umbral de calidad
	Valor superior al deseable del umbral

Esta escala de colores manifiesta, a modo de termómetro, el estado de la ciudad respecto del nivel de calidad pretendido y que se refleja en los valores del indicador.

Para el cálculo de los indicadores, existen dos parámetros básicos, necesarios para poder cuantificar el nivel de servicio y su calidad, debiendo ser ambos coherentes:

- **Ratio**: cantidad de dotación a disposición de la población.
- **Accesibilidad**: área de influencia que establece la zona de servicio de una dotación determinada en base a su capacidad y al modo de desplazamiento utilizado para su accesibilidad.

Por lo que existirán para su medición dos indicadores, Indicador de Ratio e Indicador de Accesibilidad.

Así, una dotación de gran capacidad funcional ofrece servicio a ciudadanos que accederán a la misma desde diferentes partes de la ciudad y con distancias de desplazamiento que requieren de la bicicleta, el transporte público o el vehículo privado, mientras que para una dotación de proximidad, de menor capacidad, el desplazamiento

Para la ciudad de València se diseñan los siguientes indicadores:

SUELO		
S-01	Edificabilidad	Índice de edificabilidad del área funcional
S-02	Eficiencia de la trama	Compacidad. Volumen edificado por superficie del área funcional
S-03	Densidad de viviendas	Número de viviendas por superficie del área funcional
S-04	Equilibrio entre actividad y residencia	Relación entre la edificabilidad destinada a la actividad terciaria y la total del área funcional
PATRIMONIO EDIFICADO		
Pe-01	Viviendas vacías	Porcentaje de viviendas vacías respecto del total de viviendas del área funcional
IDENTIDAD SOCIAL Y CULTURAL		
Id-01	Integración de Barrios	Barrios completos incluidos en el área funcional
Id-02	Patrimonio Cultural	Elementos identitarios en el área funcional
Id-03	Nivel asociacionismo	Asociaciones existentes en el área funcional
EQUIPAMIENTOS		
Eq-01	Ratio de equipamiento educativo	Superficie de equipamientos educativos por habitante
Eq-02	Accesibilidad Centros escolares infantil y primaria	Círculos de cobertura por radios de los centros de infantil y primaria
Eq-03	Accesibilidad Centros de Educación Secundaria	Círculos de cobertura por radios de los centros escolares de educación secundaria
Eq-04	Accesibilidad Centros Sanitarios	Círculos de cobertura por radios de distancia de los centros sanitarios
Eq-05	Accesibilidad Bienestar Social centros sociales	Círculos de cobertura de los centros sociales de bienestar social
Eq-06	Accesibilidad Bienestar Social centros de Mayores	Círculos de cobertura de los centros de personas mayores
Eq-07	Accesibilidad Bienestar Social centros de día y especialidades	Círculos de cobertura de los centros de día y especialidades
Eq-08	Accesibilidad Bienestar Social centros de Jóvenes	Círculos de cobertura de los centros de personas jóvenes
Eq-09	Accesibilidad a equipamientos culturales universidad popular	Círculos de cobertura de los centros culturales. Universidad popular
Eq-10	Accesibilidad a equipamientos culturales bibliotecas	Círculos de cobertura de los centros culturales. Bibliotecas
Eq-11	Accesibilidad a equipamientos deportivos de proximidad	Círculos de cobertura de los equipamientos deportivos de proximidad
Eq-12	Accesibilidad a equipamientos deportivos de ciudad	Círculos de cobertura de los equipamientos deportivos de ciudad
Eq-13	Ratio de equipamientos públicos de proximidad	Superficie de equipamientos públicos de proximidad por habitante
Eq-14	Ratio global de equipamientos públicos	Superficie global de equipamientos públicos por habitante
ESPACIO PÚBLICO		
Ep-01	Ratio de Espacios Libres de Proximidad	Superficie de espacios libres de proximidad por habitante (jardines)
Ep-02	Ratio de Espacios Libres Global	Superficie global de espacios libres por habitante (parques, bulevares y jardines)
Ep-03	Accesibilidad Simultánea a Espacios Libres	Círculos de cobertura por radios de distancia (accesibilidad simultánea a varios tipos de E.L.)
Ep-04	Conexión con la Huerta	Porcentaje de suelo cubierto por las áreas de influencia de las puertas e itinerarios peatonales
Ep-05	Densidad de arbolado en vial	Número de árboles por superficie de vial (confort urbano)
VIVIENDA		
V-01	Oferta de vivienda protegida	Porcentaje de vivienda protegida disponible
V-02	Oferta de vivienda libre	Porcentaje de vivienda libre
MOVILIDAD		
M-01	Ratio de Carril Bici	Metros lineales de carril bici por longitud de viario urbano
M-02	Accesibilidad a la Red Ciclista	Círculos de cobertura por radios de distancia
M-03	Accesibilidad simultánea a Redes de Movilidad Sostenible	Relación entre la población con cobertura simultánea a tres redes de transporte alternativo y la total
M-04	Aparcamiento en vial	Relación de los aparcamientos en vial respecto de la oferta de aparcamientos en vado

Sólo se consideran ratios para aquellos servicios de los que se puede computar la superficie calificada en el planeamiento vigente o en servicios sectoriales y comparables con guías de calidad urbana o medias de ciudad.

Así sólo se utilizan ratios para espacios libres y para equipamientos educativos, no pudiendo utilizarse ratios para el global de equipamientos ya que existen muchas dotaciones en servicio implantadas en locales de edificios cuya calificación por el planeamiento vigente no es dotacional, en cuyo caso se utiliza el indicador de accesibilidad con el objetivo de obtener una distribución equilibrada en toda la ciudad.